

HORIZON 2031

PROJET DE PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN

LA TRAME VERTE ET BLEUE DU GRAND MONTRÉAL

Ce document n'a pas fait l'objet d'une révision linguistique.

ACCESSIBLE

CONTINU

ATTRACTIF

CONVIVAL

CONNECTÉ



Communauté métropolitaine
de Montréal

ISBN -----(pdf)

Dépôt légal : ---- 2017
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Crédits photos | ©CMM



[@cmm_info](https://twitter.com/cmm_info)



[/CommunauteMetropolitaineDeMontreal](https://www.facebook.com/CommunauteMetropolitaineDeMontreal)



TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	5
MISE EN CONTEXTE	7
DIAGNOSTIC	14
OBJECTIFS ET CIBLES	33
LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN.....	37
MISE EN ŒUVRE.....	49
QUELQUES CHIFFRES CLÉS	55

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 – FICHES TECHNIQUES	57
ANNEXE 2 – DOCUMENT DE RÉFLEXION SUR LE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES.....	118



LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités où résident près de 4 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 km². La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont le développement économique, l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le logement social et les équipements à caractère métropolitain.

MISSION

Planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région.

VISION

Mettre le cap sur le monde et bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable.

OBJECTIF

Rejoindre le peloton de tête des régions nord-américaines en développant des projets rassembleurs qui suscitent l'adhésion des élus, des citoyens et de la société civile.



PRÉAMBULE

La pratique du vélo a connu un essor remarquable ces dernières années. Comme partout au Québec, les résidents de la Communauté sont des adeptes de vélo, activité à laquelle ils s'adonnent régulièrement et assidûment. Selon le rapport de Vélo-Québec sur l'état du vélo en 2015, plus de 50% des personnes adultes (18-74 ans) à Montréal, Laval et Longueuil, utilisent régulièrement le vélo pour se rendre au boulot, à l'école, chez des amis ou ailleurs. En appliquant ce taux à l'ensemble du territoire, la Communauté métropolitaine de Montréal compterait ainsi plus deux millions de citoyens pratiquant le vélo. Pas étonnant que le vélo soit au cœur de l'un des objectifs énoncés dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté, qui propose de favoriser la mobilité active dans le Grand Montréal en privilégiant le développement d'un réseau cyclable utilitaire et récréatif sur l'ensemble du territoire métropolitain.

LA MOBILITÉ INTÉGRÉE ET LE NOUVEL AGENDA URBAIN

Organisée à l'initiative de l'ONU, la Conférence Habitat III s'est conclue le 20 octobre 2016 avec l'adoption du *Nouvel agenda urbain* formulant une série de recommandations pour la transformation des zones urbaines et métropolitaines en endroits plus sûrs, plus résilients et plus durables. Le *Nouvel agenda urbain* insiste notamment sur la mobilité durable et sur l'importance d'un réseau de pistes cyclables pour réduire la congestion et la pollution et favoriser la santé et la qualité de vie, comme l'illustre l'extrait suivant :

« Nous encouragerons les administrations nationales, infranationales et locales à mettre en place des instruments de financement et à les renforcer, de manière à pouvoir améliorer leurs infrastructures et leurs systèmes de transport et de mobilité, par le biais des éléments suivants : des réseaux rapides de transport en commun, des systèmes de transport intégré, des systèmes ferroviaires et aériens, des voies piétonnières et des pistes cyclables sûres, suffisantes et adéquates et des innovations technologiques dans les systèmes de transport et de transit, destinées à réduire les embouteillages et la pollution tout en améliorant l'efficacité, de la connectivité, l'accessibilité, la santé et la qualité de la vie. »

Source : Nouvel agenda urbain, paragraphe 118.

Le présent document présente un projet de plan directeur du Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal avec, pour horizon, l'année 2031. Les tracés formant ce réseau ont été identifiés suite à une consultation des 82 municipalités de la CMM. La proposition est détaillée dans les pages qui suivent. La mise en place de ce Réseau vélo métropolitain repose sur un partenariat entre la CMM, les 82 municipalités de la région métropolitaine, l'Autorité régionale de transport métropolitain et le gouvernement du Québec.



L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

La *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec le 16 mai 2016. Cette loi prévoit l'entrée en fonction, le 1^{er} juin 2017, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et du Réseau de transport métropolitain (RTM). L'ARTM sera responsable de l'ensemble de la planification et du financement du transport collectif sur le territoire de la Communauté tandis que le RTM sera responsable de l'exploitation des trains et des services d'autobus des couronnes Nord et Sud.

Le *plan stratégique de développement du transport collectif* de l'ARTM énoncera la vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, et indiquera les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis. Le *plan stratégique de développement du transport collectif* de l'ARTM doit être approuvé par la CMM et doit tenir compte des orientations, objectifs et critères du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM.

« Dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, l'Autorité a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite. »

À cette fin, l'Autorité planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers.

L'Autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif. »

Source : *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*. Article 5.



1

MISE EN CONTEXTE

En vigueur depuis 2012, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Le PMAD accorde une place importante au vélo. Ce choix répond notamment à une volonté exprimée par les citoyens de la région métropolitaine ayant participé à la consultation publique sur le projet de PMAD.

Un réseau cyclable métropolitain utilitaire et récréatif

À l'occasion de la consultation publique sur le projet de PMAD, au printemps 2011, plusieurs participants ont plaidé en faveur du développement d'un réseau cyclable utilitaire et de loisir sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans le projet de PMAD, le développement du vélo, en lien avec l'accessibilité aux aires TOD et aux pôles d'emplois, n'avait, en effet, pas été abordé. Faisant valoir les bienfaits du transport actif pour la santé et pour l'environnement, plusieurs intervenants enjoignaient la CMM à inclure le vélo dans le développement d'une mobilité plus durable à l'échelle de la Communauté en affirmant que le développement des transports actifs à des fins récréatives et utilitaires est également une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport à l'échelle d'une région métropolitaine comme Montréal.

Sensible à ces arguments, la Commission de l'aménagement devait donner suite à cette demande en recommandant, dans son rapport de consultation, d'intégrer au PMAD un concept de réseau métropolitain de transport actif utilitaire et récréatif qui sera suivi d'un plan directeur. La proposition fut par la suite retenue dans la version finale du PMAD, adoptée en décembre 2011 par le conseil de la CMM.



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PMAD

En 2011, le Grand Montréal a connu l'un des plus importants exercices de démocratie participative de son histoire, à l'occasion de la consultation publique sur le *projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Près de 350 mémoires ont été transmis et analysés par la commission de l'aménagement. Près de 1 400 personnes sont venues assister aux audiences publiques.

L'AMÉLIORATION DE LA SANTÉ DES CITOYENS MILITE EN FAVEUR D'UNE FORME URBAINE PLUS COMPACTE ET LA PRATIQUE DU VÉLO EST UN ÉLÉMENT À OPTIMISER DANS LA MISE EN PLACE DE QUARTIERS TOD.

« Le transfert modal de l'auto vers le vélo amène des gains qui sont fonction de la diminution du trafic automobile: réduction de la pollution atmosphérique et sonore, réduction des émissions de GES, réduction des risques de traumatismes. Tous ces bénéfices représentent donc un progrès sur le plan de l'environnement et de la santé. Mais, surtout, la pratique régulière du vélo est un facteur favorisant la santé, en réduisant la sédentarité et les incidences de plusieurs maladies chroniques. »

Source : Rapport de consultation publique de la commission de l'aménagement. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement – Novembre 2011. Page 44.

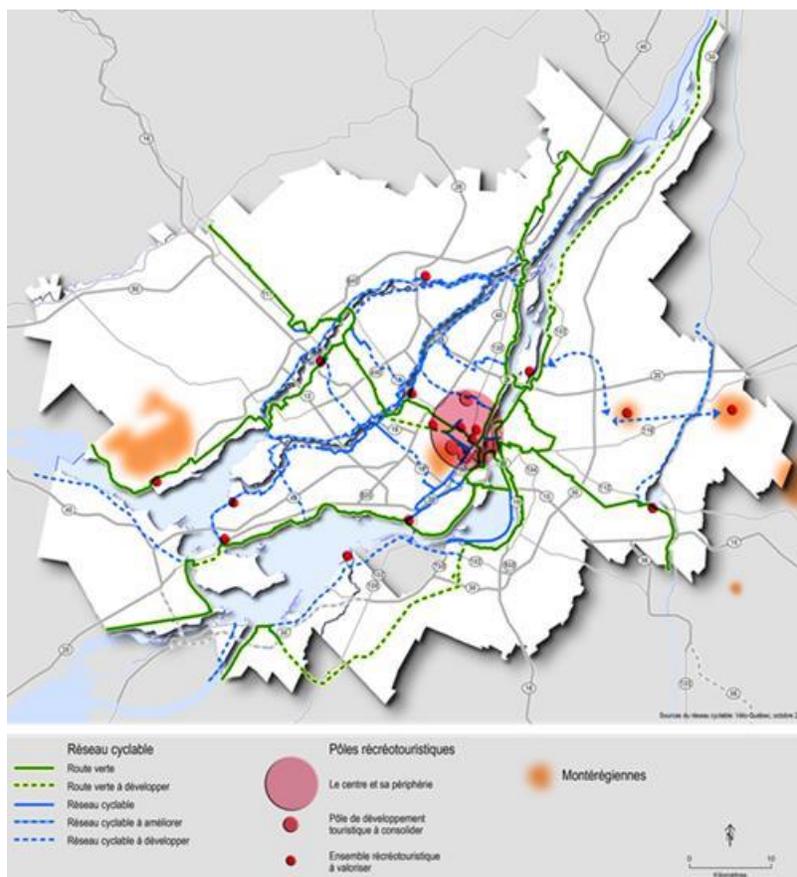
Le PMAD et le vélo

Le PMAD a pour objectif de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine (**objectif 2.4**). Déjà évoqué dans l'énoncé de Vision 2025 de la CMM adopté en 2003, le futur Réseau vélo métropolitain, « constituerait non seulement un équipement attrayant pour les citoyens du Grand Montréal, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique » (p. 166). Pour y arriver, il est proposé de développer un réseau cyclable à des fins utilitaires et récréatives sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le PMAD introduit le concept de « Réseau vélo métropolitain », défini dans les termes suivants (**critère 2.4.1**) :

« Le concept proposé de Réseau vélo métropolitain est conçu de façon à favoriser le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant et assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal. Dans sa forme achevée, il consiste en un réseau continu de près de 1 000 kilomètres de voies cyclables parcourant l'ensemble du territoire métropolitain et assurant la connectivité des réseaux cyclables municipaux. Le réseau serait aménagé selon des paramètres techniques reconnus pour en faire un itinéraire agréable et sécuritaire à parcourir. Une signalisation de balisage et de destination lui donnera une signature ».



La carte ci-dessous illustre le concept de Réseau vélo métropolitain mis de l'avant dans le PMAD.



Source : CMM. PMAD. Décembre 2011.

Dans le cadre du plan d'action 2012-2017 du PMAD, la Communauté confirmait par ailleurs son intention d'identifier un Réseau vélo métropolitain pour favoriser la mobilité active à l'échelle du territoire du Grand Montréal.

Le Réseau vélo métropolitain est par ailleurs identifié comme étant l'une des composantes de la future Trame verte et bleue du Grand Montréal. La mise en place de la Trame verte et bleue constitue un des objectifs du PMAD en matière d'environnement (objectif 3.5) et repose sur la multiplication des sites d'intérêt métropolitain mettant en valeur les paysages, les milieux naturels protégés et le patrimoine bâti de la région, « accessibles par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun ». (p. 196)



EXEMPLES D'INTERVENTIONS DANS LE CADRE DE LA MISE EN PLACE DU SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE.

Nouveau tronçon cyclable et mise aux normes d'un segment existant



En juin 2016, était annoncé le parachèvement d'un nouveau tronçon du Sentier réalisé grâce à une contribution financière de 304 638 \$ répartie à parts égales entre le MAMOT, la CMM et la municipalité d'Oka. Totalisant près de 3 kilomètres, le parcours débute au quai

municipal, longe le lac des Deux Montagnes sur la rue Saint-Sulpice, emprunte les rues Dupaigne, Saint-Jean-Baptiste et relie ensuite la passerelle Saint-Jean-Baptiste et le parc national d'Oka. Ainsi, environ 1 700 mètres de sentier cyclable, dont le marquage au sol et la signalisation, ont été mis aux normes et 1 100 mètres de nouveaux sentiers cyclables ont été construits en site propre.

Un plan de mise en valeur des éléments paysagers et patrimoniaux, un plan directeur de signalisation, une borne d'information du réseau cyclable métropolitain au parc du Millénaire et une signalisation directionnelle métropolitaine sont également prévus le long du trajet afin de bonifier et maximiser l'expérience des cyclistes.

Nouveau tracé de la Promenade cyclable et pédestre le long du fleuve Saint-Laurent

Ce nouveau tronçon reliera les pistes cyclables existantes de Longueuil et de Boucherville afin d'assurer un tracé continu le long des rives du fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'une intervention de grande envergure. Le coût total des travaux est d'environ 16 M\$, dont 10 M\$ sont assumés à parts égales par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et la CMM et 6 M\$ par les villes de Boucherville et de Longueuil. L'accès au fleuve offrira aux cyclistes et aux marcheurs une expérience de plein air exceptionnelle. Des zones de détente aménagées sur le fleuve Saint-Laurent permettront à tous et à toutes d'en profiter pleinement.



Le Plan de signalisation du Réseau vélo métropolitain



Le Réseau vélo métropolitain dispose déjà d'une signature distinctive. La réalisation du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire a notamment impliqué l'élaboration d'un plan de signalisation, adopté en décembre 2016. Le *Plan de signalisation du Réseau vélo métropolitain – volet du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire* prévoit l'implantation de panneaux d'indication et de panneaux de services. Le plan de signalisation propose également des éléments de repérage tels que les bornes et haltes.

Le Plan de signalisation a été adopté par le comité exécutif de la Communauté et peut être consulté sur le site Web de la CMM.

Le Forum vélo métropolitain

En juin 2014, dans le cadre des travaux préparatoires à la mise en place du Réseau vélo métropolitain, la Communauté, avec la collaboration de l'organisme Vélo Québec, a tenu le Forum vélo métropolitain. Trois rencontres d'une demi-journée se sont déroulées à Montréal, Laval et à Longueuil. Le forum s'adressait aux élus, aux directeurs et aux professionnels de l'aménagement, de l'urbanisme et des transports provenant des municipalités.

Le Forum vélo métropolitain a été l'occasion de faire le point sur l'état du réseau cyclable à l'échelle métropolitaine, d'identifier les principaux défis techniques et les solutions applicables localement. La complémentarité entre le vélo et les transports publics et de la mobilité active dans les zones TOD a également été soulignée. Des exemples de cas de bonnes pratiques ont été présentés par des représentants des municipalités, de l'AMT et du MTQ. L'importance d'interventions ciblées pour lever les principales barrières anthropiques freinant le développement de la pratique du vélo à l'échelle de la région métropolitaine a également été mise en valeur.

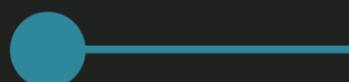
Suite à cet événement, Vélo Québec a réalisé un guide pratique à l'intention des municipalités de la Communauté intitulé « *Forum vélo métropolitain 2014 : développer le réseau vélo métropolitain* », en collaboration avec la Communauté.

Projet de plan directeur du Réseau vélo métropolitain

Dès 2012, la Communauté engageait les études de planification du Réseau vélo métropolitain. La Communauté a mandaté l'organisme Vélo Québec pour l'accompagner dans cette démarche. Les études ont été complétées en 2013 et ont jeté les bases quant à l'identification du Réseau vélo métropolitain à partir du concept proposé dans le PMAD. Par la suite, la Communauté a privilégié une démarche reposant sur la consultation des 82 municipalités ainsi que des 14 MRC et agglomérations du territoire métropolitain.

L'ensemble des partenaires municipaux ont été contactés et rencontrés une première fois au cours de l'année 2013. Ces rencontres avaient pour objectif d'expliquer le projet et d'obtenir l'information la plus complète et la plus à jour sur les réseaux cyclables municipaux, à la fois existants et projetés. L'information obtenue a été colligée et analysée. À partir des informations reçues et des informations déjà disponibles, un ensemble de voies cyclables a été identifié. Des documents de planification concernant les réseaux cyclables municipaux ont également été consultés, notamment le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, le *Plan de mobilité active* de la Ville de Laval, le *Plan de mobilité active de la Ville de Longueuil* ainsi que le *Diagnostic du réseau cyclable et plan d'action pour favoriser la mobilité active* de la municipalité de Terrebonne. Au terme de l'exercice, une première proposition de réseau a été élaborée par la Communauté et a été soumise aux municipalités à l'hiver 2015 permettant de valider la définition des tracés. Les participants étaient également invités à identifier des tracés alternatifs.

À la suite de cette démarche de consultation, des ajustements ont été apportés et sont incorporés au présent projet de plan directeur du Réseau vélo métropolitain, soumis pour discussions. Le présent projet de plan directeur détermine le Réseau vélo métropolitain. Cette proposition, étoffée dans les pages qui suivent, comporte 56 axes métropolitains totalisant 1 166 km. Le projet de plan directeur identifie également les objectifs et les cibles visés pour l'horizon 2031, ainsi qu'un cadre de mise en œuvre. La section qui suit dresse le diagnostic dans lequel s'inscrit ce projet de plan directeur.



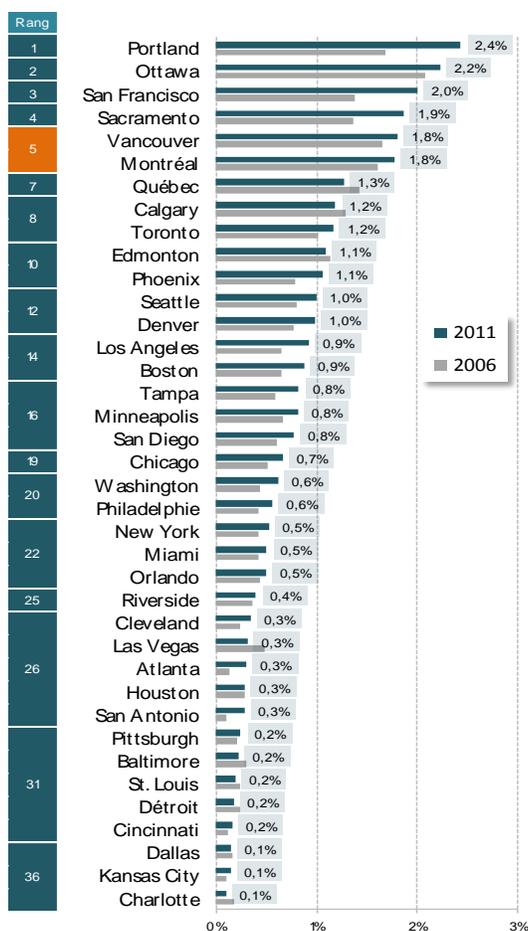
2

DIAGNOSTIC

Dans le peloton de tête des régions métropolitaines « cyclables »

Actuellement, l'utilisation du vélo et l'importance de son réseau cyclable distinguent la région métropolitaine de Montréal à l'échelle nord-américaine. En Amérique du Nord, le Grand Montréal se positionne, avec Vancouver, au 5^e rang des régions métropolitaines présentant la plus forte proportion de navetteurs utilisant le vélo pour se rendre au travail (1,8 %), derrière les régions de Portland (2,4 %), d'Ottawa (2,2 %), de San Francisco (2 %) et de Sacramento (1,9 %).

Part des navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail, 2006 et 2011, région métropolitaine*



* Régions métropolitaines étasuniennes de 2 millions et plus d'habitants et 7 régions métropolitaines canadiennes les plus peuplées du Canada.

Sources : Statistique Canada, ENM 2011 ; US Census Bureau, ACS 2011. Traitement : CMM, 2017.

LA VILLE DE MONTRÉAL PARMIS LES MÉTROPOLIS LES PLUS CYCLABLES

En plus de présenter l'une des plus fortes parts modales du vélo en Amérique du Nord (3,2 % pour les déplacements domicile-travail), la ville de Montréal présente l'un des réseaux cyclables (788 km) et l'un des services de vélos en libre-service (460 stations et 5 299 vélos BIXI) parmi les plus importants.

Selon le dernier classement réalisé par la firme danoise Copenhagenize Design Company, qui mesure la place du vélo dans 122 villes de plus de 600 000 habitants, Montréal se classe au 2^e rang en Amérique du Nord et au 20^e rang mondial des métropoles cyclables. Ce classement s'appuie sur 13 indicateurs de nature tant quantitative (part modale du vélo, écart entre la proportion d'hommes et de femmes cyclistes, etc.) que qualitative (influence des groupes de promotion du vélo, prise en compte du vélo dans l'aménagement urbain, etc.).

Indicateurs vélo, certaines villes-centres de régions métropolitaines nord-américaines

Ville*	% des navetteurs utilisant le vélo	Km de voies cyclables	Km de voies cyclables par KM ²	Nombre de stations de vélos en libre-service	Nombre de vélos en libre-service	Rang mondial des villes cyclables (Copenhagenize index)
	2011	2015-2016	2015-2016	2016	2016	2015
Minneapolis	3,6%	500	3,5	170	1500	18
Montréal	3,2%	788	2,2	460	5 200	20
Portland	6,8%	668	1,9	100	1000	top 30
San Francisco	3,7%	234	1,9	35	350	top 30
Seattle	3,7%	250	1,2	50	500	nd
Vancouver	4,4%	289	2,5	80	800	nd
Washington D.C	3,3%	287	1,8	347	2 930	top 30

Note : Les villes sélectionnées sont les métropoles (villes) nord-américaines présentant la plus forte proportion de navetteurs utilisant le vélo pour se rendre au travail.

Sources : Ville de Montréal, BIXI, Ville de Vancouver, Biketown, Alliance for Biking & Walking, Copenhagenize Design Company, Statistique Canada, US Census. Traitement : CMM, 2017.

<http://copenhagenize.eu/index/criteria.html>



Le réseau cyclable du Grand Montréal

Le réseau cyclable du Grand Montréal s'est développé par phases successives, par le biais d'initiatives locales des municipalités et de programmes et projets structurants du gouvernement du Québec. Les premières pistes cyclables ont été mises en place dans les années 1970, avec la mise en valeur des berges des cours d'eau et des canaux, notamment le canal de Lachine et celui de l'Aqueduc. Une première phase de planification a également été réalisée dans la même période, à l'initiative de la Communauté urbaine de Montréal, qui regroupait toutes les municipalités de l'île. Une seconde phase de développement a eu lieu dans les années 1980, initiée par le programme d'aide à l'aménagement de voies cyclables mis en place par le ministère des Transports du Québec en 1978. Le lancement de la Route verte en 1995 a marqué le début d'une nouvelle phase de développement, qui a permis de relier entre eux plusieurs des grands axes aménagés précédemment et d'en développer de nouveaux.

Plus récemment, une nouvelle phase de développement résolument tournée vers le transport s'est mise en place, avec l'adoption du Plan de transport de la Ville de Montréal, en 2008, et l'appui du Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA), en place depuis 2009, qui est à l'origine de nombreux plans de mobilité active. Citons entre autres, le Plan de mobilité active de la Ville de Laval, le Plan de mobilité active de la Ville de Longueuil et le plan d'action pour favoriser la mobilité active de la Ville de Terrebonne.

Actuellement, les voies cyclables présentes sur le territoire du Grand Montréal s'étendent sur plus de 2 200 km et représentent l'addition des différents réseaux cyclables locaux, des circuits cyclables régionaux auxquels s'ajoutent les 360 km de la Route verte, un itinéraire cyclable qui relie différentes régions du Québec. La région métropolitaine compte plusieurs sentiers et réseaux cyclables à vocation récréotouristique.

L'ensemble du réseau cyclable regroupe différents types d'aménagement - chaussée désignée, bandes cyclables, pistes cyclables et sentiers polyvalents. L'état des différentes voies cyclables est variable, certains des segments existants sont en bon état, d'autres nécessitent une mise aux normes. Des liens sont également manquants. Dans certains secteurs, la discontinuité entre les voies cyclables existantes est un frein à l'utilisation optimale du vélo.



LA ROUTE VERTE

Un peu plus de 360 km des voies cyclables du Grand Montréal font partie de la Route verte.

L'idée de la Route verte remonte à la fin des années 1980. Inspiré par d'autres grands projets du genre, principalement en Europe et aux États-Unis, Vélo Québec présente en 1992 une première ébauche du projet. En 1995, Vélo Québec annonce, en collaboration avec le gouvernement du Québec, la mise en œuvre de la Route verte permettant de réaliser un parcours, unissant le Québec d'ouest en est et du nord au sud. Année après année, le parcours se dessine et prend forme grâce au travail et à l'implication de centaines de partenaires à travers le Québec. Vélo Québec se voit remettre en 2008 le Prix mondial innovation en loisir de l'organisation World Leisure. La même année, la Route verte est classée parmi les dix plus belles véloroutes au monde par la Société National Geographic. Aujourd'hui, des partenaires régionaux et locaux sont en action dans 16 régions administratives du Québec afin de parachever ou d'améliorer la Route verte.

Source : <http://www.routeverte.com/>

LE SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE

La création d'une Trame verte et bleue du Grand Montréal prévue au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) mise notamment sur le développement d'un Réseau vélo métropolitain dont la première composante sera le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. D'une longueur de 144 km, ce sentier :

- reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles de Boucherville et parc 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 : Oka, Saint-Joseph-du-Lac, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes, Laval, Montréal, Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville, Varennes, Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire.

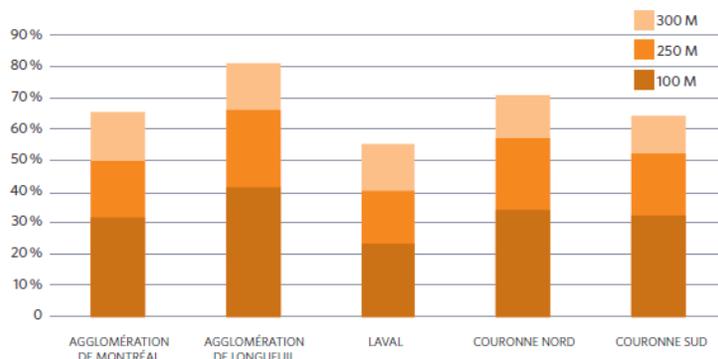
Les travaux d'aménagement pour la réalisation du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire seront complétés en 2017 au coût total de 60 M\$, répartis entre le gouvernement du Québec, la CMM et les municipalités concernées.

Source : <http://cmm.gc.ca/champs-intervention/transport/dossiers-en-transport/transport-actif-et-reseau-velo-metropolitain/>



La proximité d'une piste cyclable est par ailleurs l'un des avantages dont bénéficient les résidents des municipalités du Grand Montréal. Ainsi, à l'échelle de la région métropolitaine, les deux tiers des logements sont situés à 300 mètres et moins d'une voie cyclable, la moitié à 200 mètres et moins.

Proportion des logements ayant accès à une infrastructure cyclable dans un rayon donné, Communauté métropolitaine de Montréal et ses cinq secteurs, 2013.



Sources : CMM, Vélo-Québec et MAMOT. Rôles d'évaluation municipaux 2014. Traitements CMM 2015.

Ponts et navettes fluviales

Le territoire du Grand Montréal est traversé par quatre cours d'eau principaux qui constituent des obstacles majeurs aux déplacements à vélo : le fleuve Saint-Laurent et les rivières des Prairies, des Mille-Îles et Richelieu. Ce faisant, les ponts et les navettes fluviales forment autant de traversées stratégiques pour les cyclistes.

Au total, 26 des 41 ponts sont accessibles aux cyclistes. Les ponts interdits aux cyclistes se situent sur le réseau autoroutier ou le réseau ferroviaire et ne comportent aucun aménagement pour les cyclistes.

En 2016, on recensait 14 navettes fluviales en opération dans le Grand Montréal. Ces navettes étaient concentrées sur le fleuve Saint-Laurent et le lac Saint-Louis. La rivière des Outaouais, la rivière des Prairies et le canal Lachine avaient également la possibilité d'être parcourus par navette fluviale. Seule la navette sur le canal Lachine n'accueillait pas les vélos.

Quinze municipalités du Grand Montréal étaient desservies par des navettes fluviales, soit : Beauharnois, Boucherville, Châteauguay, Contrecoeur, Dorval, Hudson, Laval, Les Cèdres, L'Île-Dorval, Longueuil, Montréal, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Oka, Repentigny et Varennes. Les navettes opèrent sur une base saisonnière, allant de quelques fins de semaine à plusieurs mois.

Les navettes fluviales auraient assuré, en 2016, 479 438 déplacements dans le Grand Montréal.

Les navettes fluviales sont très fortement imbriquées aux réseaux cyclables du Grand Montréal. Pratiquement l'ensemble des quais utilisés par les navettes fluviales du Grand Montréal se situent à proximité d'une piste cyclable, c'est-à-dire dans un rayon de 1 km et moins de la Route verte, du projet de Réseau vélo métropolitain ou d'un réseau cyclable municipal.



INTÉRÊT MARQUÉ ENVERS L'UTILISATION D'UNE NAVETTE FLUVIALE POUR SE RENDRE AU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

Un sondage réalisé en octobre 2016 par la firme Léger pour le compte de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles de la Ville de Montréal et la Ville de Repentigny révèle l'intérêt d'une forte proportion de résidents de ces deux municipalités à utiliser une navette fluviale pour se rendre au centre-ville de Montréal.

Ainsi, 58 % des résidents de Pointe-aux-Trembles et 42 % des résidents de Repentigny seraient intéressés à utiliser une navette fluviale partant de la Place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles, particulièrement les travailleurs.

Une majorité de répondants seraient par ailleurs intéressés à avoir un accès accru au fleuve Saint-Laurent pour y exercer diverses activités. Déjà, la moitié des résidents de Pointe-aux-Trembles (52 %) et de Repentigny (50 %) exercent des activités sur le fleuve Saint-Laurent ou aux abords de celui-ci, principalement dans les parcs ou sur les pistes cyclables.

Source : www.leger360.com



Intermodalité vélo et transport collectif

Le transport collectif, l'autopartage et le taxi représentent d'autres modes de déplacement qui, combinés avec les modes de transport actif, forment ce que l'on appelle l'intermodalité ou le cocktail transport.

Le vélo et le transport en commun ont des qualités similaires et des caractéristiques qui se complètent. Le vélo est le plus efficace des moyens de transport sur de courtes distances, alors que les transports en commun sont les plus rapides pour les longues distances. C'est pourquoi les municipalités et les organismes de transport collectifs ont tous dans leur planification l'objectif de favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et le transport collectif.

Le vélo peut servir de collecteur pour les grands axes de transport en commun (métro, train et autobus express). Des milliers de supports à vélo sont répartis partout sur le territoire de la région métropolitaine. Ces supports se trouvent dans les stationnements incitatifs des gares de trains de banlieue et des terminus d'autobus, ainsi qu'aux abords des stations de métro. En 2015, on retrouve près de 2 500 places de stationnement réparties aux stations des cinq lignes de trains de banlieue et 1 500 places dans les stationnements incitatifs en lien avec les réseaux d'autobus. À cela s'ajoutent 2 000 places de stationnement aux stations du métro.

Par ailleurs, l'accessibilité des vélos à bord des véhicules de transport en commun permet aux cyclistes de franchir de grandes distances, des obstacles comme les cours d'eau et des sections du réseau routier qui leur sont interdites ou peu accueillantes, comme les autoroutes, les ponts et les tunnels. Elle donne accès à la périphérie des grands centres urbains et à ses réseaux cyclables récréotouristiques. Actuellement, les vélos sont admis dans le métro et à bord des trains de banlieue en dehors des heures de pointe. Quelques sociétés de transport en commun ont des autobus équipés de supports à vélo. De même, certaines compagnies de taxi acceptent de transporter les vélos, sur un support ou dans une mini fourgonnette.



LA VÉLOSTATION – GARE DE DEUX-MONTAGNES

Cette Vélostation est située dans le stationnement incitatif de la gare Deux-Montagnes. L'inscription est gratuite et est réservée aux usagers qui souscrivent à un abonnement OPUS+ ou OPUS+ entreprise.



Cette Vélostation est :

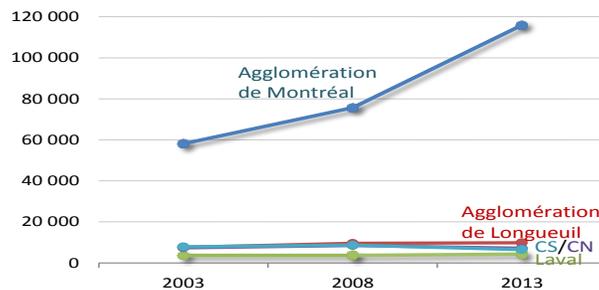
- une porte coulissante qui s'ouvre automatiquement
- 78 places au total
- pour des vélos standards à deux roues
- accessible 23 heures sur 24 (fermée de 3 h à 4 h pour l'entretien), 7 jours sur 7 et 365 jours par année

Évolution récente de la pratique du vélo

Sur le territoire de la CMM, on observe une hausse du nombre de déplacements vélo dans la dernière décennie. Alors qu'en 2003, les résultats de l'enquête Origine-Destination démontraient quelque 87 000 déplacements réalisés quotidiennement en tout ou en partie en vélo, l'enquête Origine-Destination (O-D) 2013 porte ce nombre au-delà de 149 000 déplacements quotidiens, dont 143 600 déplacements seraient réalisés intégralement en vélo. Entre 2003 et 2013, alors que le nombre de déplacements totaux (tous modes confondus) dans la région durant les jours ouvrables d'automne a augmenté de 12 %, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 69,3 %.

À l'échelle des cinq grands secteurs de la région, on constate que l'augmentation des déplacements à vélo s'est principalement concentrée dans l'agglomération de Montréal, où leur nombre a doublé (+99,5 %) au cours de cette période.

Nombre de déplacements journaliers effectués à vélo dans le Grand Montréal, selon le secteur d'origine du déplacement, jours ouvrables d'automne 2003-2013



Source : Enquêtes Origine-Destination 2003 à 2013. Traitement : CMM, 2017.

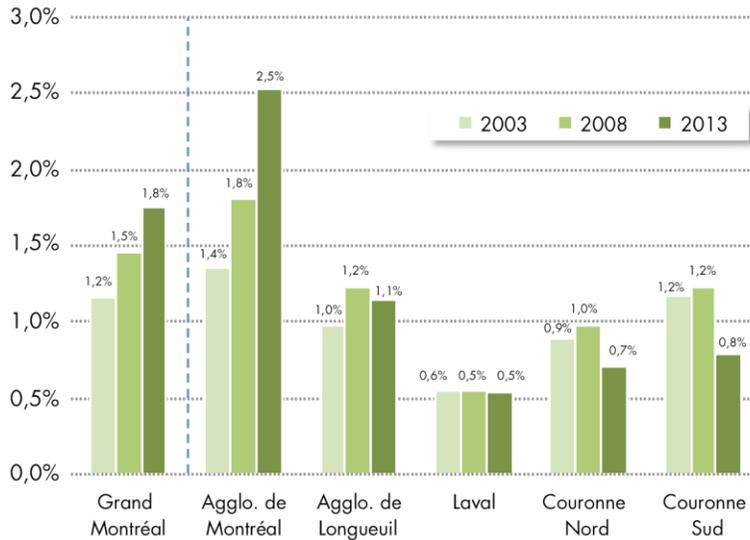
Part modale des déplacements réalisés en vélo

Selon les données des dernières enquêtes Origine-Destination tenues dans le Grand Montréal, la part modale des déplacements à vélo sur l'ensemble des déplacements a augmenté dans la région, passant de 1,2 à 1,8 % entre l'automne 2003 et l'automne 2013. Il est à noter qu'avec les quatre saisons très marquées qui caractérisent le climat québécois, la part modale du vélo fluctue en fonction du mois de l'année. Les enquêtes Origine-Destination étant réalisées au cours de l'automne, la part modale du vélo serait vraisemblablement sous-évaluée¹. Des estimations réalisées par la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal démontrent que cette proportion atteindrait près de 5 % au cours de l'été.

Parmi les cinq grands secteurs géographiques de la région, l'agglomération de Montréal est toutefois le seul secteur à avoir connu une augmentation de la part modale du vélo depuis 2008, les autres secteurs de la Communauté ayant même enregistré des diminutions de leurs parts modales vélo. Les secteurs de Laval et de Longueuil sont restés relativement stables.

¹ Les enquêtes Origine-Destination (O-D) et les recensements de Statistique Canada sont deux des principales sources de données permettant de suivre l'évolution de la pratique du vélo à l'échelle de l'ensemble du Grand Montréal. Les données des enquêtes O-D ont l'avantage de couvrir l'ensemble des modes et des motifs de déplacements (le travail, mais également les études, le magasinage ou les loisirs). Il faut toutefois prendre en considération que ces données présentent la situation en journée ouvrable d'automne et ne sont pas représentatifs des autres saisons de l'année. Les données de recensement de Statistique Canada ont quant à elles l'avantage de permettre les comparaisons entre régions métropolitaines canadiennes, mais uniquement pour les déplacements domicile-travail. Ces données ont également l'avantage d'être comparables aux données de l'American Community Survey (ACS) réalisé par le US Census Bureau et permettent ainsi d'établir des comparaisons entre les régions métropolitaines canadiennes et étasuniennes en termes de parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail.

Part modale des déplacements journaliers effectués à vélo dans le Grand Montréal, selon le secteur d'origine du déplacement, jours ouvrables d'automne 2003-2013

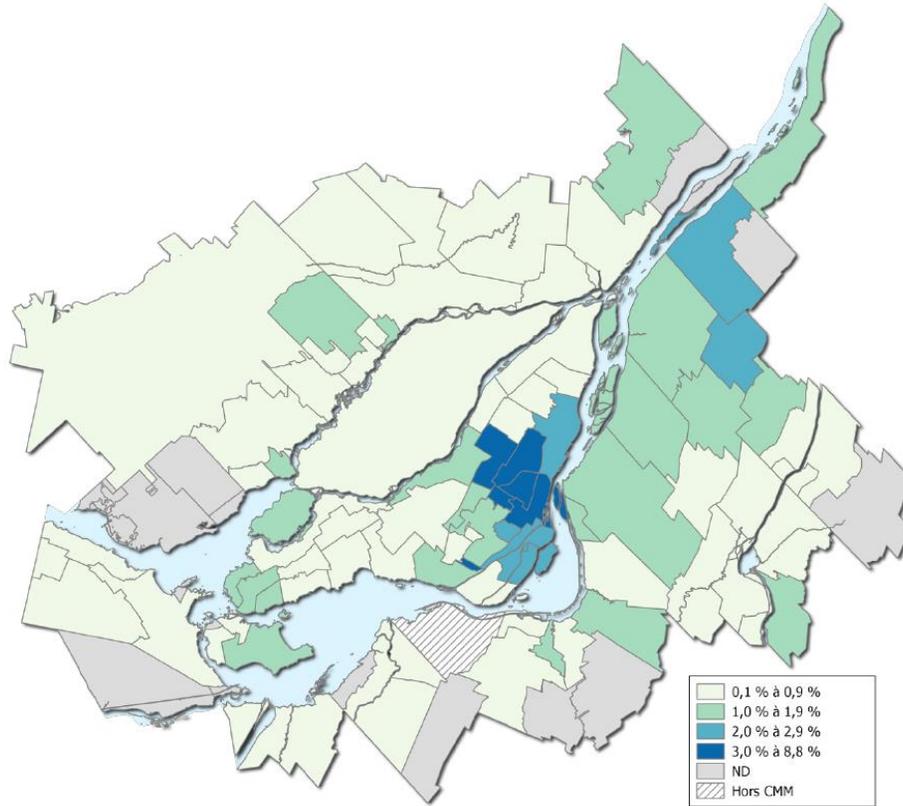


Source : Enquêtes Origine-Destination 2003 à 2013. Traitement : CMM, 2017.

Sur le territoire de la Communauté, les secteurs où les proportions de cyclistes sont les plus importantes sont les secteurs centraux de l'île de Montréal et présentent des parts modales du vélo dépassant les 3 % même en période d'automne : c'est le cas du Plateau-Mont-Royal (8,8 %), de Rosemont–La Petite-Patrie (5,4 %), d'Outremont (3,9 %), de Ville-Marie (3,5 %) et de Villeray–Saint-Michel– Parc-Extension (3,4 %). Les autres secteurs présentent des parts modales vélo plus faibles en général, mis à part quelques exceptions telles que Verchères, Calixa-Lavallée, Varennes, Contrecoeur, Saint-Amable, Sainte-Julie, Boucherville, Mirabel, Deux-Montagnes, Laval Ouest, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-D'Urfé, Vieux-Longueuil et Longueuil Est.



**Part modale des déplacements effectués à vélo dans le Grand Montréal,
Selon la municipalité ou l'arrondissement d'origine du déplacement, jours ouvrables de
l'automne 2013**



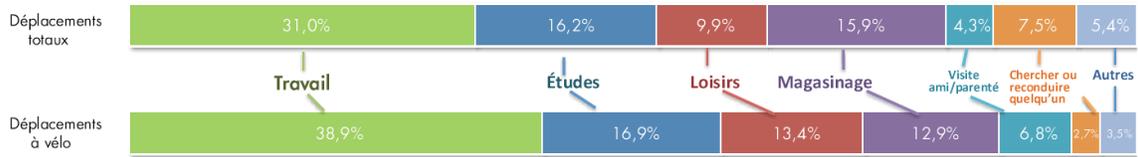
Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement : CMM, 2017.

Motifs des déplacements réalisés en vélo

Les cyclistes du Grand Montréal utilisent le vélo en jours de semaine pour un ensemble de motifs très variés. Le plus important est le travail, qui représente 38,9 % des déplacements à vélo, suivi des études (16,9 %), des loisirs (13,4 %) et du magasinage (12,9 %).



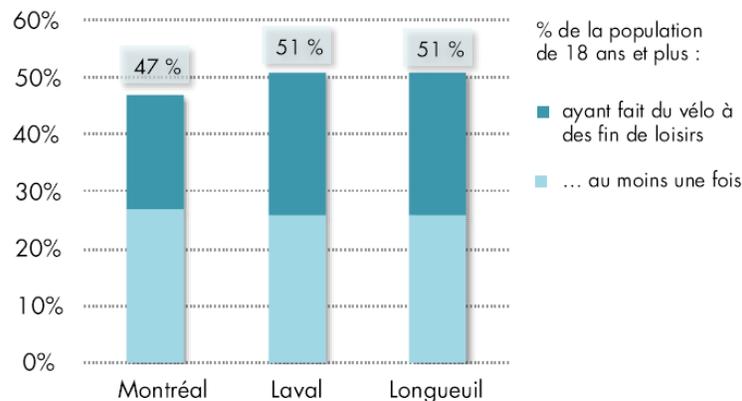
Répartition des déplacements journaliers totaux et à vélo dans le Grand Montréal, selon le motif (sans les déplacements de retour à domicile), jours ouvrables de l'automne 2013



Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement : CMM, 2017.

Ce portrait, établi à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2013, ne couvre toutefois que les jours ouvrables d'automne. En été et en jours de fin de semaine, la proportion des déplacements à vélo dédiés aux loisirs est probablement plus élevée. En lien avec l'utilisation du vélo à des fins de loisirs, des données recueillies par Vélo Québec dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2015* montrent qu'environ 50 % de la population des villes de Montréal, de Longueuil et de Laval a fait du vélo pour les loisirs en 2015 et que de ce nombre, un peu plus de la moitié en a fait au moins une fois par semaine (incluant la fin de semaine) entre mai et août.

Population de 18 ans et plus ayant fait du vélo pour le loisir entre mai et août 2015, villes de Montréal, de Laval et de Longueuil



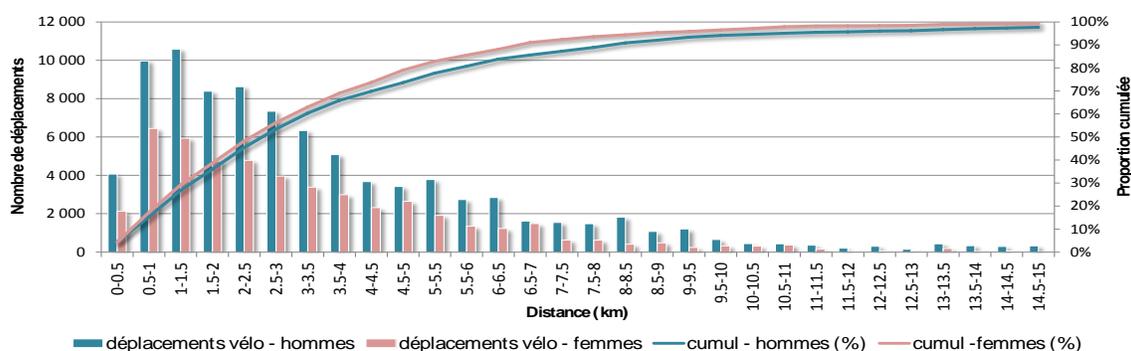
Note : Les données proviennent d'un sondage dont le nombre de répondants varie, selon la ville, entre 400 et 449 personnes, avec des marges d'erreur maximales qui varient entre $\pm 4,7\%$ et $\pm 4,9\%$.

Source : Vélo Québec (2016). *L'État du vélo au Québec en 2015*. Traitement : CMM, 2017

Distance des déplacements

Tant chez les hommes que chez les femmes, le nombre de déplacements à vélo en jours ouvrables de semaine est particulièrement important pour les petites distances de 1,5 km et moins, qui représentent près de 30 % de tous les déplacements à vélo en jours ouvrables de semaine dans la région. Le nombre de déplacements diminue par la suite en fonction de la distance parcourue. Environ 75 % de l'ensemble des déplacements à vélo ne dépassent pas les 5 km, tant chez les hommes (74 %) que chez les femmes (79 %).

Déplacements journaliers à vélo dans le grand Montréal selon la distance, jours ouvrables de l'automne 2013



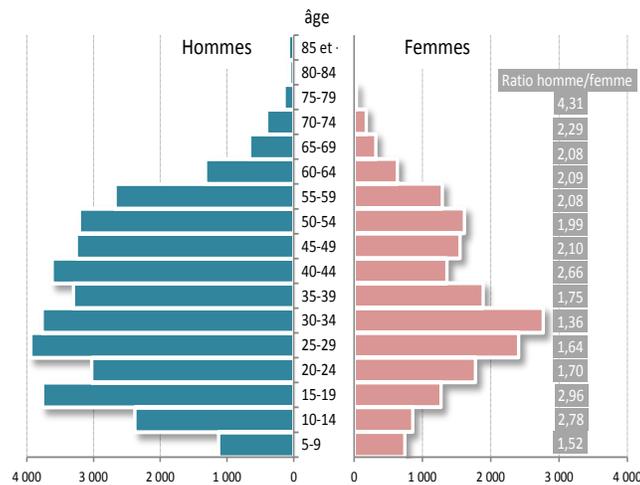
Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement, CMM, 2017.

Quelques caractéristiques sur les cyclistes

Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à utiliser le vélo. Ainsi, en 2013, en jours ouvrables de semaine d'automne, 66 % des cyclistes étaient des hommes, pour un ratio hommes-femmes de 2,0.

En ce qui concerne l'âge des cyclistes, 85 % de ceux-ci sont âgés de 15 à 59 ans. Chez les hommes, les cyclistes sont bien répartis dans les groupes d'âge quinquennaux situés entre 15 et 59 ans. Chez les femmes, les 25 à 34 ans se démarquent comme étant le sous-groupe d'âge présentant le plus grand nombre de cyclistes.

Distribution des cyclistes par genre et par groupe d'âge dans le Grand Montréal, et ratio hommes/femmes par groupe d'âge, jours ouvrables de l'automne 2013



Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement, CMM, 2017.

Les facteurs influençant l'usage de la bicyclette

Il existe une grande différence entre les taux d'utilisation de la bicyclette selon les différents pays et régions du monde. Ce même constat s'applique lorsque l'on compare les taux d'utilisation du vélo à l'échelle des cinq secteurs de la Communauté. D'où viennent ces différences et existe-t-il des facteurs sociaux, environnementaux ou économiques favorisant ou restreignant l'utilisation de ce mode de transport? Plusieurs études ont porté sur la compréhension des facteurs pouvant influencer l'usage de la bicyclette. De l'étude de François Godefroy (Méthodologie de caractérisation du vélopartage et d'estimation du marché potentiel du vélo à Montréal. Université de Montréal. 2011), nous en retenons quatre.

1. Les infrastructures cyclables

Parmi les différents types d'infrastructures cyclables, les bandes et les pistes cyclables ont couramment fait l'objet d'analyse. Les autres types d'infrastructures tels que les chaussées désignées et les accotements asphaltés sont des infrastructures routières qui ne pourvoient pas les cyclistes d'une zone propre et distincte, rendant l'analyse de l'impact de ces infrastructures sur le nombre de cyclistes très complexe.

La majorité des études sur l'influence de ces infrastructures sur l'usage de la bicyclette démontrent qu'il existe une corrélation positive entre la présence de bandes cyclables ou de pistes cyclables et le niveau d'utilisation du vélo. Plus précisément, une étude a démontré que l'augmentation de l'utilisation des bandes cyclables est corrélée à la présence de quartiers résidentiels à moins de 400 mètres. Mentionnons également deux études indiquant que 20 % des femmes pratiquant le vélo changeraient de mode de déplacement s'il n'y avait pas présence de ces infrastructures.

D'autres types d'équipements tels que les places de stationnements pour bicyclette ainsi que l'ensemble des services de fin de parcours, comme les douches ou casiers pour les vêtements, ont couramment l'objet d'études. La présence de stationnements pour bicyclette s'avère être un élément favorable au développement du vélo. En effet, plusieurs études montrent que la perception des cyclistes change lorsqu'il y a des stationnements en fin de parcours, favorisant les déplacements en bicyclette. Également, la présence de stationnements pour bicyclette dans les gares de transport en commun serait très favorable au développement du vélo et contribue à développer les déplacements bimodaux.

2. La sécurité sur les routes

Les cyclistes ont légalement l'autorisation de circuler sur l'ensemble du réseau routier, à moins d'une restriction particulière comme pour les autoroutes, et qu'ils sont également soumis au Code de la route.

Nombre d'études fournissent des éléments permettant d'attester que la perception de la sécurité sur les routes est fondamentale dans le choix des cyclistes d'utiliser le vélo comme mode de transport. Parmi les points soulevés pour modifier la perception de la sécurité, il apparaît que la connectivité et l'accessibilité du réseau de pistes cyclables sont cruciales pour assurer une perception positive des déplacements en bicyclette. Également, il apparaît que la multiplication des déplacements en bicyclette a un effet positif sur l'amélioration de la sécurité de ce mode de transport.

Selon un sondage commandé par Vélo Québec dans le cadre de la réalisation du document L'état du vélo au Québec en 2015, la question de la sécurité serait la troisième raison la plus fréquemment évoquée par les cyclistes (adultes ayant fait du vélo au moins une fois au cours de l'année) des trois principales villes de la région pour expliquer qu'ils n'utilisent pas ou n'utilisent pas plus souvent le vélo comme moyen de transport.



3. L'aménagement des quartiers

L'analyse des types de quartiers est également intéressante pour déterminer les caractéristiques influençant l'usage de la bicyclette. Tel que mentionné dans l'étude de François Godefroy (2011), « *l'allongement des distances entre les résidences et les différents lieux d'activités crée une barrière infranchissable avec les modes actifs. En revanche, les quartiers avec une forte densité de population, ainsi qu'un équilibre de commerces de détail et de services de proximité sont des facteurs nécessaires aux développements de la bicyclette, car ils permettent des déplacements de petites distances* ».

Notons également qu'il existe une corrélation positive entre la présence d'universités dans une ville et le niveau d'utilisation du vélo. En effet, comme les étudiants ont une motorisation plus faible, ils utilisent généralement davantage la bicyclette que les travailleurs.

4. Le climat

Les saisons ont bien sûr un impact très significatif sur les niveaux d'utilisation de la bicyclette. Tel que démontré précédemment, le nombre de déplacements en vélo atteint son maximum en été puis diminue lentement en automne, chute brutalement en hiver avant de remonter progressivement au printemps. Pour ce qui est de l'impact des conditions météorologiques quotidiennes, il s'avère que la température aurait un impact modéré sur l'usage de la bicyclette. Cependant, notons que les usagers occasionnels seraient les plus affectés par les précipitations et que le choix modal dépend également de la couverture nuageuse à sept heures du matin.

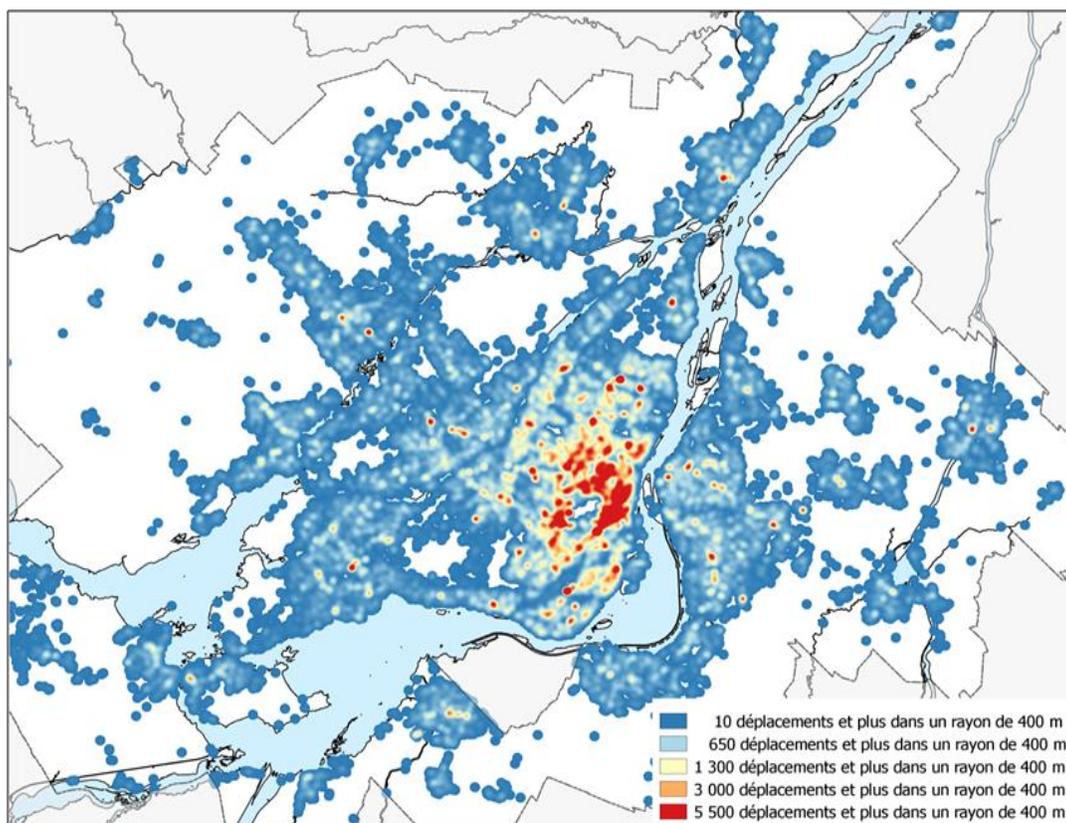
Potentiel de développement

La communauté a évalué, à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2013, le potentiel de transfert modal des déplacements réalisés en véhicules motorisés (auto, autobus, etc.) vers le vélo. Parmi l'ensemble des critères qui ont été appliqués, le critère de la « distance parcourable » est le plus discriminant. Sur le territoire de la Communauté, un travailleur sur trois (33 %) habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail, un déplacement d'environ 25 minutes à vélo. C'est donc dire le potentiel important de transfert modal vers le vélo. Parmi les autres critères ayant une incidence sur ce potentiel de transfert modal, notons le motif de déplacement et l'appartenance à une chaîne de déplacement qui regroupe des déplacements à motif contraignants.



L'estimation du potentiel cyclable démontre qu'il existe un fort potentiel de croissance de l'utilisation du vélo sur le territoire de la Communauté. Alors que l'on compte actuellement quelque 149 000 déplacements par jour, réalisés à vélo, on estime qu'il y aurait plus de 1 800 000 déplacements motorisés « potentiellement transférables » vers le vélo. La part modale du vélo bondirait de 1,8 % à 24,6 % sur le territoire de la CMM, une croissance phénoménale de 22,8 points de pourcentage. Ce résultat s'apparente à une analyse réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2008, et qui concluait que 22 % des déplacements réalisés en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo². La carte qui suit illustre les destinations des déplacements actuels et potentiellement cyclables sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Concentrations des destinations de déplacements cyclables actuels et potentiels



Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement, CMM, 2016.

² Source : Vélo-Québec. L'état du vélo à Montréal en 2015. Page 9.

Près de la moitié des déplacements potentiellement cyclables seraient des déplacements réalisés sur l'agglomération de Montréal qui est également le secteur où se concentre la majorité des déplacements actuellement réalisés à vélo. Les secteurs de Longueuil, de Laval, de la Couronne Nord et de la Couronne Sud se partageraient l'autre moitié des déplacements potentiellement cyclables. Notons que ce potentiel cyclable est constitué de déplacements de cinq kilomètres ou moins auquel il faut ajouter un potentiel de croissance intéressant du côté des déplacements actuellement bimodes utilisant la voiture pour se rendre aux équipements de transport collectif.



OBJECTIFS ET CIBLES

1. POSITIONNER, À L'HORIZON 2031, LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL EN TÊTE DES RÉGIONS CYCLABLES À L'ÉCHELLE NORD-AMÉRICAINNE ET DANS LE PELOTON DES 10 RÉGIONS MÉTROPOLITAINES LES PLUS CYCLABLES DU MONDE.

Des cibles ambitieuses sont proposées pour maintenir le Grand Montréal dans le peloton de tête des régions métropolitaines dites « cyclables » considérant la popularité grandissante du vélo et ses bienfaits sur la santé individuelle et sur l'environnement; le potentiel énorme de croissance de la mobilité active sur le territoire de la Communauté; et la situation privilégiée du vélo dans le Grand Montréal permet à la région de se distinguer à l'échelle nord-américaine. Les cibles visées par la Communauté sont :

- Augmenter le nombre de déplacements quotidiens en vélo, actuellement estimés à 144 100, à 300 000 déplacements quotidiens³, à l'horizon 2031; et
- Augmenter la proportion des déplacements domicile-travail réalisée en vélo, en faisant passer la part modale du vélo de 1,8 % en 2011 à 3 % en 2031, ce qui pourrait permettre de placer la région métropolitaine de Montréal en tête des régions cyclables à l'échelle nord-américaine⁴.

2. METTRE EN PLACE, À L'HORIZON 2031, UN RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN QUI MET EN VALEUR LES ATOUTS DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ

Comme il a été démontré dans la région métropolitaine et partout ailleurs dans le monde, le développement d'une infrastructure de transport de qualité et sécuritaire mettant en relation les bassins de population aux atouts et activités du territoire, induit de nouveaux comportements. La mise en place, d'ici 2031, d'un réseau cyclable métropolitain complet et de qualité aura comme effet d'augmenter l'utilisation du vélo comme mode de transport, partout sur le territoire de la Communauté. Un réseau cyclable métropolitain continu et connecté aux réseaux cyclables municipaux donnera aux résidents du Grand Montréal un meilleur accès aux atouts du territoire (espaces naturels et patrimoniaux, secteurs commerciaux, de santé, d'éducation et d'emplois, ainsi qu'aux transports collectifs).

³ 144 100 déplacements quotidiens en vélo fait référence au nombre de déplacements en vélo quotidien enregistré dans le Grand Montréal lors de l'enquête OD qui s'est tenue au cours de l'automne 2013.

⁴ La part modale vélo de 1,8 % pour les déplacements domicile-travail dans le Grand Montréal, provient de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011 de Statistique Canada.

Cet objectif vise également un meilleur partage des emprises publiques accordées aux moyens de transport actif comme la marche ou le vélo dans le cadre des activités quotidiennes. Le développement d'un réseau cyclable utilitaire et de loisir sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un **Réseau vélo métropolitain** complet et de qualité, constituera non seulement un équipement attrayant pour les citoyens du Grand Montréal, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. Le Réseau vélo métropolitain sera complémentaire aux réseaux cyclables locaux, d'une part, ainsi qu'à la Route verte, d'autre part.

Les cibles sont :

- Améliorer la desserte des atouts du Grand Montréal, identifiés au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté, soit :
 - des quartiers de type TOD et des infrastructures de transport en commun;
 - des pôles d'emplois, des cégeps et des universités, des établissements du réseau de la santé;
 - des lieux de patrimoine naturel, en privilégiant les corridors verts : grands parcs, plans d'eau, corridors verts, sentiers dans les parcs, rues bordées d'arbres matures, routes en milieu agricole ou boisé;
 - des lieux de patrimoine culturel (équipements métropolitains, pôles récréotouristiques) en privilégiant les secteurs historiques et ceux où la qualité du bâti est remarquable.
- Améliorer la sécurité, le confort et accroître la facilité à se déplacer à vélo.
- Réduire les barrières naturelles et anthropiques à la pratique du vélo et améliorer les accès menant aux ponts.
- Intégrer les navettes fluviales aux parcours cyclables comme des prolongements des voies cyclables permettant le franchissement des cours d'eau.
- L'implantation d'une signalisation de balisage et de destination sur l'ensemble du Réseau vélo métropolitain.



3. DEVENIR UNE DESTINATION VÉLO RÉCRÉOTOURISTIQUE INCONTOURNABLE DANS L'EST DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Les attraits naturels et culturels de la région métropolitaine sont bien connus des touristes. Le développement du Réseau vélo métropolitain offrira de nouvelles opportunités de découvertes de la région pour les adeptes du voyage à vélo. À cet effet, la Communauté se donne pour cible de:

- Développer des outils d'information et de communication faisant la promotion du Grand Montréal à titre de destination vélo récréotouristique incontournable.

4. DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN AVEC LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Un meilleur arrimage des réseaux cyclables aux réseaux de transport collectif et aux principaux générateurs de déplacement maximisera le potentiel d'augmentation des déplacements en vélo à des fins utilitaires sur le territoire de la Communauté. L'amélioration des accès cyclables vers les principaux générateurs de déplacement et vers les infrastructures de transport en commun est visée par le développement du Réseau vélo métropolitain.

Une intégration systématique des besoins en mobilité active des gens qui vont parcourir quotidiennement de courts trajets dans les quartiers TOD, à pied ou à vélo, est également visée. Déjà, dans le cadre des projets novateurs de démonstration de la Communauté, l'enjeu du vélo dans les aires TOD a été évoqué par plusieurs. Dans les projets de démonstration, plusieurs projets de pistes cyclables ont été proposés. La planification est principalement orientée vers l'aménagement de pistes cyclables, mais parfois aussi des liens multifonctionnels, améliorant ou donnant un accès direct, sécuritaire et convivial au transport collectif. En complémentarité à la mise en place du Réseau vélo métropolitain, la Communauté souhaite que les municipalités et/ou les MRC des couronnes nord et sud du Grand Montréal effectuent une planification détaillée favorisant, à l'échelle locale des aires TOD, la mobilité active et l'intermodalité entre les modes de transports actifs et collectifs.



La présence de supports à vélo répartis dans les stationnements incitatifs, des gares de trains de banlieue et des terminus d'autobus, ainsi qu'aux abords des stations de métro constitue également une mesure complémentaire incontournable pour développer l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun. Enfin, le développement de l'accessibilité des vélos à bord des véhicules de transport collectif permettrait aux cyclistes de franchir de grandes distances et/ou des obstacles comme les cours d'eau et les sections du réseau routier qui leur sont interdites ou peu accueillantes, comme les autoroutes, les ponts et les tunnels. Afin de développer l'intermodalité et la complémentarité du vélo avec les transports collectifs, la Communauté se donne comme cibles de :

- À l'horizon 2031, l'ensemble des aires TOD seront desservies par le Réseau vélo métropolitain et par les réseaux cyclables locaux.
- Tripler le nombre de places de stationnement à vélo dans les stationnements incitatifs, les gares de trains de banlieue, les terminus d'autobus, ainsi qu'aux abords des stations de métro, passant de 6 000 à 18 000 places de stationnement.
- Développer, aux endroits opportuns, une offre de supports à vélos à l'abri du vol et des intempéries.
- Équiper de supports à vélo les circuits d'autobus pour permettre aux cyclistes de combiner les modes bus-vélo pour rejoindre des destinations souvent moins bien desservies.
- Ramifier les réseaux cyclables municipaux à partir du Réseau vélo métropolitain de la Communauté et de la Route verte de Vélo Québec.
- Augmenter à 15% la clientèle qui utilise le vélo et effectue un transfert vers le transport collectif le train, le métro



4

LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN

Identification des axes du Réseau vélo métropolitain

Les axes ont été définis en priorisant les aménagements existants, l'arrimage aux réseaux cyclables locaux et régionaux, et en s'assurant de la qualité du milieu. Un inventaire des réseaux cyclables existants et projetés sur le territoire de la Communauté a été effectué auprès des MRC et des municipalités. Lorsque disponible, la planification des municipalités ou MRC concernant les réseaux cyclables et actifs a été prise en compte. Il s'agit notamment du *Plan de transport* de la Ville de Montréal et de la carte mise à jour du réseau cyclable existant et projeté, du *Plan de mobilité active* de la Ville de Laval, du *Plan de mobilité active de la Ville de Longueuil* et du *Diagnostic du réseau cyclable et plan d'action pour favoriser la mobilité active* de la Ville de Terrebonne. Les axes cyclables proposés dans ces plans ont été pris en compte dans le choix des axes et dans la définition des tracés.

Le Réseau vélo métropolitain se compose de 56 axes qui totalisent 1166 km. Le Réseau traverse 74 des 82 municipalités du Grand Montréal. Seules les municipalités de Baie-D'Urfé, Côte-Saint-Luc, Hampstead, L'Île-Cadieux, L'Île-Dorval, Montréal-Est, Terrasse-Vaudreuil et Vaudreuil-sur-le-Lac ne comptent aucun tronçon sur leur territoire.

Critères généraux

Le Réseau vélo métropolitain sera :

- **Cyclable** d'un bout à l'autre et **accessible** aux cyclistes de tous niveaux. Il constituera un équipement attrayant pour l'ensemble des citoyens du Grand Montréal et des touristes.
- **Continu**, permettant le franchissement du fleuve, des rivières et des barrières anthropiques (autoroutes, voies ferrées) en tout confort et sécurité. Il mettra en lien les principaux secteurs habités avec les espaces verts et bleus, les secteurs historiques et patrimoniaux et les équipements de nature métropolitaine.
- **Connecté** et complémentaire aux réseaux cyclables locaux et à la route Verte. Cette connectivité multipliera les itinéraires alternatifs et permettra des déplacements plus efficaces.

Vocation des axes et desserte du territoire

Les axes du Réseau vélo métropolitain remplissent des fonctions de transport, de loisir et de tourisme qui répondent aux besoins des cyclistes. Sur le plan de la desserte des atouts du territoire, les critères de choix des axes liés à ces aspects incluent :

- La desserte des principaux bassins de population et particulièrement des secteurs mixtes bâtis autour des pôles de transport en commun (aires TOD identifiées au PMAD).
- La desserte des pôles d'emploi, des cégeps et des universités.
- La desserte des pôles récréotouristiques
- La desserte et la mise en valeur du patrimoine naturel, des bois et corridors forestiers.
- La desserte et la mise en valeur du patrimoine culturel et des équipements métropolitains.
- La connexion avec la Route Verte et autre Sentier régionaux et canadiens
- La connexion aux navettes

Bassins de population

L'objectif premier du Réseau vélo métropolitain est de permettre à la population d'accéder à vélo à ses activités quotidiennes et à des activités de loisir. Le réseau doit donc desservir les principaux bassins de population de chaque secteur.

Le critère de desserte de population en recoupe souvent d'autres, notamment parce qu'historiquement les villes et villages se sont établis sur les rives des cours d'eau (patrimoines naturel et culturel, les ensembles historiques étant souvent au centre des villes) et que les grandes infrastructures (institutions scolaires, stations de transport en commun) sont pour la plupart au centre de secteurs urbanisés.

Aires TOD et transport en commun

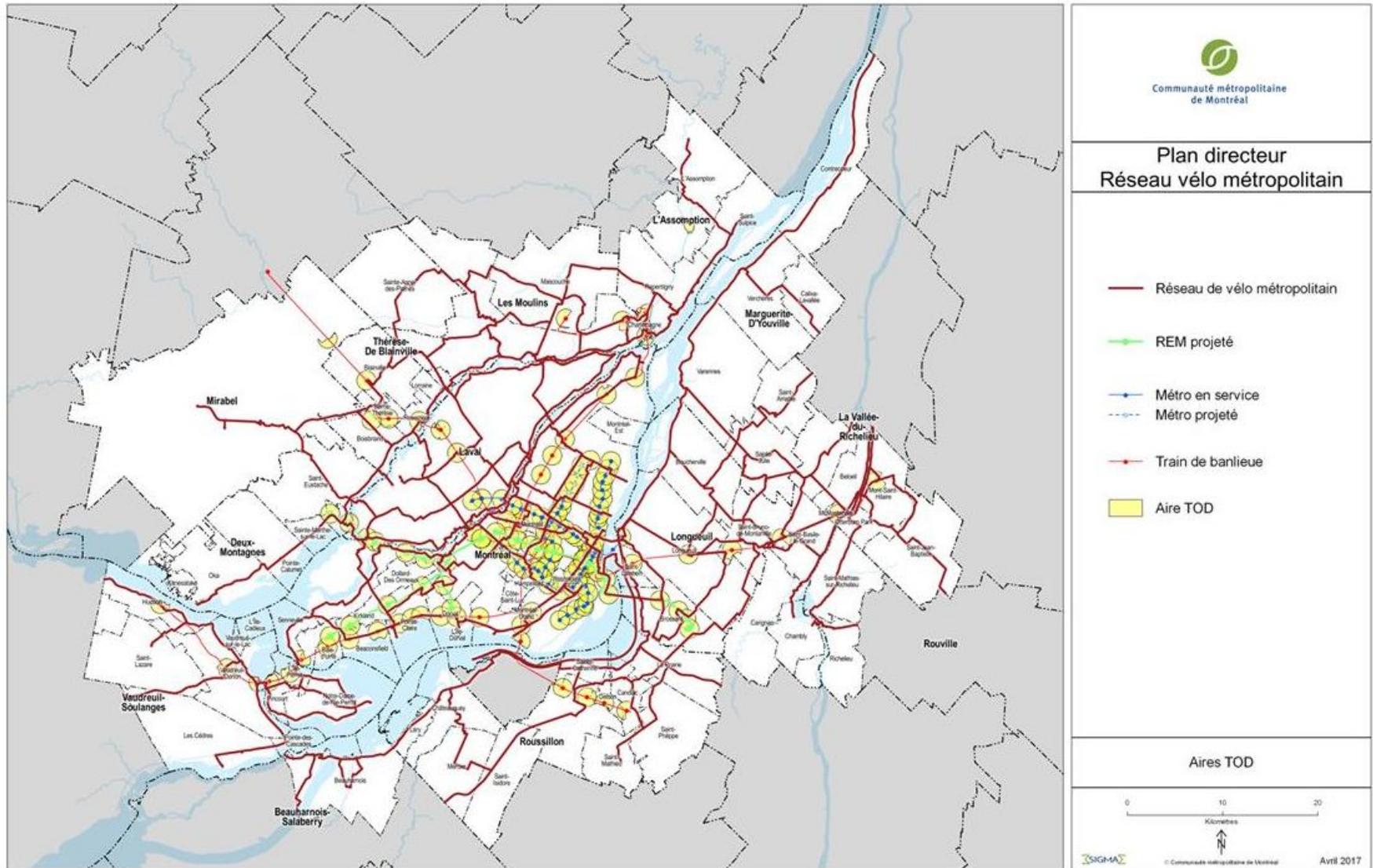
Les quartiers aménagés selon les principes du TOD sont des zones de desserte pour le transport en commun et les déplacements de proximité à pied et à vélo. La desserte des équipements de transport en commun est un des principaux critères ayant servi pour la détermination du Réseau vélo métropolitain, pour maximiser la complémentarité entre le vélo et les transports en commun.



La carte 1 illustre les aires TOD et les équipements de transport en commun identifiés au PMAD et leur desserte par le Réseau vélo métropolitain. Le Réseau vélo métropolitain dessert 99 % des aires TOD, soit 154 des 155 aires TOD prévues au PMAD. Seule l'aire TOD de la gare projetée de Mirabel n'est pas desservie par le Réseau vélo métropolitain puisque la Route Verte du Petit Train du Nord se trouve à proximité. Les 154 aires TOD desservies par le Réseau se trouvent à moins de 2,5 km de celui-ci. C'est donc dire qu'il joue également un rôle important dans les déplacements locaux à l'intérieur des aires TOD. Les aires TOD qui ne sont pas desservies par le Réseau vélo métropolitain le seront inévitablement par les réseaux cyclables locaux et les rues avec modération de circulation.



Carte 1 – Aires TOD



Pôles d'emploi, cégeps et universités

Le travail et les études génèrent des déplacements réguliers, dont une plus grande proportion pourrait être effectuée à vélo. La desserte des principaux pôles d'emploi, tels qu'identifiés au PMAD, et des cégeps et universités est un des principaux critères du Réseau vélo métropolitain. Ainsi 100% de ceux-ci sont desservis par le Réseau vélo, soit ;

- les 19 pôles d'emplois identifiés au PMAD dont les plus importants centres-ville, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Laval et Longueuil;
- les 134 collèges et universités (dont l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Montréal, l'Université McGill et l'Université Concordia.

Les ramifications plus fines jusqu'à la destination finale le seront par les réseaux cyclables locaux.

La carte 2 illustre les pôles d'emploi identifiés au PMAD et leur desserte par le Réseau vélo métropolitain.

Patrimoine naturel

Le réseau cyclable devrait donner accès aux espaces naturels, au même titre que le réseau routier. Des aménagements cyclables visant une activité non intensive peuvent être intégrés dans les parcs et près des rives de manière à mettre en valeur l'environnement naturel tout en minimisant leur impact et en respectant les règles environnementales. Le Réseau vélo métropolitain donnera accès aux grands éléments de la trame verte et bleue de la métropole, pièces majeures de son patrimoine naturel: plans d'eau, grands parcs, espaces verts, boisés. Il permettra le raccordement avec 84% de la superficie totale des bois et corridors forestiers métropolitains afin de contribuer à leur mise en valeur, en permettant de parcourir à vélo des itinéraires bordant ou traversant ces territoires.

La mise en place du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire a permis de confirmer la desserte des trois parcs nationaux de la métropole (Oka, des Îles-de-Boucherville, du Mont-Saint-Bruno) et le Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire. Le Réseau vélo métropolitain desservira l'ensemble des 22 pôles récréotouristiques identifiés au PMAD dont les 17 grands parcs de Montréal, le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles et le Centre de la nature à Laval, les parcs-nature Marie-Victorin, Michel-Chartrand et de la Cité à Longueuil et le Parc du Domaine Vert à Mirabel.



Il donnera également accès aux principaux plans d'eau de la métropole, notamment :

- Le fleuve Saint-Laurent et ses élargissements, le lac Saint-Louis et le bassin La Prairie.
- La rivière des Prairies.
- La rivière des Mille-Îles.
- La rivière des Outaouais et le lac des Deux-Montagnes.
- La rivière Richelieu.

Le Réseau vélo métropolitain permet finalement le raccordement, dans un rayon de 2 500 m, avec tous les quais du Grand Montréal desservis par des navettes fluviales.

Au chapitre du patrimoine naturel, le Réseau permet donc de desservir ;

- 84% de la superficie totale des bois et corridors forestiers métropolitains ;
- 22 pôles récréotouristiques identifiés au PMAD ;
- L'ensemble des navettes fluviales.

La carte 3 illustre les parcs et corridors forestiers desservis par le Réseau vélo métropolitain.

Patrimoine culturel

L'accès aux principaux éléments du patrimoine culturel de la métropole est un autre des critères qui a été utilisé pour définir les axes du Réseau vélo métropolitain. Parmi les équipements desservis directement, on note:

- Les 4 équipements métropolitains tels que définis dans la Loi sur la CMM (Jardin botanique de Montréal, Insectarium, Biodôme, Planétarium et Cosmodôme).
- Les 51 ensembles patrimoniaux du Grand Montréal, dont le Vieux-Montréal, Pointe-Claire, le Vieux Sainte-Rose à Laval, le Vieux La Prairie, l'île des Moulins à Terrebonne, etc.
- Les Lieux historiques nationaux du Canada du canal de Chambly, du canal de Lachine, du Commerce de la Fourrure à Lachine, du Fort-Chambly.

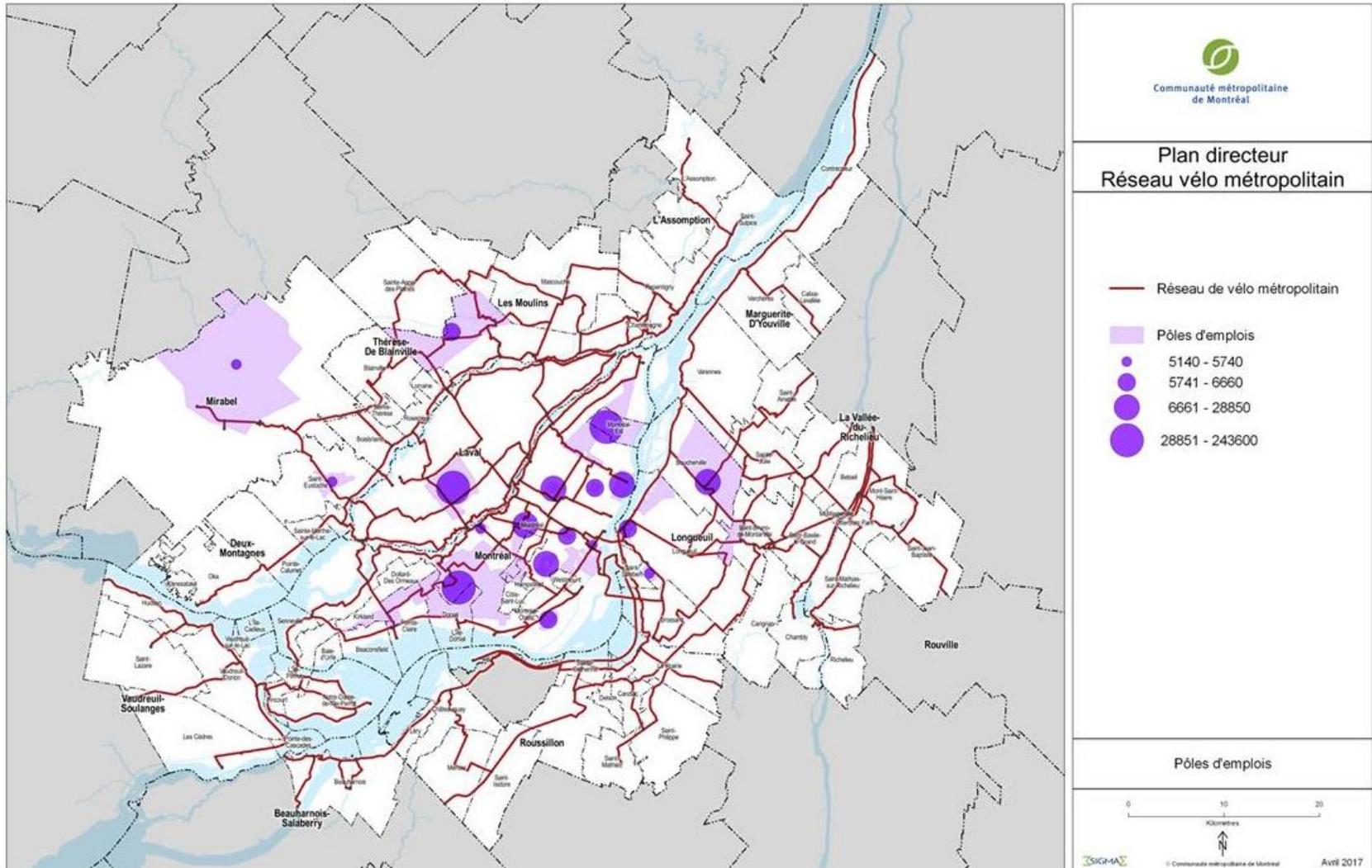


En résumé, le Réseau vélo métropolitain dessert, à une distance de 2,5 km et moins :

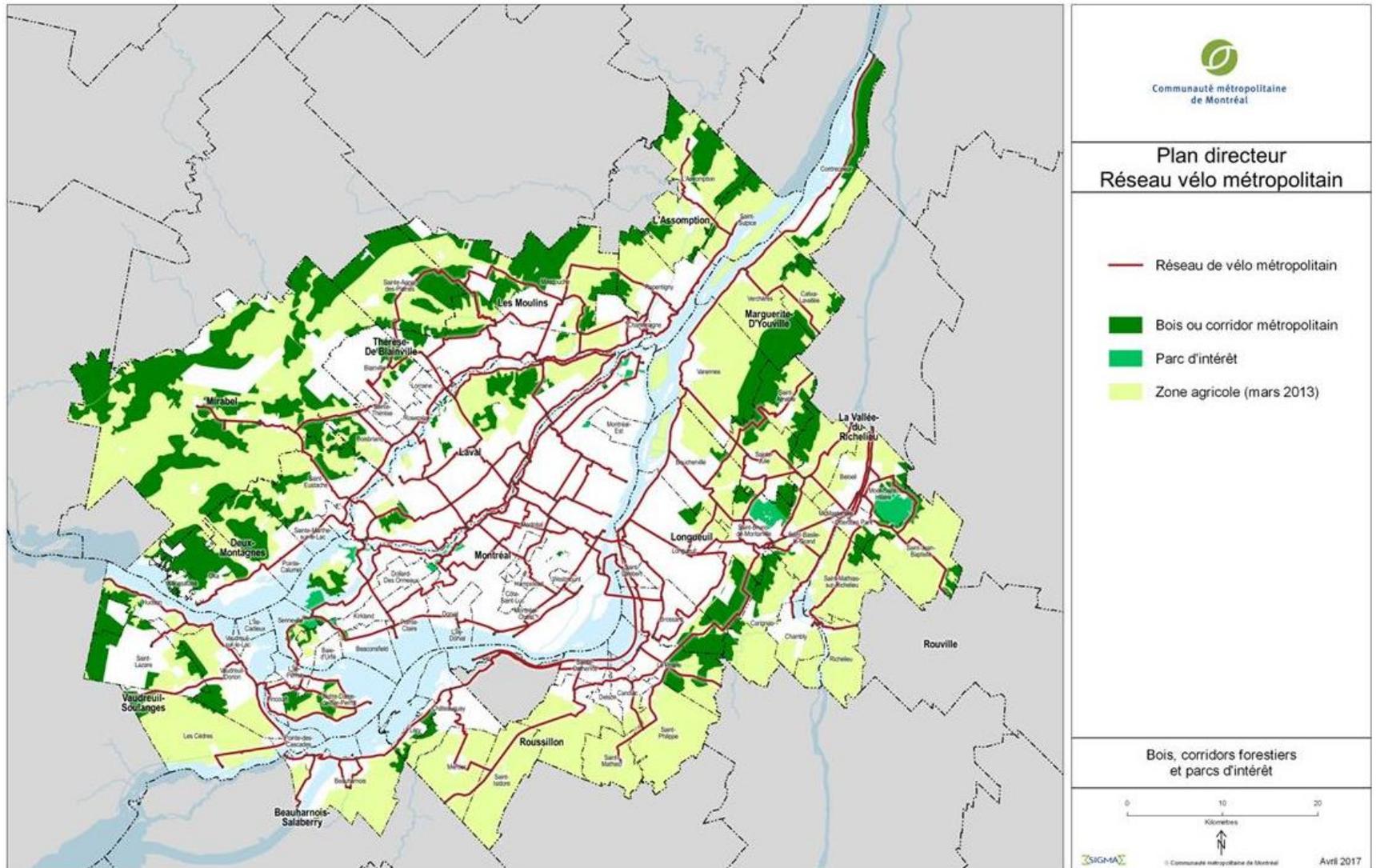
- 99% des aires TOD soit 154 des 155 aires TOD identifiées au PMAD
- 100% des pôles d'emplois soit les 19 pôles d'emplois identifiés au PMAD, dont les plus importants, sont situés au centre de l'agglomération (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Laval et Longueuil)
- 100% des équipements métropolitains, soit les 4 équipements métropolitains identifiés au PMAD (le Jardin botanique [y compris l'Insectarium], le Planétarium, le Biodôme et le Cosmodôme)
- 100% des collèges et universités soit l'ensemble des 134 collèges et universités (dont l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Montréal, l'Université McGill et l'Université Concordia) tels qu'identifiés au PMAD et par le Gouvernement du Québec, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 2017
- 100% des pôles récréotouristiques soit l'ensemble des 22 pôles récréotouristiques identifiés au PMAD dont Sainte-Rose/Rivière-des-Mille-Îles, le refuge faunique Marguerite d'Youville et Chambly
- 84 % de la superficie totale des bois et corridors forestiers métropolitains
- 100% des ensembles patrimoniaux du Grand Montréal soit, l'ensemble des 51 ensembles patrimoniaux identifiés au PMAD
- 100% des navettes fluviales du Grand Montréal



Carte 2 – Pôles d’emploi



Carte 3 – Corridors forestiers et parcs d'intérêt



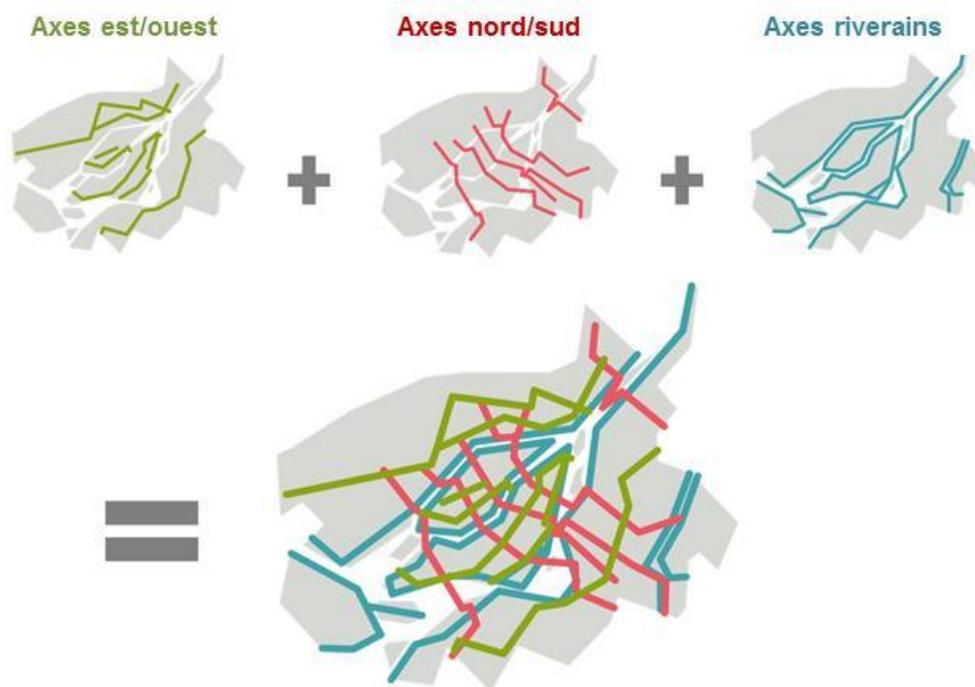
Les axes du Réseau vélo métropolitain

Le Réseau vélo métropolitain **totalise 1 166 km de voies cyclables** et se décline en **56 axes métropolitains structurants et axes de raccordement**, offrant une multitude de trajets selon les origines et les destinations. Le lecteur trouvera en annexe des fiches descriptives détaillées des axes métropolitains et des axes de raccordement. Chacun de ces axes a été caractérisé selon :

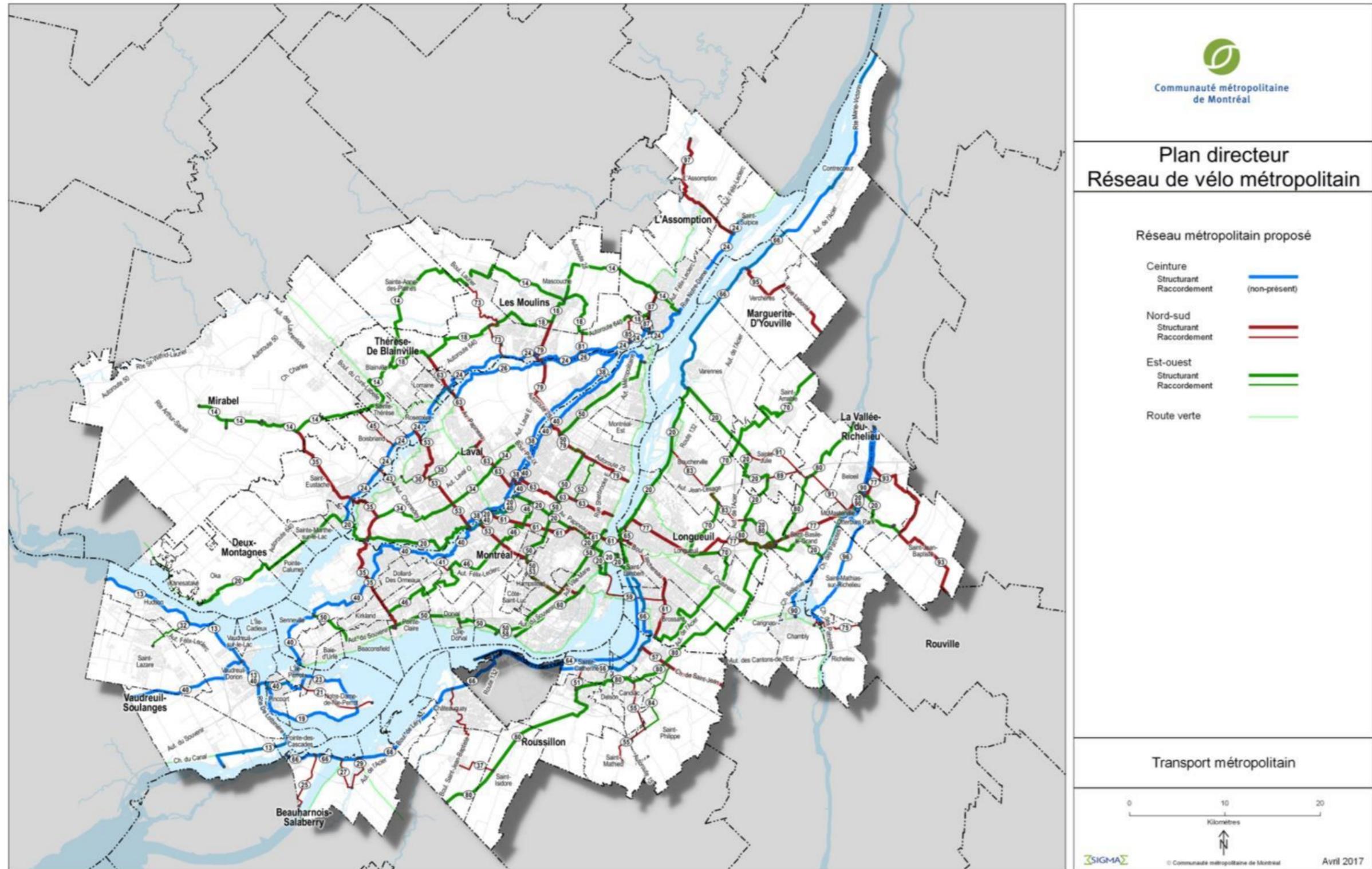
- les municipalités traversées,
- les quartiers de type TOD desservis,
- Les pôles d'emplois
- les ensembles patrimoniaux, et les équipements métropolitains desservis;
- les barrières anthropiques et obstacles naturels recensés;
- les bois et corridors forestiers métropolitains à proximité ainsi que les pôles récréotouristiques,
- les connexions observées avec le réseau de transport en commun existant;
- Les connexions avec la Route Verte et les navettes.

La **carte 4** représente le Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal tel qu'il pourrait être développé et se déployer sur le territoire métropolitain à l'horizon 2031. À l'instar du réseau routier supérieur, les axes cyclables du Réseau vélo métropolitain ont été regroupés selon leur orientation est/ouest ou nord/sud, à des fins de numérotation. Certains liens cyclables ont également pour principale vocation de longer les rives du fleuve ou certains cours d'eau de la région et ont été identifiés comme tels.

Composantes du Réseau vélo métropolitain



Carte 4 – Le Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal à l’horizon 2031



Les aménagements cyclables proposés

Pour chacun des axes du Réseau vélo métropolitain, une définition sommaire des travaux requis pour compléter le Réseau ou pour mettre à niveau des aménagements existants a été effectuée. Au total, sur les 1 166 km de voies cyclables du réseau :

- **337,2 km (28,9%) sont des voies cyclables locales existantes** qui sont identifiées comme faisant partie du Réseau vélo métropolitain;
- **204,5 km (17,5%) sont des voies cyclables locales actuellement existantes nécessitant une mise à niveau des aménagements** afin de les rendre conformes aux normes existantes; et,
- **624,7 km (53,6%) sont de nouveaux tronçons cyclables à réaliser** afin de compléter le réseau, notamment pour permettre le franchissement d'obstacles naturels ou anthropiques.

Les interventions proposées consistent à des aménagements types selon les caractéristiques des milieux traversés. On y retrouve :

- des **voies cyclables en chaussée désignée**, sur des rues à faible débit de circulation;
- des **voies cyclables sur des accotements asphaltés**, améliorant la sécurité des cyclistes le long des itinéraires cyclables;
- des **voies cyclables distinctes (bandes ou pistes) sur des rues** à circulation plus dense;
- des **voies cyclables en site propre et sentiers polyvalents**, offrant un bon niveau de confort et de sécurité .

Les aménagements proposés s'inspirent des normes du ministère des Transports afin de garantir le confort et la sécurité des cyclistes, mais ne tiennent pas compte des débits de circulation et autres facteurs de prise de décision dans le choix final de conception des aménagements. Les aménagements proposés le sont à des fins d'estimation budgétaire dans le cadre d'un exercice de planification. Une analyse plus complète devra être effectuée par les organismes afin de tenir compte des débits de circulation et des vitesses, par exemple, lors de l'élaboration des plans de conception plus détaillés, avant la réalisation des aménagements cyclables.

En milieu agricole, les tracés proposés privilégient les routes et les pistes cyclables existantes et évitent les milieux sensibles et les zones inondables. Dans certains cas, l'usage des emprises hydroélectriques ou des voies ferrées désaffectées est également proposé pour minimiser les impacts sur les milieux non développés.

Une signalisation de balisage et de destination garantira de l'information aux usagers en plus de donner au réseau une signature métropolitaine distincte.



5

MISE EN ŒUVRE

La Communauté entend contribuer à la mise en œuvre du plan directeur du Réseau vélo métropolitain en partenariat avec le gouvernement du Québec, les municipalités du territoire du Grand Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et les organismes publics de transport collectif (OPTC), ainsi que les partenaires en mobilité durable, dont Vélo-Québec.

Coût de réalisation du Réseau vélo métropolitain

Pour des fins de planification des travaux, une segmentation de chacun des axes a été définie en s'assurant d'une homogénéité d'ensemble pour chacun des segments. Une segmentation a également été faite aux limites municipales, permettant aussi la présentation des données par municipalité. Le lecteur trouvera en annexe les fiches descriptives détaillées des interventions proposées sur les axes métropolitains. Ces fiches serviront de référence aux partenaires à la mise en place du Réseau vélo métropolitain. Chacune des fiches identifie :

- les municipalités traversées;
- les caractéristiques de l'emprise routière empruntée;
- les aménagements cyclables existants, si applicables;
- les interventions requises, si applicables;
- l'estimation des coûts, si applicable.

Les coûts de construction des nouveaux aménagements et des mises à niveau des aménagements existants ont été estimés pour chacun des axes et segments du Réseau vélo métropolitain. Les coûts ont été estimés en multipliant la longueur du segment par le coût type (coût au mètre linéaire) de l'aménagement proposé. Une provision pour contingences est incluse au coût des travaux ainsi qu'une provision pour la réalisation des plans et devis. L'estimation se limite aux travaux requis pour répondre aux critères généraux d'accessibilité de continuité et de connectivité et ne tient pas compte des complexités du terrain qui devront être évaluées de manière plus détaillée par les organismes. Par conséquent, l'estimation des coûts n'inclut pas les études géotechniques, environnementales, liées aux zones inondables ou agricoles, aux sols contaminés ou aux inventaires biologiques, requises, par exemple.

Au total, le financement requis pour la mise en place du Réseau vélo métropolitain tel que présenté à la carte 4 est estimé à : **320,7 M\$**, soit :

- **52,1 M\$** pour la mise à niveau de voies cyclables existantes; et,
- **268,6 M\$** pour l'aménagement de nouveaux tronçons cyclables.

Mise en valeur de la Trame verte et bleue du Grand Montréal

Pour la réalisation des axes du Réseau vélo métropolitain ayant pour vocation principale l'accès et la mise en valeur de la Trame verte et bleue, la Communauté souhaite mettre en place à partir de 2018, avec la collaboration du gouvernement du Québec, un programme qui permettra notamment le financement de ces interventions. La Communauté a déjà adressé une demande à cet effet au gouvernement du Québec (résolution CE16-221).

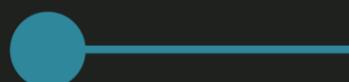
Il est proposé qu'une enveloppe de 40 M\$ pourra être réservée aux fins de ce programme par le gouvernement et la Communauté, laquelle permettra des investissements totaux sur 5 ans de 60 M\$ en incluant la contribution des municipalités. Le programme permettra de contribuer, à raison de 12 M\$ d'investissements par année, à la mise en valeur de la Trame verte et bleue du Grand Montréal par le Réseau vélo métropolitain.

Lorsque les montants seront fixés et que les modalités du programme seront adoptées, les municipalités de la CMM seront invitées à soumettre leurs demandes de financement. Un appel à projets sera lancé annuellement afin de déterminer une liste de projets prioritaires à réaliser. Les critères de sélection viseront d'abord à prioriser les projets ayant le plus long kilométrage ainsi que ceux qui favoriseront la connexion de voies cyclables existantes identifiées au plan directeur du Réseau vélo métropolitain.

Les axes visés par ce volet sont identifiés à la carte 5. Le coût total de mise en œuvre est estimé à **135,8 M\$**.

En complémentarité au Réseau vélo métropolitain, la Communauté souhaite développer le réseau actuel de navettes fluviales, d'une part, et développer de nouvelles liaisons, d'autre part. Un concept de développement des navettes fluviales est présenté en annexe au présent document. Cette proposition se veut aussi un outil de réflexion destiné aux municipalités, aux opérateurs, voire aux opérateurs de transport collectif, pour le développement de nouveaux circuits de navettes fluviales. Les zones identifiées n'ont pas fait l'objet d'analyses bathymétriques ni d'analyse de faisabilité.

Un volet visant l'implantation sur le Réseau vélo métropolitain d'une signalisation de balisage et de destination fera partie du programme.



Mesures assurant l'intermodalité et de la complémentarité du vélo avec les transports collectifs

Le Réseau vélo métropolitain identifie plusieurs axes à vocation utilitaire, chevauchant des grands axes de transport en commun, vers les principaux pôles d'emplois et d'activités, générateurs importants de déplacements. La mise en place du Réseau vélo métropolitain permettra donc d'offrir une alternative attrayante aux déplacements motorisés.

Il est proposé que l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit, dans son futur plan stratégique de développement des transports collectifs, les objectifs suivants et de prévoir le financement nécessaire, d'ici l'horizon 2031 :

- De tripler le nombre des stationnements vélos aux gares intermodales et stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus, passant de 6 000 à 18 000 places de stationnement, et de prévoir, aux endroits où cela est possible, une offre de supports à vélos à l'abri du vol et des intempéries.
- D'augmenter le nombre de supports à vélos sur les autobus des quatre organismes publics de transport collectif.
- De réaliser **443,4 km** de voies cyclables à des fins utilitaires.

L'aménagement des stationnements vélos aux gares intermodales et stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus et l'installation de supports à vélos sur les autobus sera financé par l'Autorité régionale de transport métropolitain et les programmes d'aide gouvernementale au transport collectif (SOFIL et PAGTCP).

Il est également proposé que la Communauté convienne avec l'Autorité régionale de transport métropolitain d'un programme d'investissement pour la réalisation des axes cyclables desservant les grands générateurs d'activités. Les axes visés par ce volet sont identifiés à la carte 5. Le coût total de mise en œuvre est estimé à **140,1 M\$**.



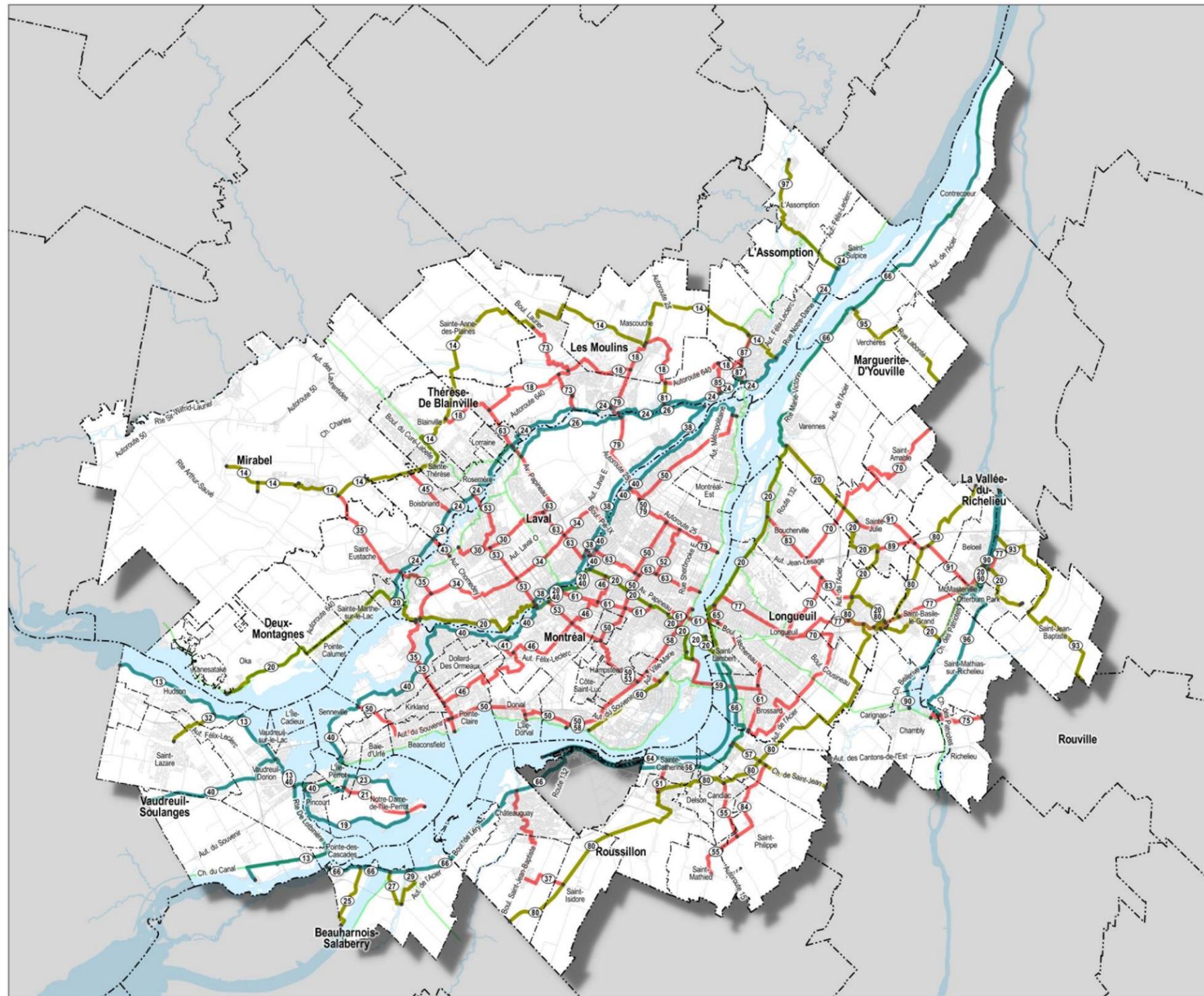
Aménagement des axes sur le réseau du MTMDET

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est un acteur de premier plan dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du Réseau vélo métropolitain. La Communauté souhaite établir une collaboration étroite avec le MTMDET pour optimiser les efforts de chacun dans un contexte de partage des responsabilités. Il est proposé que le MTMDET appuie la réalisation des aménagements cyclables sur les ponts et les emprises routières sous sa responsabilité. La réalisation des aménagements cyclables proposés sur les ponts appartenant au MTMDET pourrait être envisagée lors de la planification des travaux de réfection majeure, comme ce fut le cas à la passerelle du pont Le Gardeur, aménagée dans son état actuel il y a quelques années, au moment de sa réfection. Notons des exemples similaires au pont Jacques-Cartier, dont l'approche du côté de Longueuil a été complétée au printemps 2011, et au pont de l'autoroute 25.

Les axes visés par ce volet sont identifiés à la carte 5. Le coût total de mise en œuvre est estimé à **44,9 M\$**.



Carte 5 – Axes à vocation récréative et utilitaire du Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal





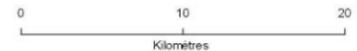
Communauté métropolitaine de Montréal

Plan directeur Réseau de vélo métropolitain

Réseau métropolitain proposé

- Récréatif riverain
- Récréatif autre
- Utilitaire
- Route verte

Transport métropolitain



0 10 20
Kilomètres





© Communauté métropolitaine de Montréal

Mai 2017

Les plans de mobilité active

Les axes du Réseau vélo métropolitain desservent 154 des 155 aires TOD prévues au PMAD, sans nécessairement donner un accès direct aux équipements de transport collectif situés au centre de l'aire TOD. Il est proposé que les municipalités complètent le Réseau vélo métropolitain par l'aménagement de voies cyclables et d'éléments de modération de circulation pour desservir le cœur des aires TOD et favoriser la mobilité active et l'intermodalité avec les transports collectifs.

Afin de compléter la planification en cours, la Communauté s'associera avec le gouvernement du Québec afin de garantir aux 14 MRC et aux agglomérations du Grand Montréal un soutien financier pour l'élaboration d'un plan de mobilité active à l'échelle régionale. Les plans de mobilité active viseront notamment à prioriser les interventions prévues à l'échelle des MRC, favorisant l'aménagement de liens pédestres et cyclables qui permettent d'accéder plus directement et rapidement aux points d'accès du transport collectif et de mesures de modération de la circulation.

Le monitoring du Plan

Pour s'assurer de la bonne évolution du déploiement du Réseau vélo métropolitain, il est important de mesurer les retombées du plan régulièrement (taux d'utilisation des stationnements vélos, report modal vers les modes actifs, nombre de kilomètres de voies cyclables construites, d'intersections sécurisées, sondages auprès des usagers, etc.).

Il est proposé qu'un monitoring du plan directeur soit effectué par la Communauté, en collaboration avec les partenaires en mobilité active, qui procédera selon une fréquence à convenir, à une enquête afin de documenter, à l'aide de différents indicateurs, l'évolution de la pratique du vélo et de l'état du réseau cyclable dans le Grand Montréal.

Il est également proposé que la Communauté, en collaboration avec les municipalités, développe des outils de promotion du Grand Montréal à titre de destination vélo récréotouristique, ainsi que des outils d'information et de communication favorisant l'usage du vélo et sa combinaison avec les autres modes de transport.



QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- 1,8 %** part modale du vélo dans Grand Montréal pour les déplacements domicile-travail (2011)
- 2,4 %** part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail dans la région de Portland, actuellement au premier rang des régions métropolitaines dites « cyclables » (2011)
- 3 %** cible fixée pour la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail dans le Grand Montréal à l'horizon 2031
- 2 200** nombre de kilomètres de voies cyclables dans le Grand Montréal (année après année, ce réseau prend de l'expansion) (2013)
- 360** nombre de kilomètres de la Route verte qui traverse le territoire du Grand Montréal (2013)
- 2/3** proportion de logements du Grand Montréal situés à 300 m et moins d'une voie cyclable (2013)
- 39%** proportion des cyclistes qui mentionne le travail comme motif de déplacement (2013)
- 2,0** ratio hommes-femmes parmi les cyclistes du Grand Montréal (2013)
- 85%** proportion des cyclistes âgés de 15 à 59 ans (2013) (2013)
- 75 %** ensemble des déplacements à vélo ne dépassant pas 5 km (2013)

Source : Enquête Origine-Destination 2013; Statistique Canada, ENM 2011; US Census, American Community Survey, 2011; CMM, données des réseaux cyclables dans le Grand Montréal en 2013.



ANNEXES

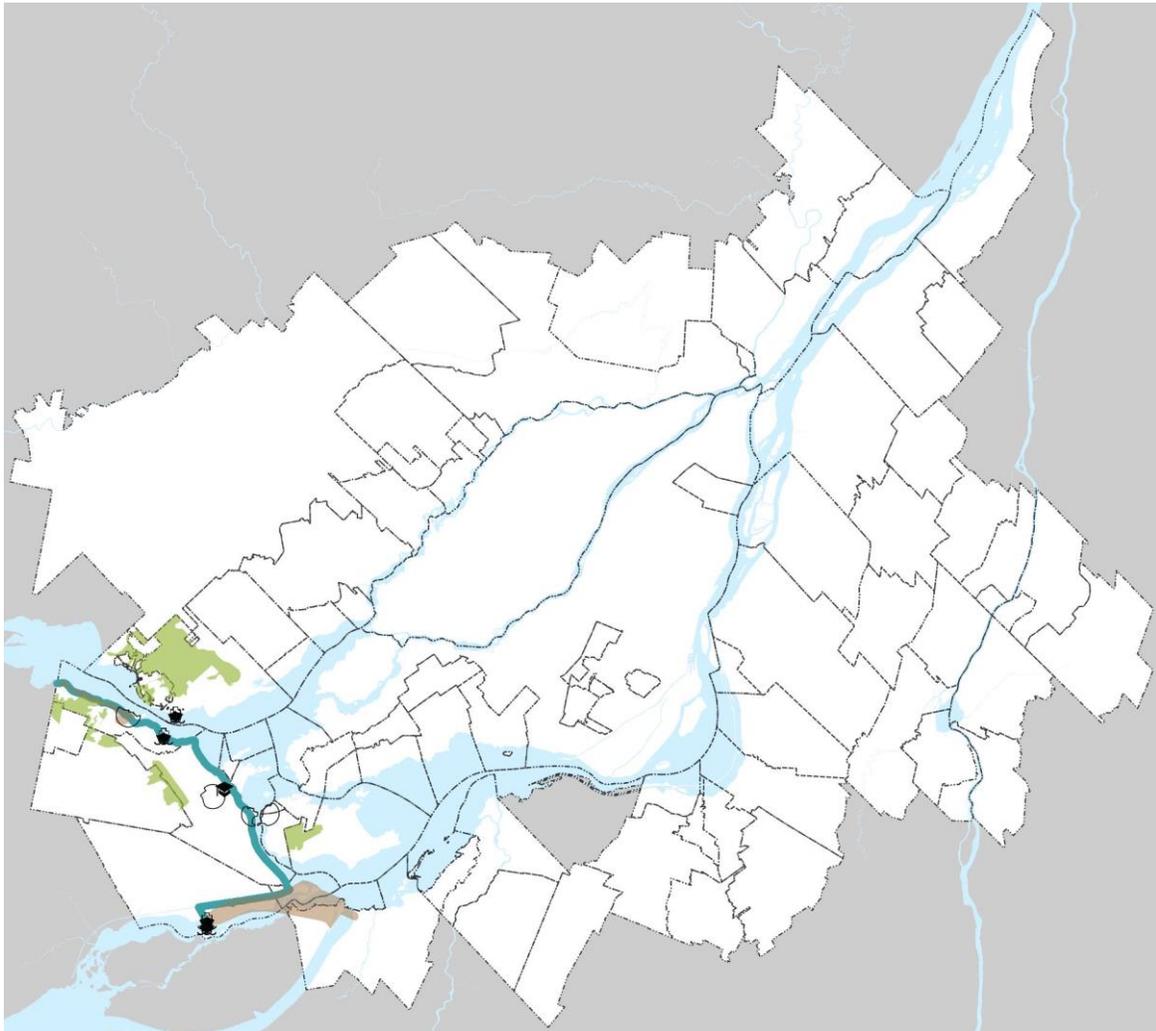


ANNEXE 1

FICHES TECHNIQUES

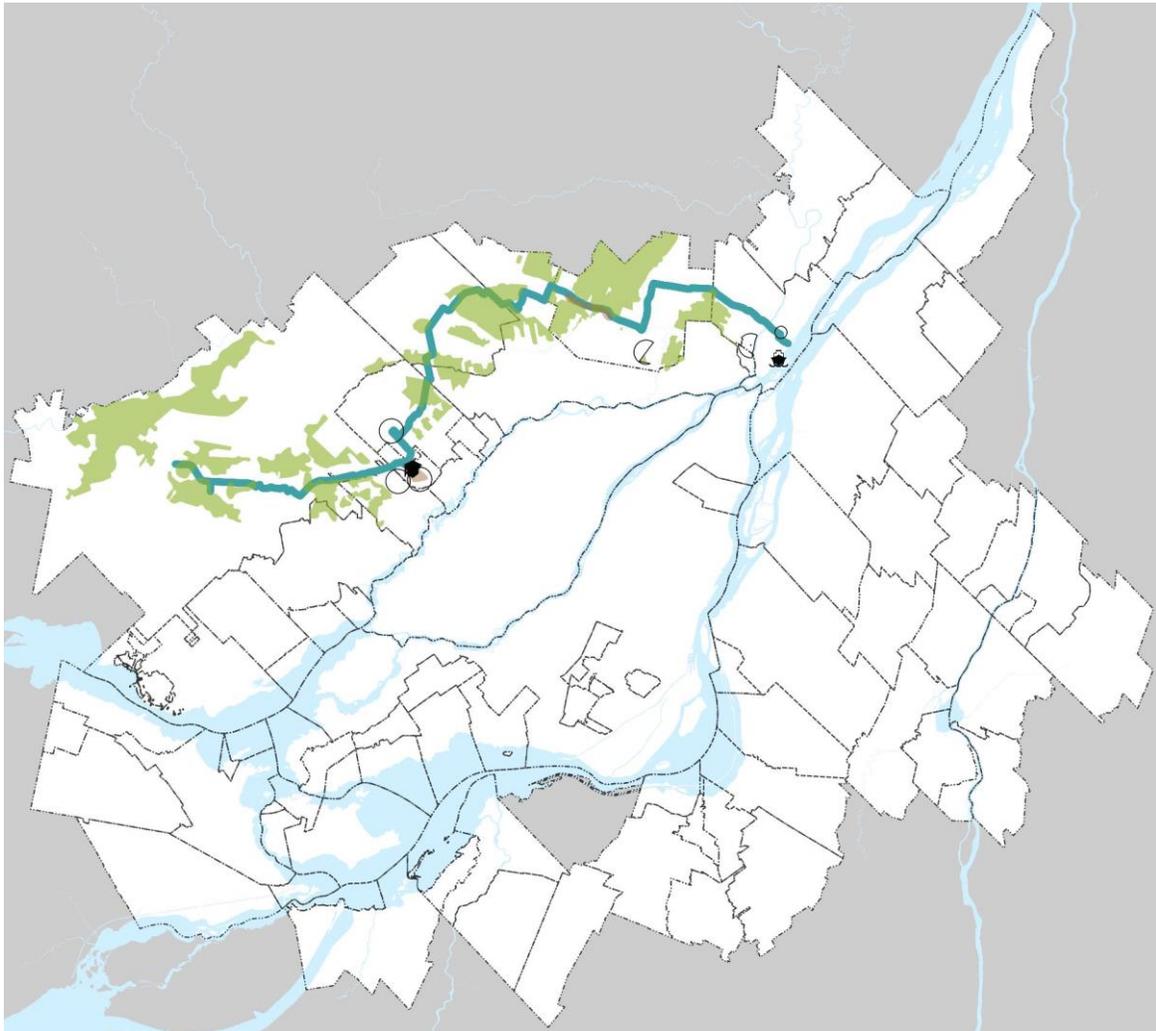


Axe 13



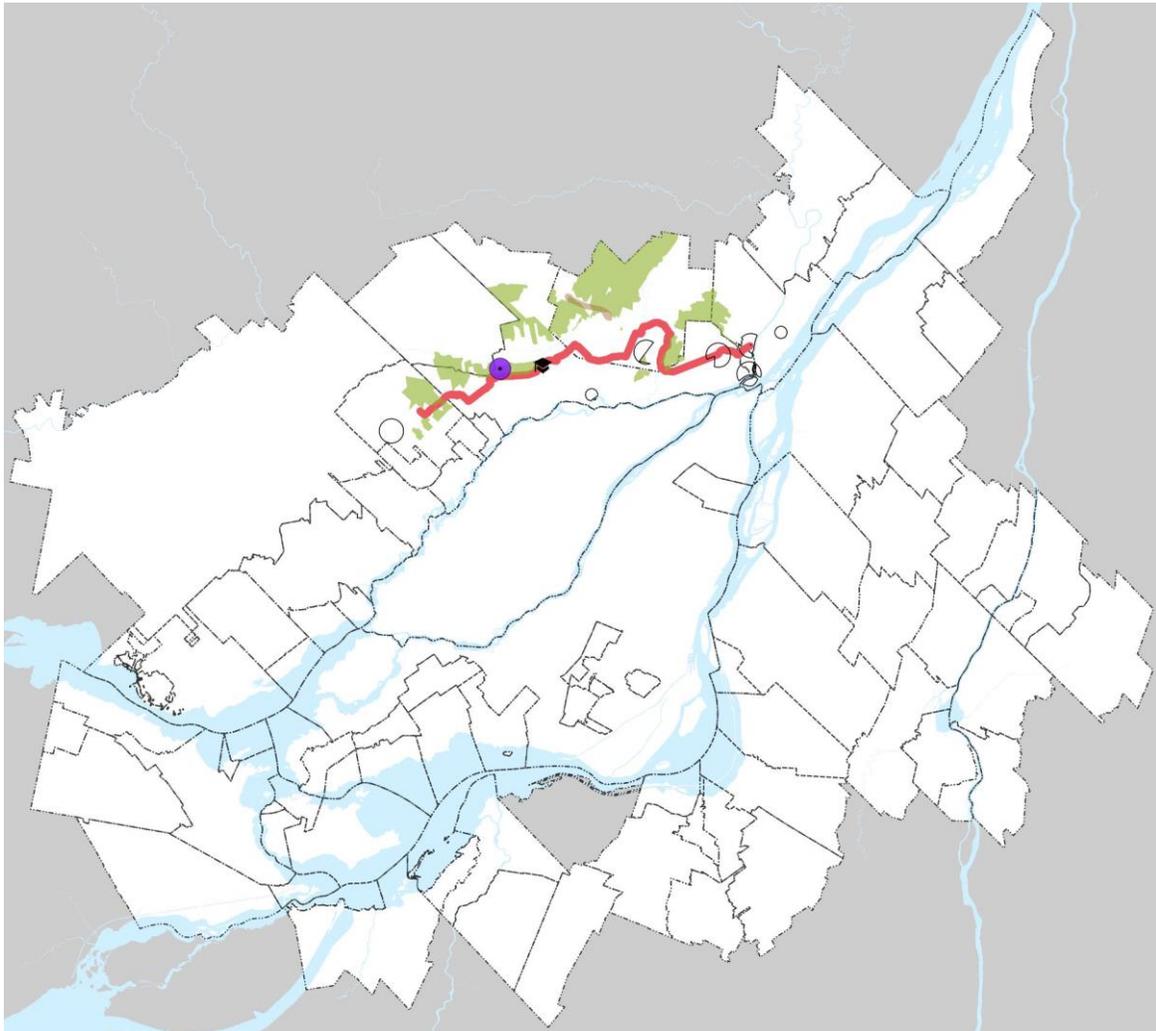
- 38,4 km
- 4 municipalités (Hudson, Vaudreuil-Dorion, Pointe-des-Cascades, Les Cèdres)
- 4 aires TOD (gares Hudson, Vaudreuil, Dorion, Pincourt/Terrasse-Vaudreuil de la ligne Vaudreuil-Hudson)
- 1 équipement métropolitain (Collège Info-Technique-Vaudreuil-Dorion)
- 4 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le bois de L'Île-Perrot (est), le bois des collines d'Oka partie ouest et le bois d'Hudson)
- 2 ensembles patrimoniaux (secteur Vaudreuil-Dorion, canal de Beauharnois/canal Soulanges/Les Cèdres)
- 2 Routes Vertes (Route 1-La vagabonde, et Route 5)
- 2 navettes (Oka/Hudson et Les Cèdres/îles de Saint-Timothée)

Axe 14



- 78,5 km
- 8 municipalités (Mirabel, Boisbriand, Sainte-Thérèse, Blainville, Sainte-Anne-des-Plaines, Terrebonne, Mascouche, Repentigny)
- 6 aires TOD (gares Blainville et Sainte-Thérèse de la ligne Blainville-Saint-Jérôme, et gares Mascouche et Repentigny/Le Gardeur de la ligne Mascouche)
- 1 équipement métropolitain (Collège Lionel Groulx)
- 20 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Blainville et le Bois de Mascouche)
- 2 ensembles patrimoniaux (Noyau initial de Sainte-Thérèse, Site du Domaine seigneurial de Mascouche)
- 2 Routes Vertes (Route 2 – Petit Train du Nord, Route 5)
- 1 navette (Varenes/Pointe-aux-Trembles/Repentigny)

Axe 18



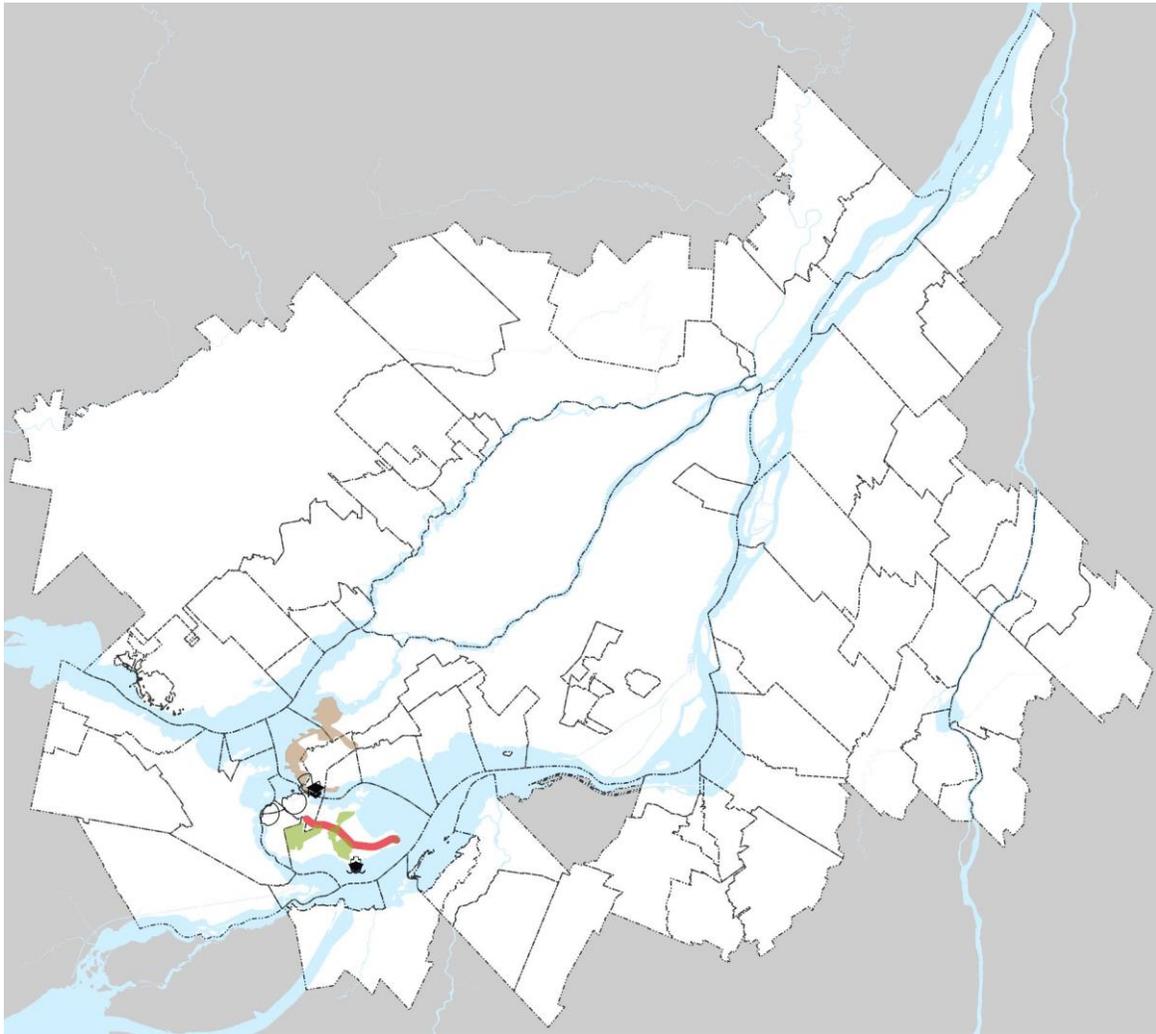
- 39,3 km
- 5 municipalités (Blainville, Terrebonne, Mascouche, Charlemagne et Repentigny)
- 7 aires TOD (gare Charlemagne, gare Mascouche, gare Repentigny/Le Gardeur, gare Terrebonne de la ligne Mascouche, terminus Repentigny, terminus Terrebonne, gare Blainville de la ligne Blainville-Saint-Jérôme)
- 1 équipement métropolitain (Cégep régional de Lanaudière à Terrebonne)
- 1 pôle d'emploi (Terrebonne 6 660 emplois)
- 9 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Blainville et le Bois de Mascouche)
- 1 ensemble patrimonial (Site du Domaine seigneurial de Mascouche)
- 1 Route Verte (Route 5)
- 1 navette (Varences/Pointe-aux-Trembles/Repentigny)

Axes 19 et 23

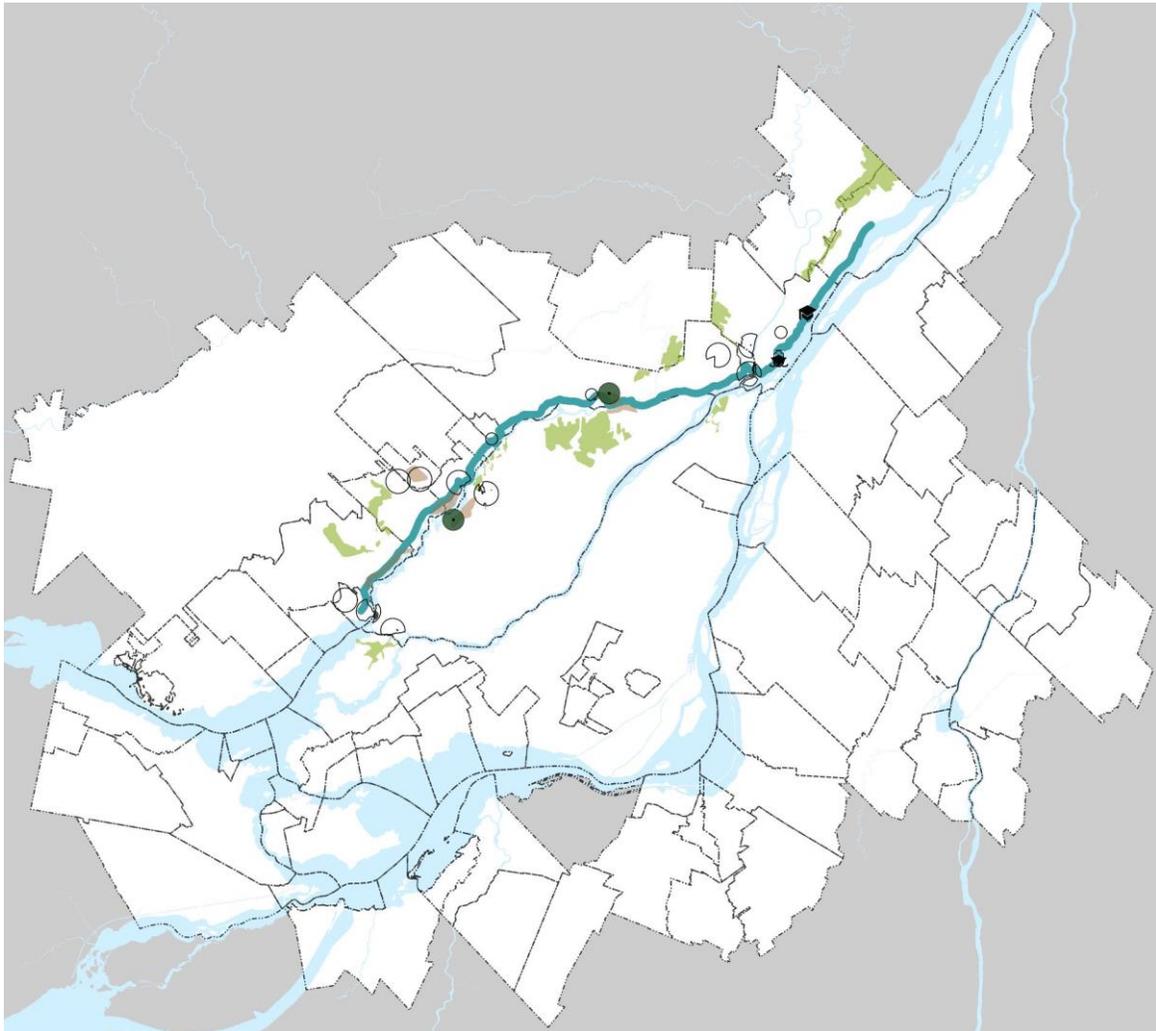


- 21,8 km (axe 19 de 13,1 km et axe 23 de 8,7 km)
- 2 municipalités de la MRC (Pincourt et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot)
- 5 aires TOD (gare Dorion, gare L'Île-Perrot, gare Pincourt/Terrasse-Vaudreuil, gare Baie-D'Urfé, gare Sainte-Anne-de-Bellevue de la ligne Vaudreuil-Hudson)
- 2 équipements métropolitains (Macdonald College-Université McGill et Cégep John Abbott)
- 1 pôle récréotouristique (Sainte-Anne-de-Bellevue)
- 2 bois métropolitains (le Bois de L'Île-Perrot secteur est et secteur ouest)
- 3 ensembles patrimoniaux (ensemble Pierrefonds/Senneville/Sainte-Anne-de-Bellevue/Baie-d'Urfé, canal de Beauharnois/canal Soulanges/Les Cèdres et Parc historique de la pointe du Moulin)
- 1 Route Verte (Route 5)
- 1 Navette fluviale (Notre-Dame-de-l'Île-Perrot/Beauharnois)

Axe 21



Axe 24

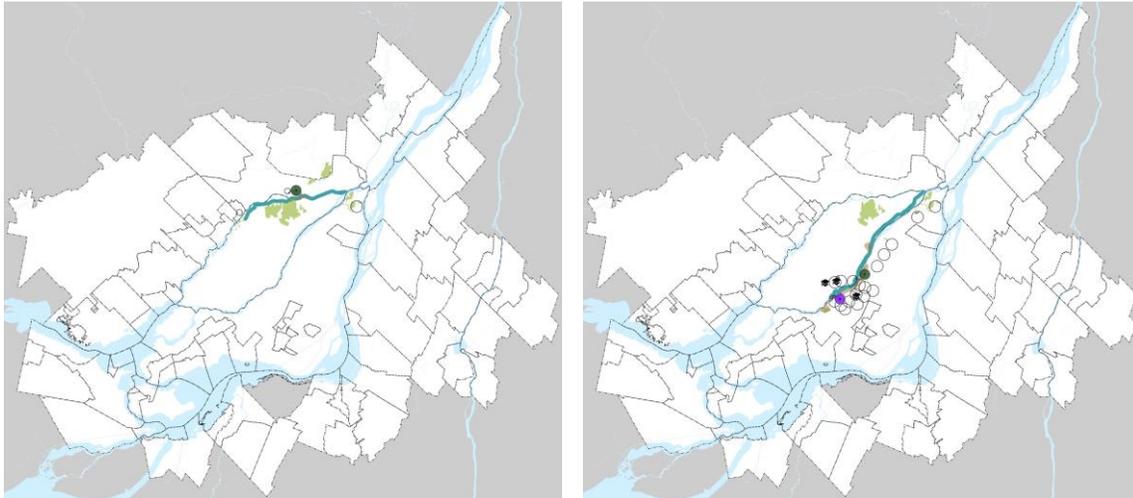


- 65,2 km
- 10 municipalités (de Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Boisbriand, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Charlemagne, Repentigny, Saint-Sulpice)
- 13 aires TOD (gare Rosemère, gare Sainte-Rose, gare Sainte-Thérèse, gare Deux-Montagnes, gare Grand-Moulin, gare Sainte-Dorothée, gare Charlemagne, gare Repentigny/Le Gardeur, gare Terrebonne, terminus Repentigny, terminus Terrebonne)
- 1 équipement métropolitain (Cégep régional de Lanaudière)
- 1 pôle d'emplois (Saint-Eustache 5740 emplois)
- 2 pôles récréotouristiques (Terrebonne, Sainte-Rose/Rivière-des-Milles-Îles)
- 13 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Laval centre (L'Équerre), le Bois de Laval Est, le Bois des Mille-Îles et le Bois de L'Assomption (Secteur Saint-Sulpice))
- 6 ensembles patrimoniaux (Vieux Saint-Eustache noyau initial de Sainte-Thérèse, Archipel de la rivière des Mille-Îles, village de Sainte-Rose, Pointe est de l'île de Laval, Rue Saint-Louis/Basse-Ville/Île des Moulins-Terrebonne)
- 3 Routes Vertes (Route 1, Route 2, Route 5)
- 1 navette (Varennnes/Pointe-aux-Trembles/Repentigny)

Axe 25

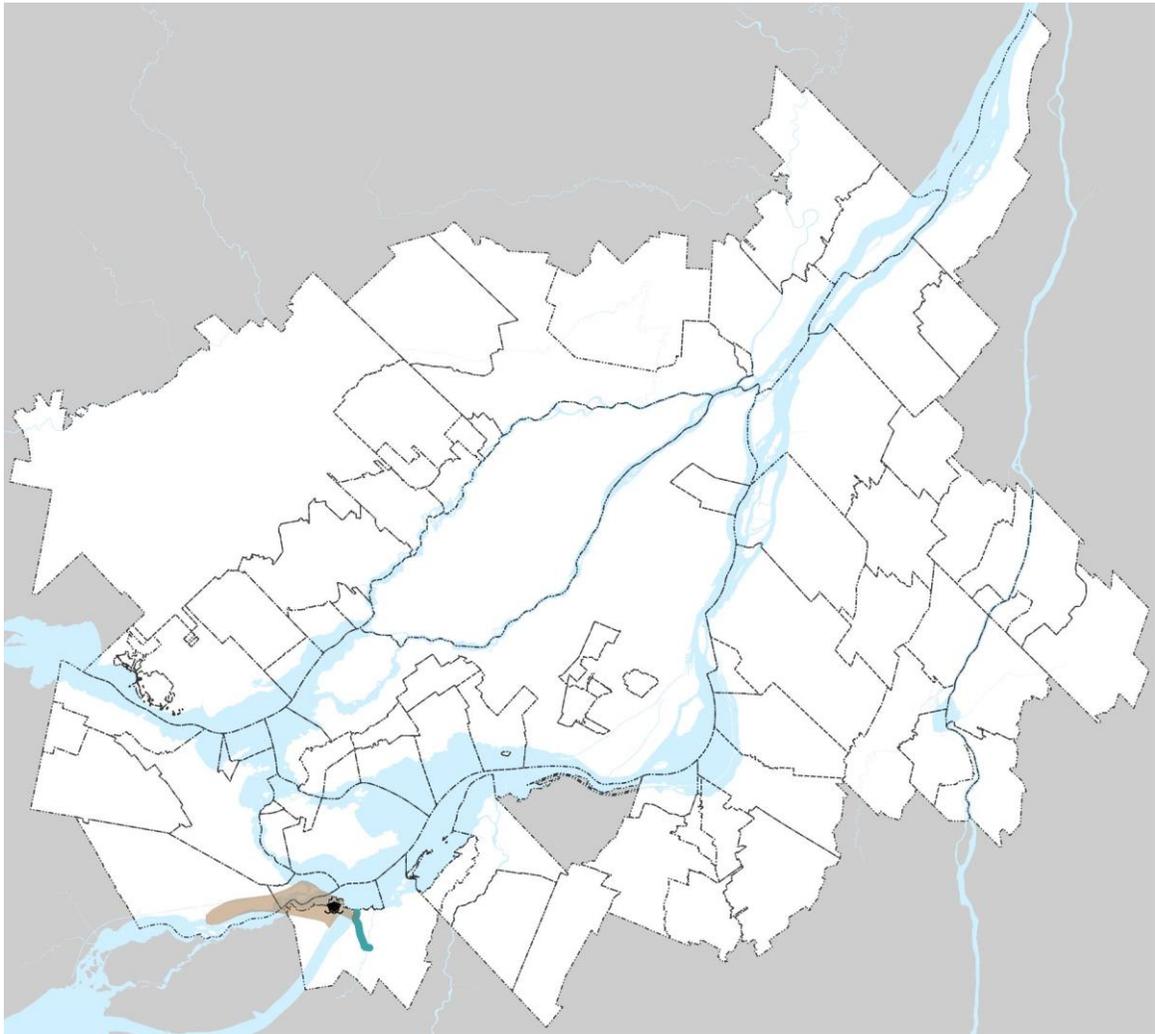


Axes 26 et 38

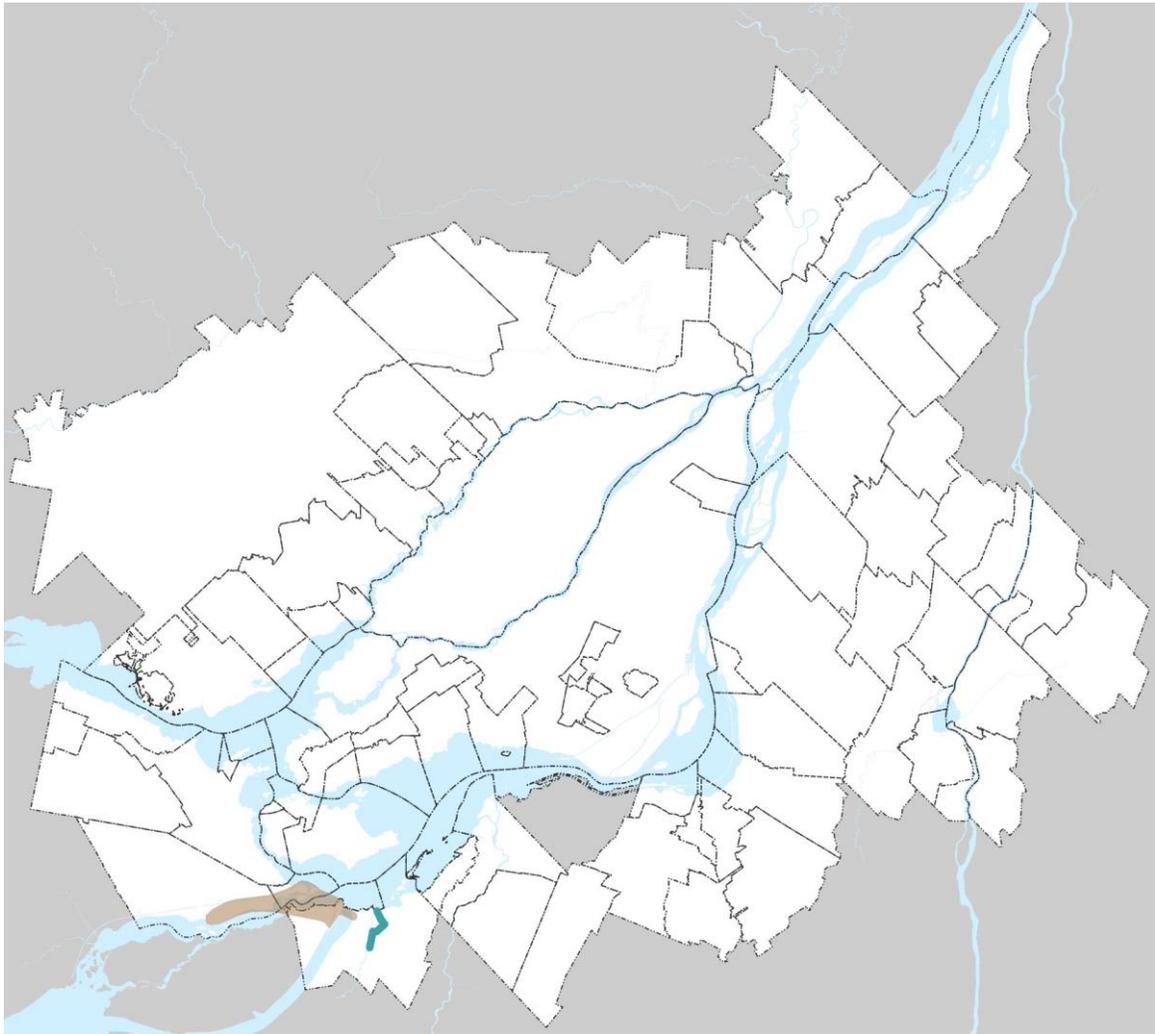


- 46,3 km (axe 26 de 19,5 km et axe 38 de 26,8 km)
- 1 municipalité (Laval)
- Axe 26 : 3 aires TOD (gare de Pointe-aux-Trembles de la ligne Mascouche, terminus de Terrebonne, stationnement projeté de Bois-des-Filion,
- Axe 38 : 18 aires TOD (7 stations existantes et 3 station projetée de la ligne orange (Bois-Franc, Cartier, Côte-Vertu, Crémazie, de la Concorde, Gouin/Laurentien, Henri-Bourassa, Montmorency, Poirier et Sauvé)
- 3 équipements métropolitains (Collège Inter-Dec, Cégep Montmorency, Cégep de Bois-de-Boulogne)
- 1 pôle d'emplois (Ahuntsic)
- 2 pôles récréotouristiques (Terrebonne, Sault-aux-Récollets)
- 6 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de la Pointe-aux-Prairies, le Bois de Laval Est, le Bois des Mille-Îles et le bois du ruisseau De Montigny)
- 4 ensembles patrimoniaux (Rue Saint-Louis/Basse-Ville/Île des Moulins-Terrebonne, Pointe est de l'île de Laval, village de Saint-Vincent-de-Paul, abord de la rivière des Prairies)
- 2 Routes Vertes (Route 1 et Route 2)

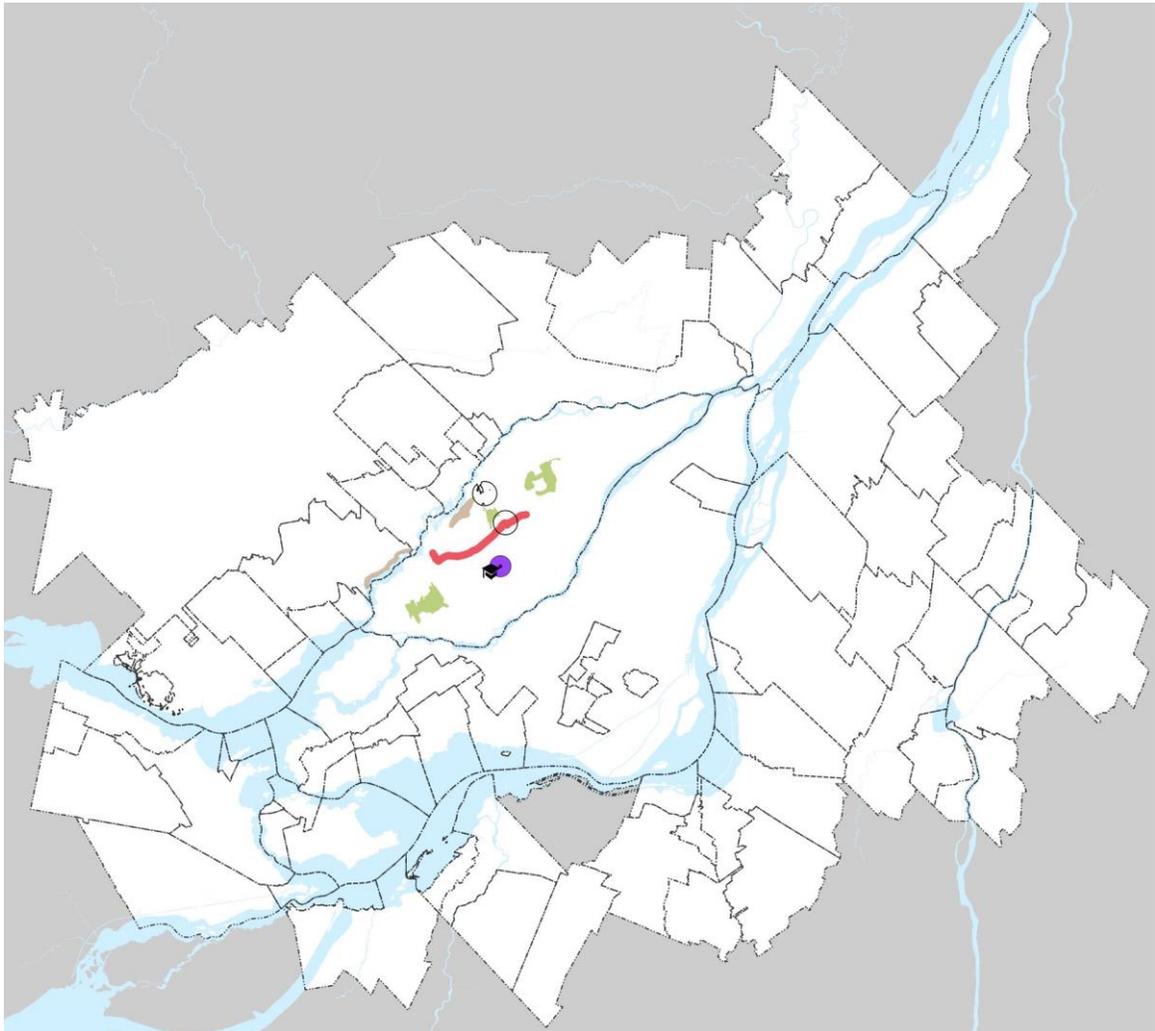
Axe 27



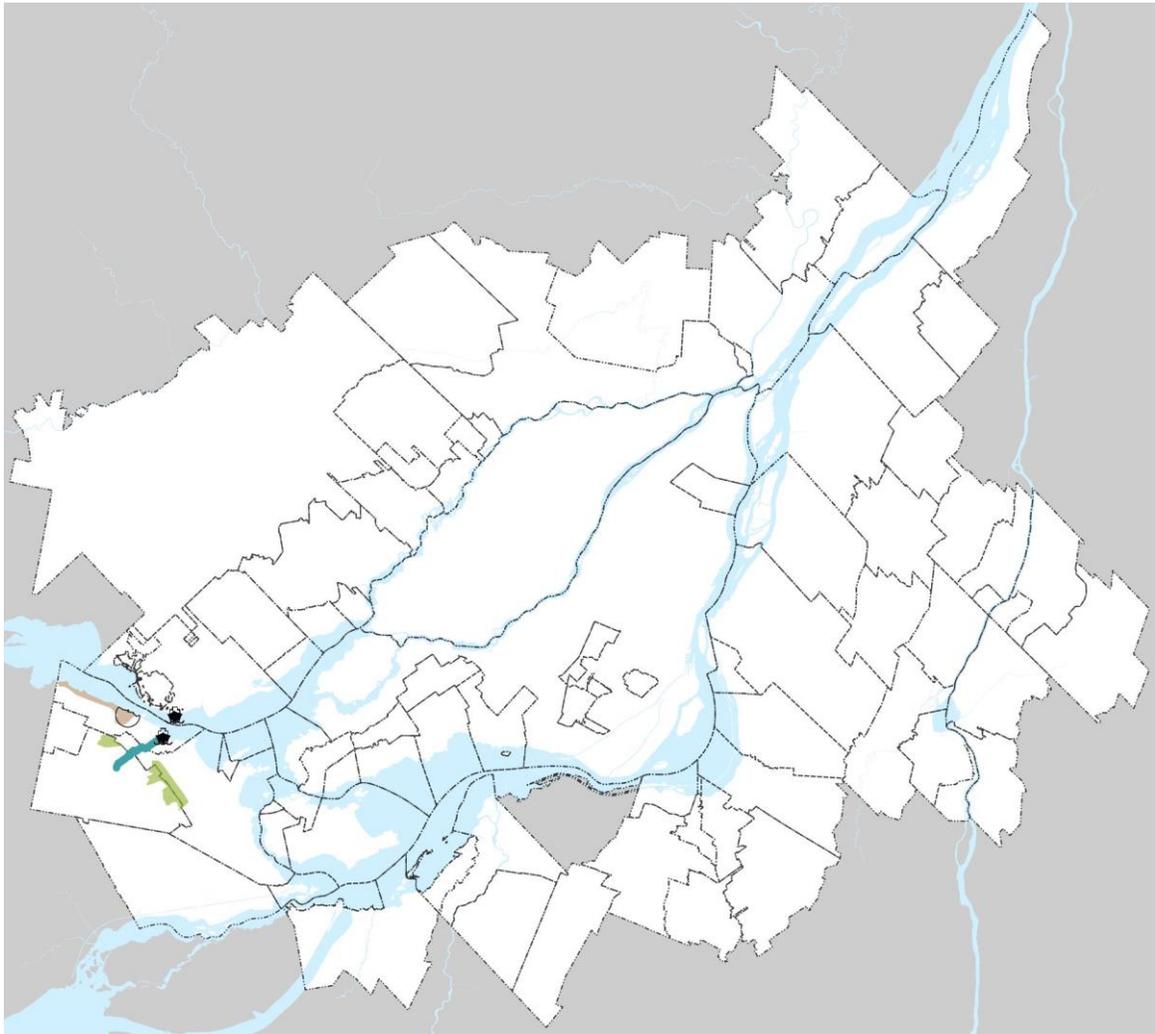
Axe 29



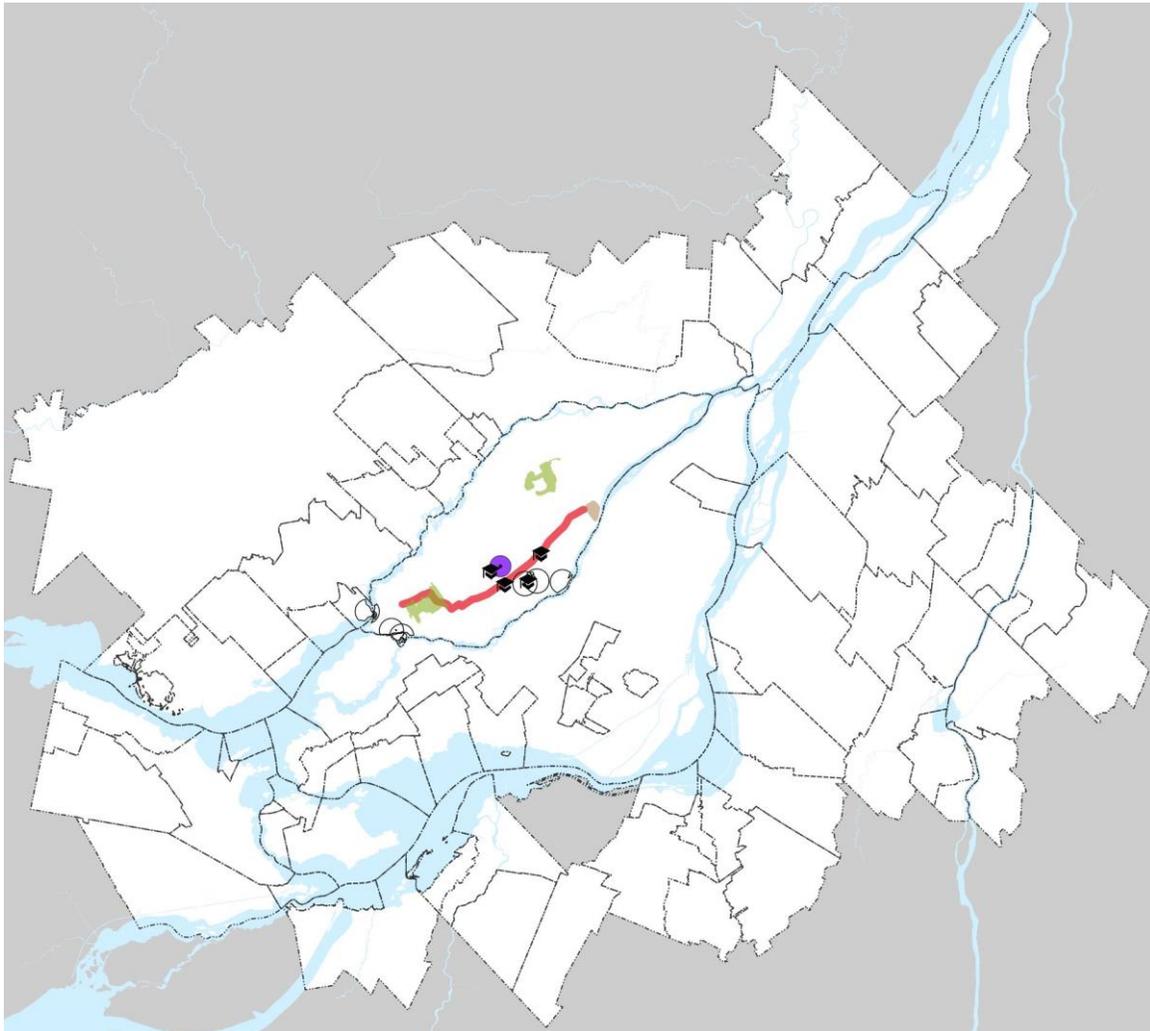
Axe 30



Axe 32

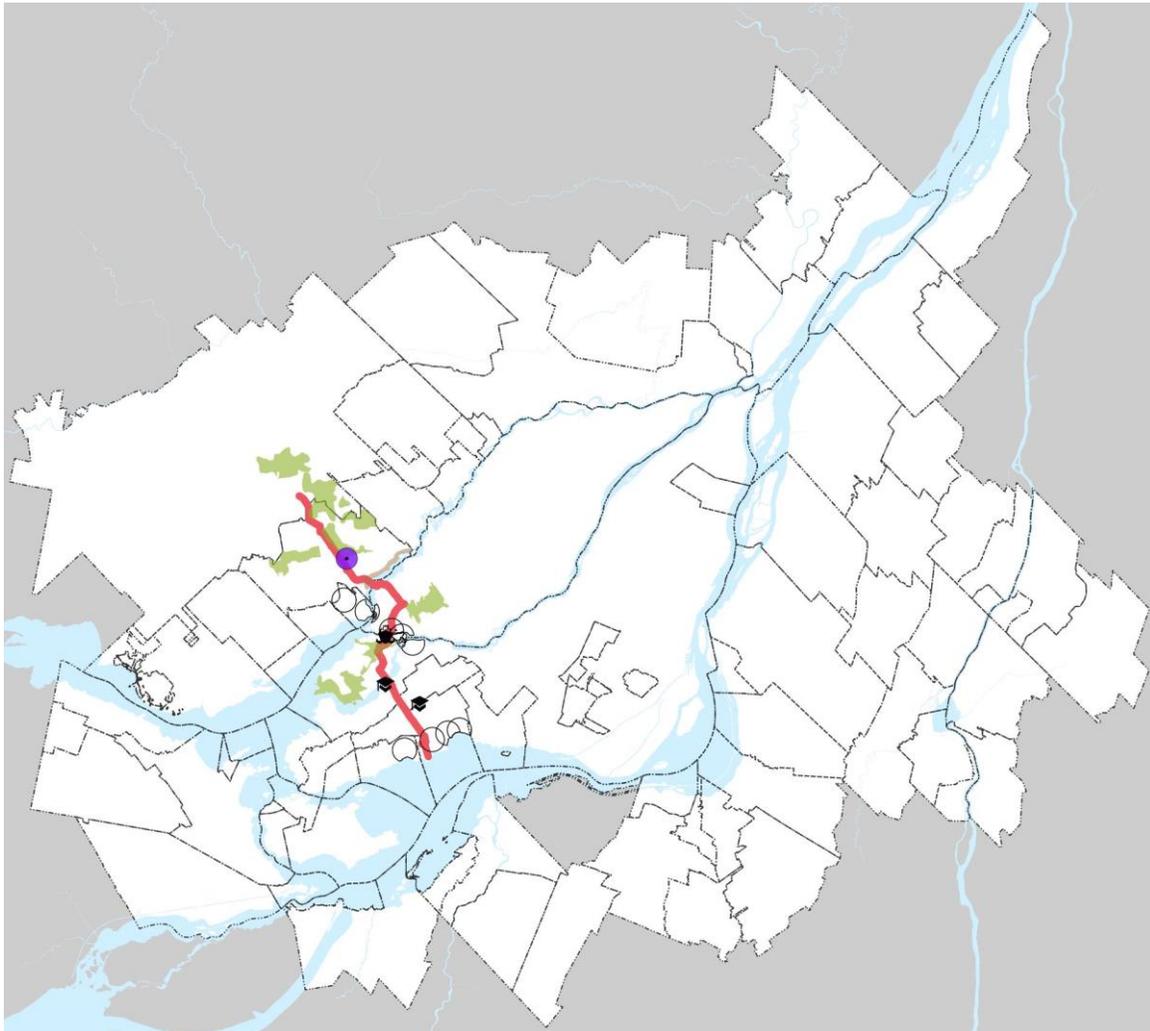


Axe 34



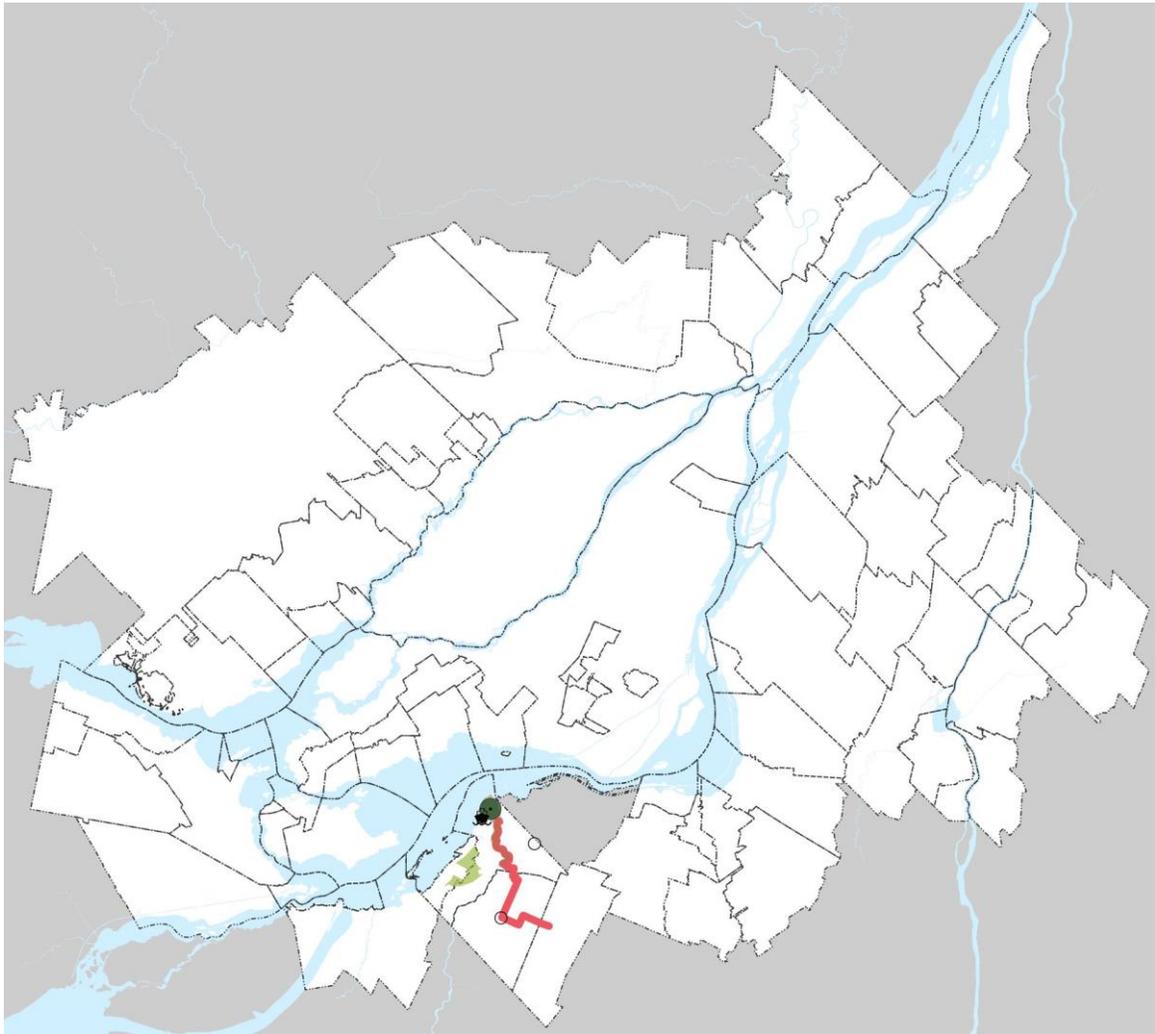
- 19,1 km
- 1 municipalité (Laval)
- 6 aires TOD; 3 stations de métro de la ligne orange (Cartier, de la Concorde et Montmorency) et 3 gares de la ligne Deux-Montagnes (Grand-Moulin, Île-Bigras et Sainte-Dorothée)
- 5 équipements métropolitains (Cosmodome, Collège de l'immobilier du Québec, Collège Inter-Dec, Cégep Montmorency et Collège CDI Administration)
- 1 pôle d'emplois (Laval 54 030 emplois)
- 2 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Laval Ouest)
- 1 ensemble patrimonial (village de Saint-Vincent-de-Paul)
- 1 Route verte (Route 1)

Axe 35

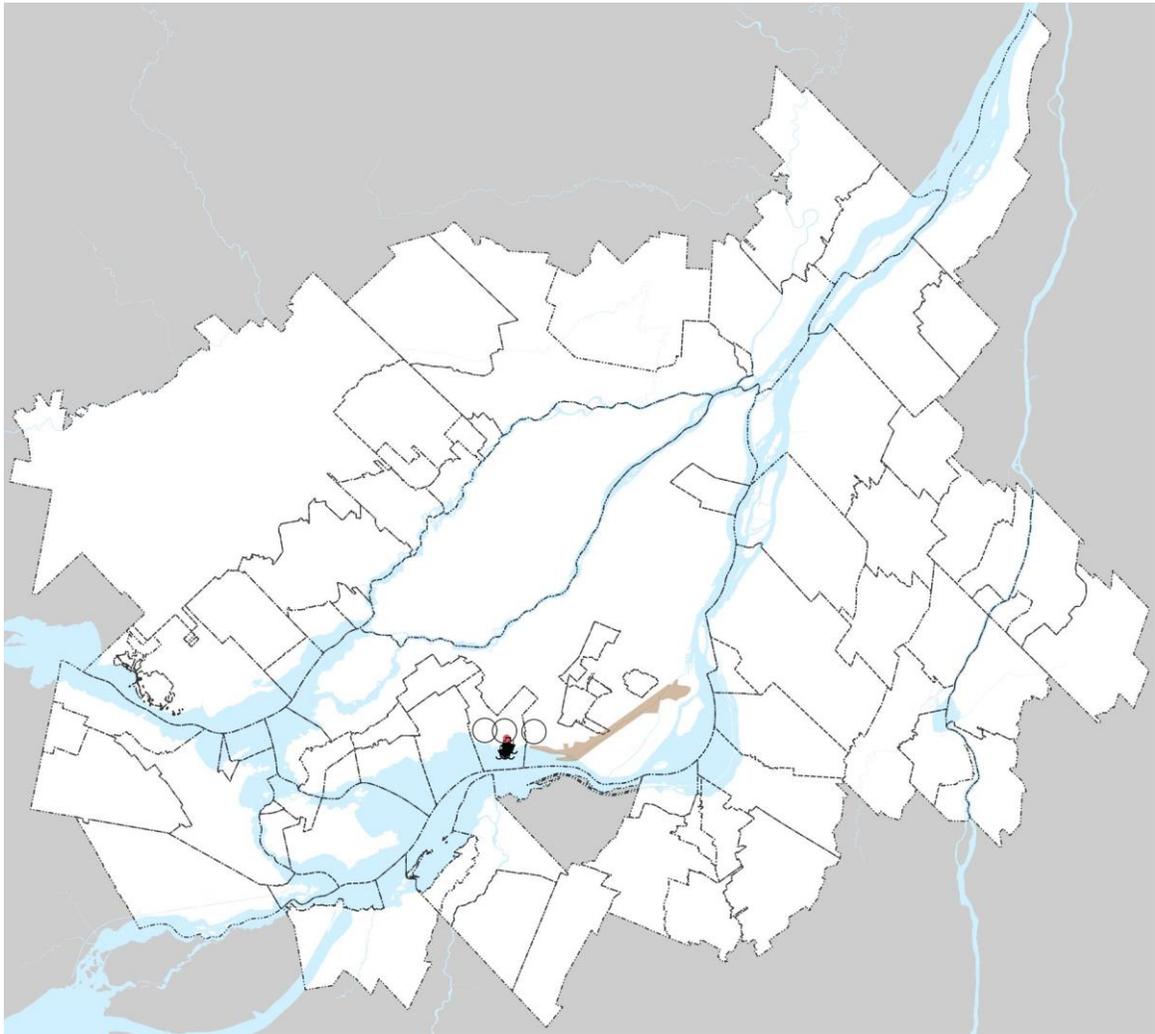


- 31,1 km
- 6 municipalités (Mirabel, Saint-Eustache Laval, Montréal, Dollard-des-Ormeaux, Pointe-Claire)
- 9 aires TOD; 5 gares de la ligne Deux-Montagnes (Cheval Blanc, Deux-Montagnes, Grand-Moulin, Île-Bigras et Sainte-Dorothée) et 4 gares de la ligne Vaudreuil-Hudson (Beaconsfield, Cedar Park, Pointe-Claire et Valois)
- 2 équipements métropolitains (Cégep Gérald Godin, Collège CDI-Administration)
- 1 pôle d'emplois (Saint-Eustache 5740 emplois)
- 7 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Laval Ouest et le Bois de L'Île-Bizard)
- 1 ensemble patrimonial (Vieux-Saint-Eustache)
- 2 Routes Vertes (Route 1 à Laval et Route 5 à Pointe-Claire)
- 1 navette (Laval-sur-le-Lac/Île Bizard)

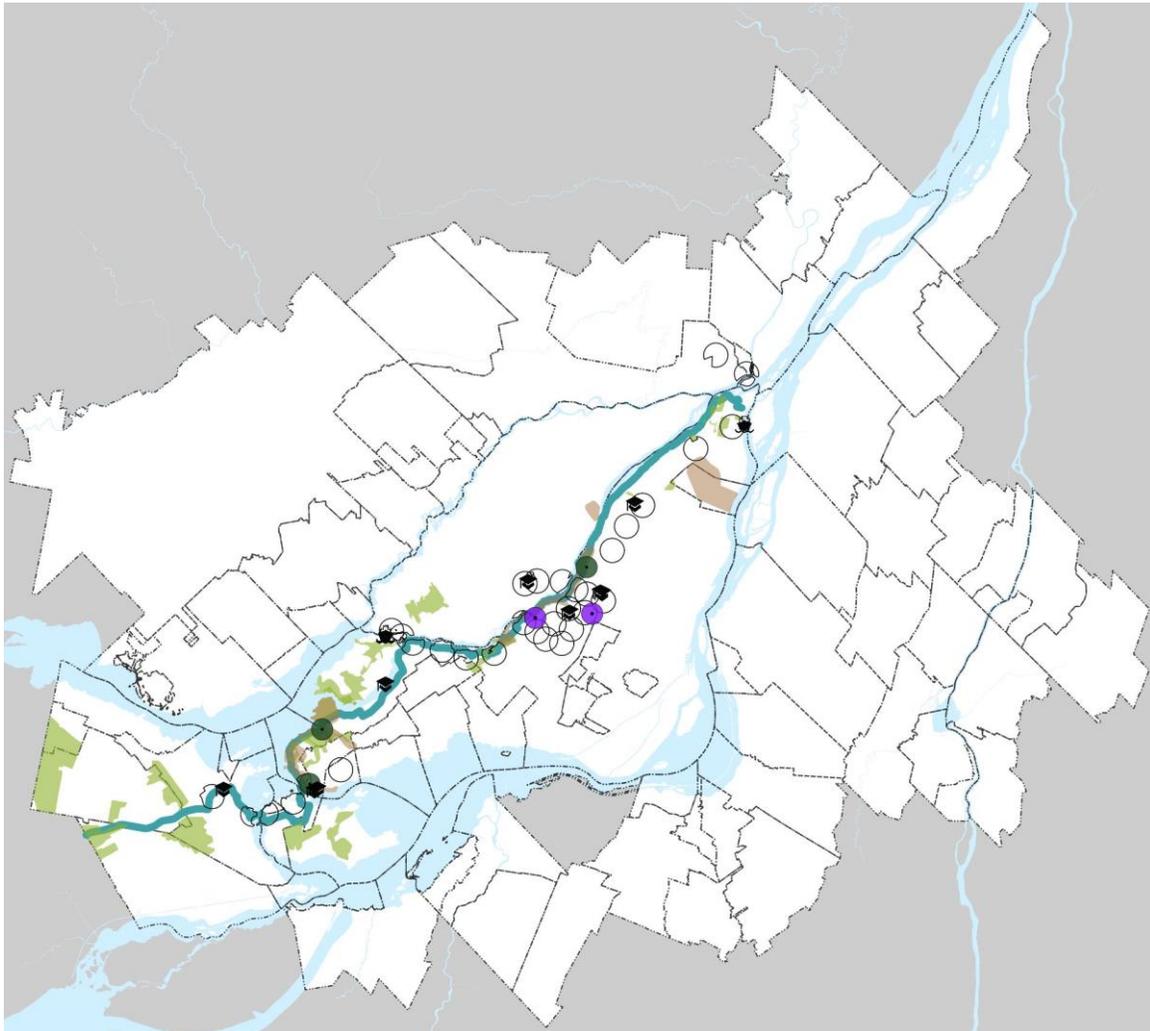
Axe 37



Axe 39



Axe 40

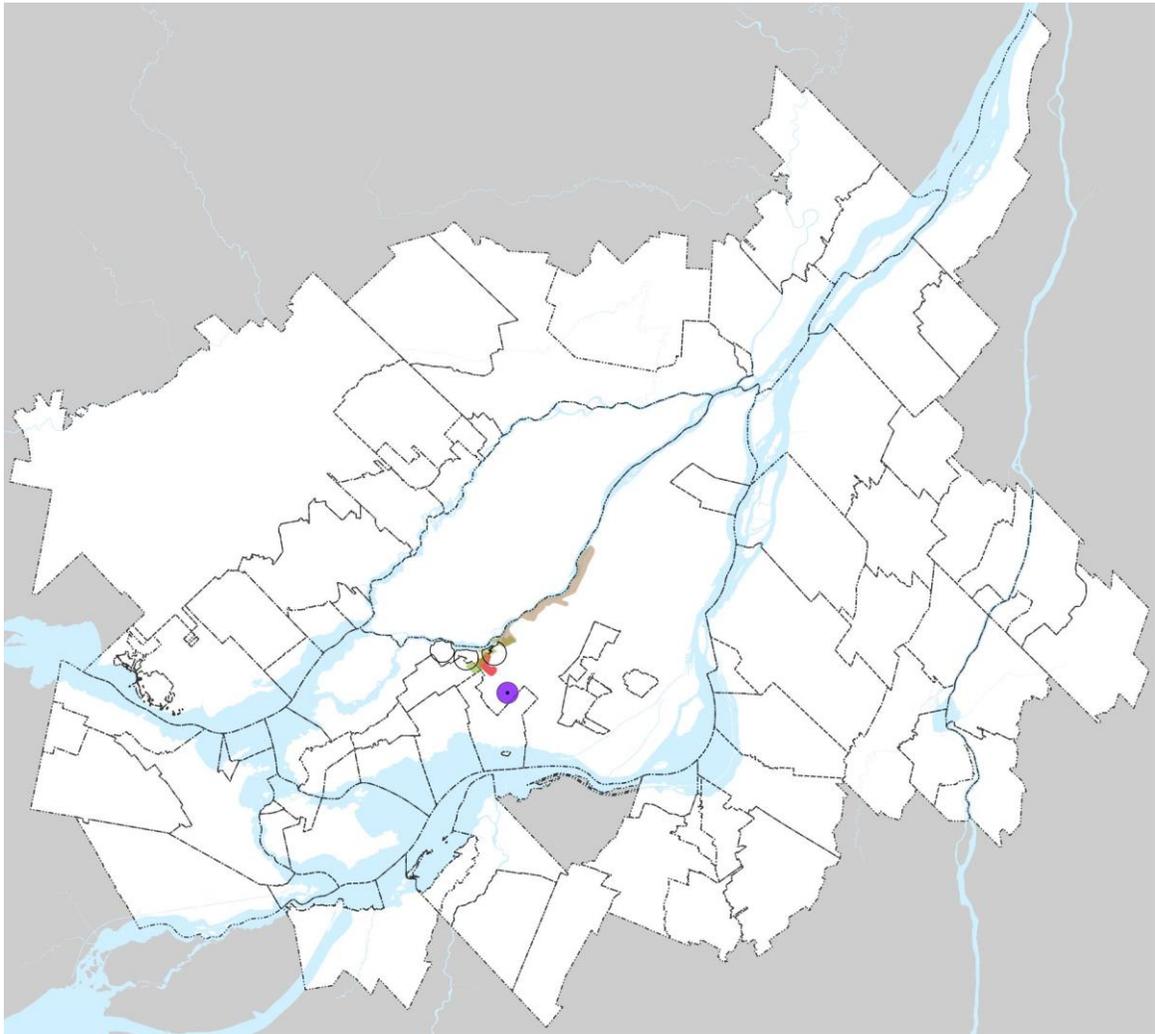


- 91,1 km
- 9 municipalités (Les Cèdres, Saint-Lazare, Vaudreuil-Dorion, Pin court, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, L'Île-Perrot, Ste-Anne-de-Bellevue, Senneville, Montréal)
- 33 aires TOD dont 7 stations de la ligne orange (Cartier, Côte-Vertu, Crémazie, de la Concorde, Henri-Bourassa, Montmorency et Sauvé), 6 gares de la ligne Deux-Montagnes (Du Ruisseau, L'Île-Bigras, Montpellier, Roxboro/Pierrefonds, Sainte-Dorothee et Sunnybrooke), 7 gares de la ligne Mascouche (Anjou/L.H.Lafontaine, Charlemagne, Lacordaire, Pie-IX, Pointeaux-Trembles, Riviere-des-Prairies/Saint-Jean-Baptiste et Terrebonne) ainsi que 6 gares de la ligne Vaudreuil-Hudson (Baie-D'Urfé, Dorion, Île-Perrot, Pin court/Terrasse-Vaudreuil, Sainte-Anne-de-Bellevue et Vaudreuil)
- 9 équipements métropolitains (Collège Info-technique-Vaudreuil-Dorion, Macdonald College-Université McGill, Cégep John Abott, Cégep Gérald-Godin, Cégep Montmorency, Cégep Bois-de-Boulogne, Institut des communications graphiques et de l'imprimabilité, Cégep Ahuntsic, Cégep Marie-Victorin)
- 2 pôles d'emplois (Ahuntsic 5 140 emplois, Marché Central 22 995 emplois)

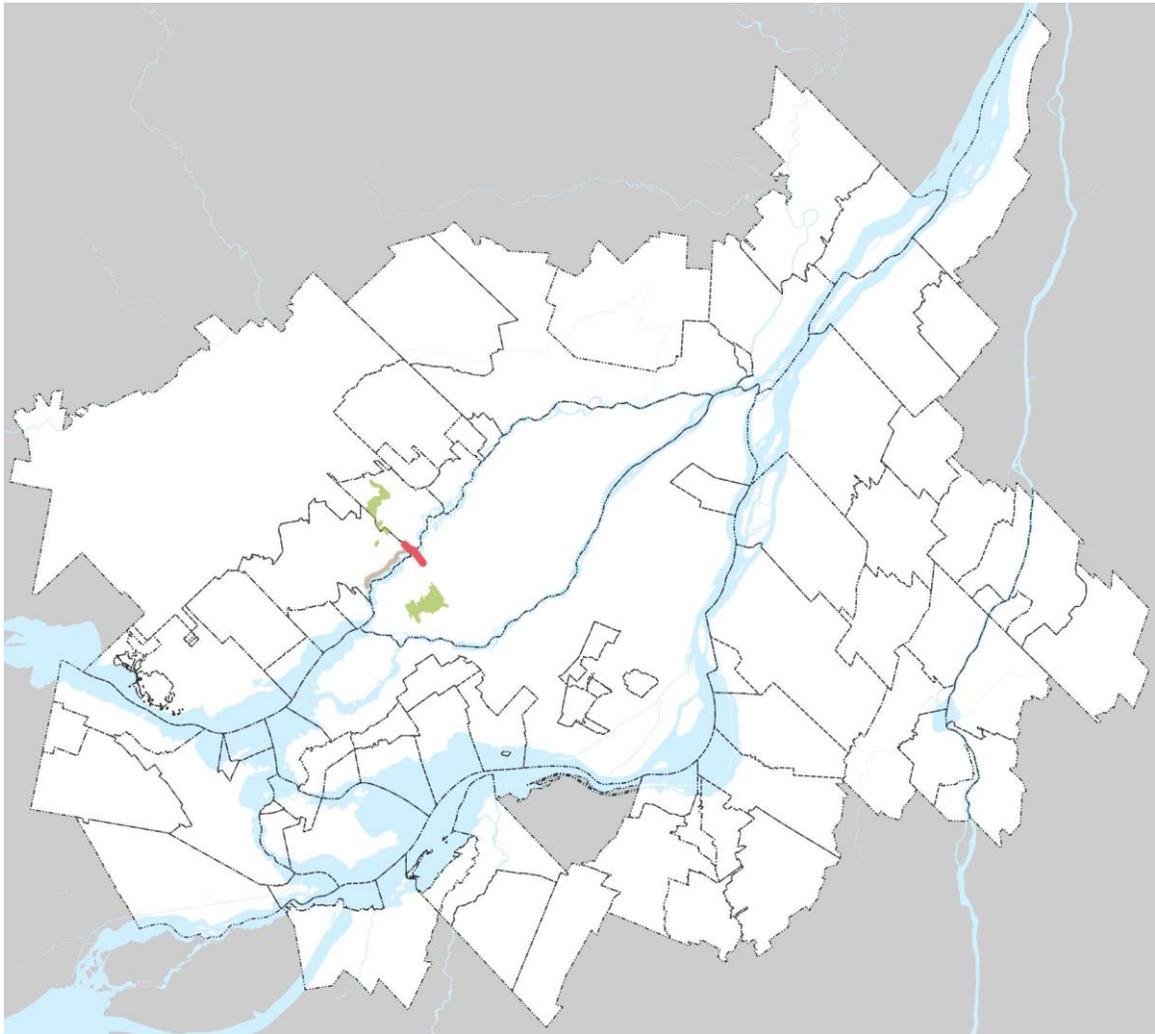
- 3 pôles récréotouristiques (Sainte-Anne-de-Bellevue, Parcs-nature-de-l'ouest, Sault-aux-Récollets)
- 10 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de la Pointe-aux-Prairies, le Bois de Laval Ouest, le Bois de L'Île-Bizard, le Bois de L'Île-Perrot (Secteurs Est et Ouest), le Bois de l'ouest de l'île de Montréal (Bois de la rivière à l'Orme et Bois Angel), le Bois de Senneville et le Bois du ruisseau De Montigny)
- 2 ensembles patrimoniaux (Pierrefonds/Senneville/Sainte-Anne-de-Bellevue/Baie-d'Urfé, Abords de la Rivière-des-Prairies, village de Saint-Vincent-de-Paul, pétrochimie)
- 2 Routes Vertes (Route 1, Route 5)
- 2 navettes (Laval-sur-le-Lac/Île Bizard, Varennes/Pointe-aux-Trembles-Repentigny)



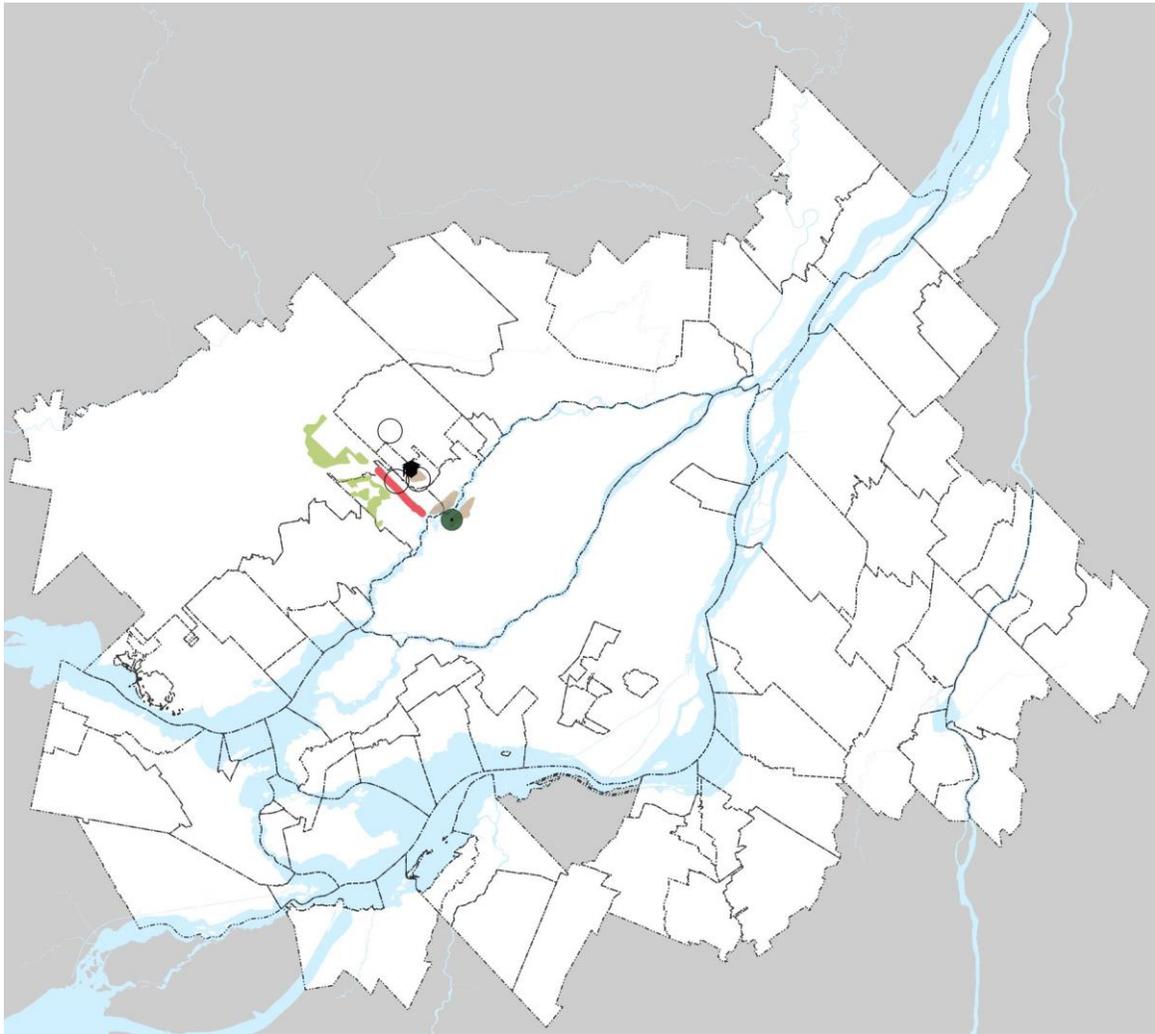
Axe 41



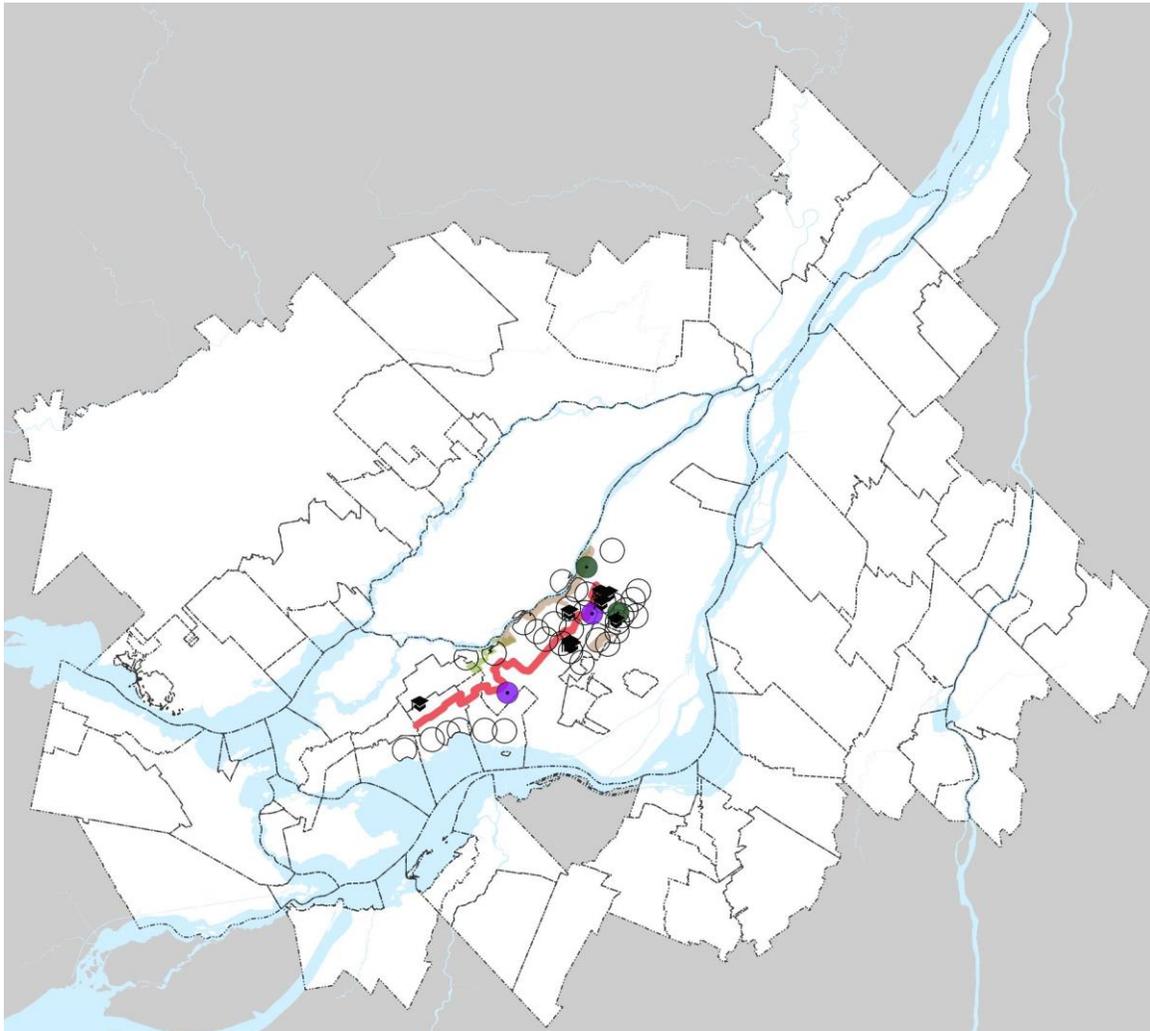
Axe 43



Axe 45

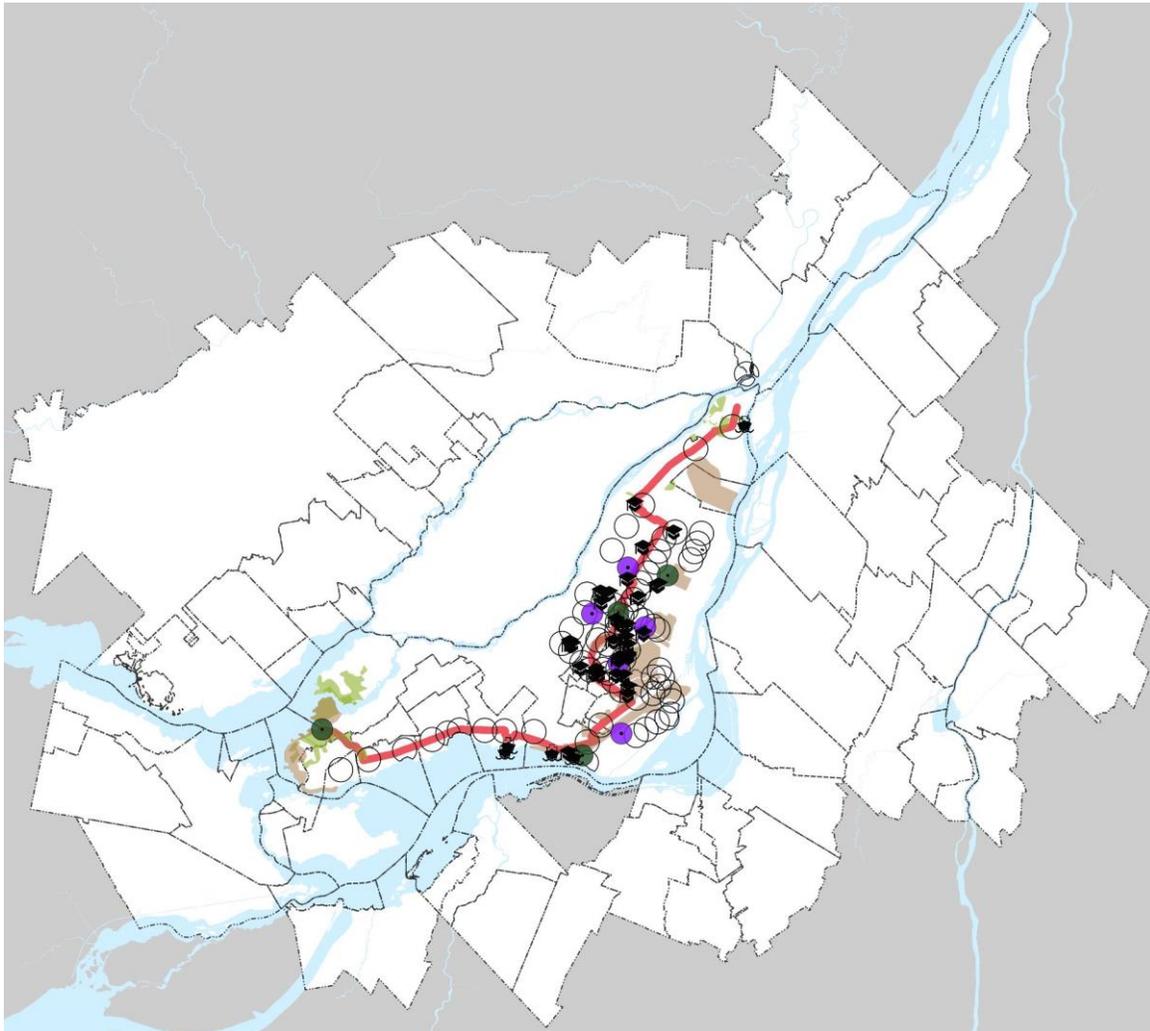


Axe 46



- 27,0 km
- 3 municipalités (Pointe-Claire, Dorval, Montréal)
- 33 aires TOD dont 9 stations de la ligne orange (Beaubien, Cartier, Côte-Vertu, Crémazie, de La Savane, du Collège, Henri-Bourassa, Jarry et Sauvé) et 6 gares de la ligne Vaudreuil-Hudson (Beaconsfield, Cedar Park, Dorval, Pine Beach, Pointe-Claire et Valois)
- 9 équipements métropolitains (Collège CDI Administration-Technologie-Santé-Pointe-Claire, Centre des technologies de l'eau, Cégep de Saint-Laurent, Collège Vanier, Cégep Bois-de-Boulogne, Institut supérieur d'informatique ISI, Institut des communications graphiques et de l'imprimabilité, Cégep Ahuntsic, Collège André-Grasset)
- 1 pôle d'emplois (Saint-Laurent et Dorval 188 950 emplois, Ahuntsic 5 140 emplois, Marché Central 22 995 emplois)
- 2 pôles récréotouristiques (Petite-Italie/parc Jarry, Sault-aux-Récollets)
- 1 ensemble patrimonial (Abords de la Rivière-des-Prairies)
- 1 Route Verte (Route 1)

Axe 50

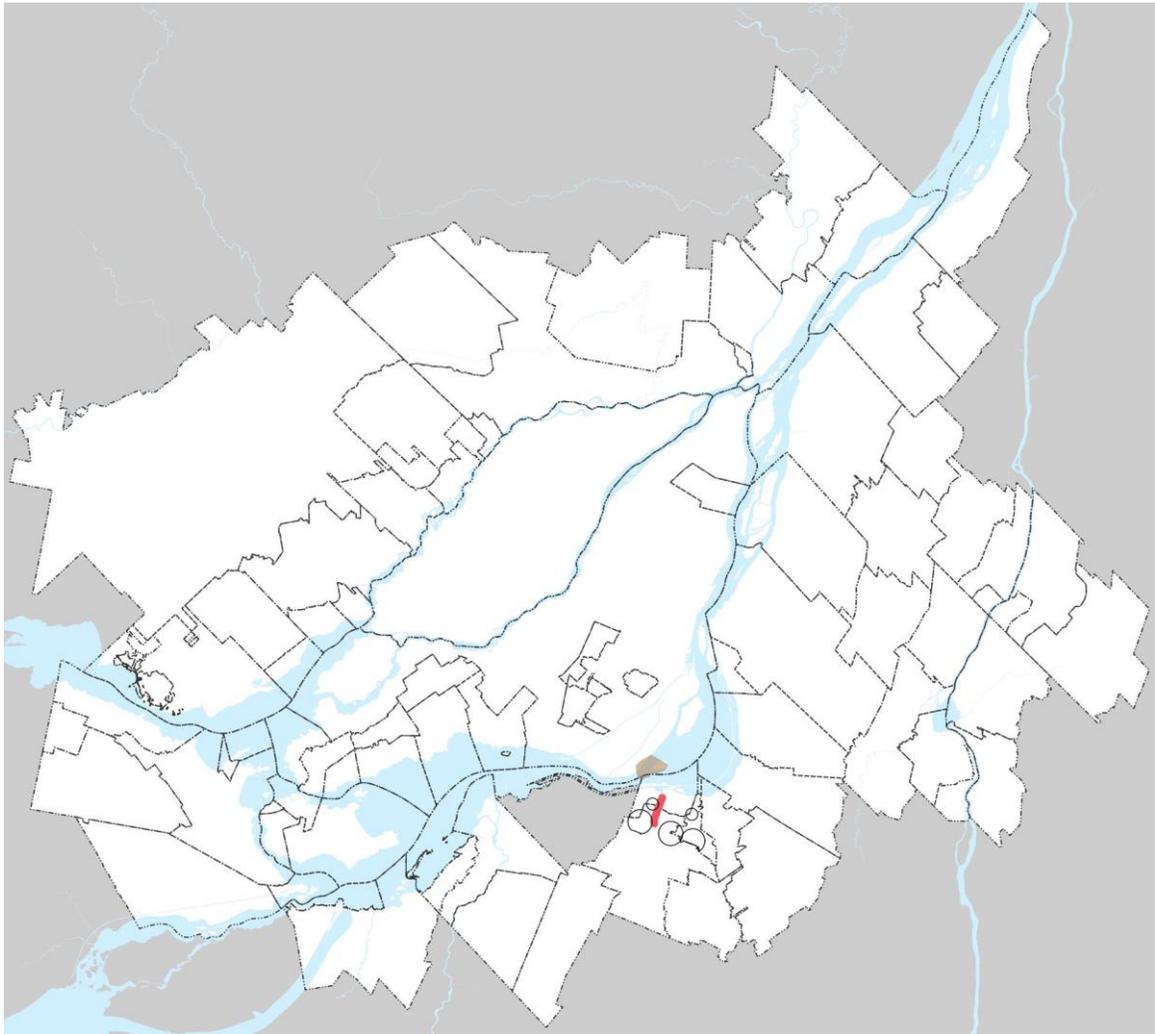


- 67,5 km
- 8 municipalités (Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland, Beaconsfield, Pointe-Claire, Dorval, Montréal-Ouest, Montréal)
- 70 aires TOD dont 10 de la ligne bleue (Acadie, Côte-des-Neiges, de Castelnau, D'Iberville, Édouard-Montpetit, Fabre, Outremont, Parc, Saint-Michel, Université de Montréal) et 9 de la ligne Vaudreuil-Husdon (Baie-D'Urfé, Beaconsfield, Beaurepaire, Cedar Park, Dorval, Lachine, Pine Beach, Pointe-Claire et Valois)
- 32 équipements métropolitains (Collégial international Sainte-Anne, Collège Centennale, Collège Marianopolis, Collège International des Marcellines, Collège international Marie de France, Collège TAV, 2 Campus Notre-Dame-de-Foy, Collège technique de Montréal, Cégep de Saint-Laurent, Centre des technologies de l'eau, Vanier College, Collège Lafliche, École des hautes études commerciales de Montréal, Université de Montréal, École Polytechnique de Montréal, École de musique Vincent d'Indy, Collège Ellis Campus de Drummondville, Collège Stanislas, Conservatoire Lasalle, Collège TAV (du Parc), Institut Grasset, Collège d'enseignement en immobilier, Institut supérieur d'informatique ISI, Institut des communications graphiques et de l'imprimabilité, Cégep Ahuntsic, Collège André-Grasset,

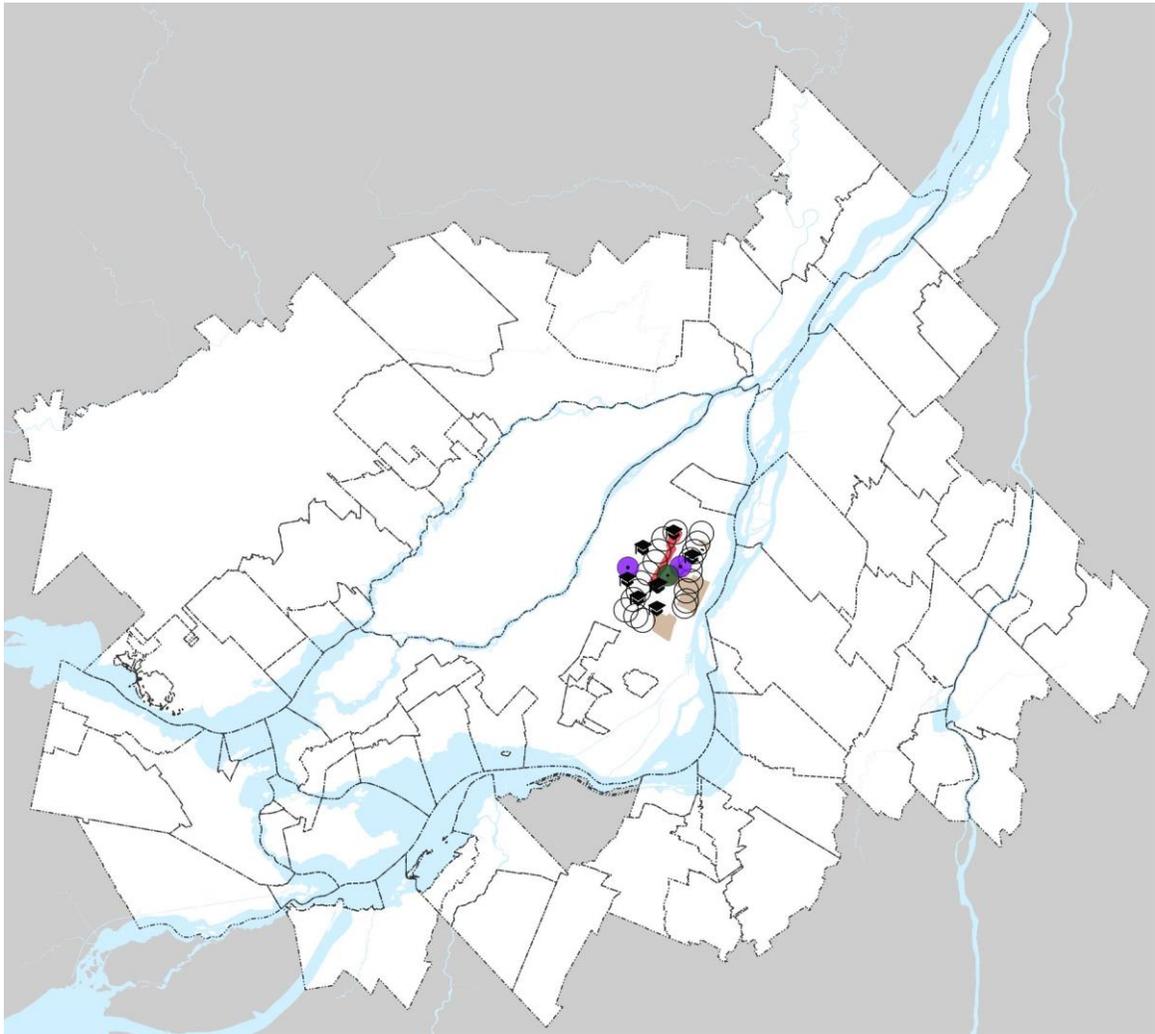
- Collège St-Michel, École nationale de cirque, Cégep de Rosemont, Collège Herzing, Collège CDI Administration-Technologie-Santé, Cégep Marie-Victorin)
- 5 pôles d'emplois (Angrignon 6 615 emplois, Université de Montréal 23 895 emplois, Marché Central 22 995 emplois, Plateau-Mont-Royal 5 770 emplois, Saint-Michel 6 700 emplois)
 - 4 pôles récréotouristiques (Parc-nature-de-l'ouest, Lachine, Petite-Italie/Parc Jarry, parc Maisonneuve,)
 - 6 bois métropolitains (dont le Bois de la Pointe-aux-Prairies, le Bois de L'Île-Bizard, le Bois de l'ouest de l'île de Montréal (Bois de la rivière à l'Orme et Bois Angel), le Bois de Senneville, le Bois du mont Royal et le Bois du ruisseau De Montigny)
 - 11 ensembles patrimoniaux (Pierrefonds/Senneville/Sainte-Anne-de-Bellevue, Secteur du canal Lachine, Montréal-Ouest, secteur Notre-Dame-de-Grâce/Loyola, Westmount/Notre-Dame-de-Grâce, Notre-Dame-de-Grâce, secteur Mont-Royal et McGill, Outremont, Mont-Royal, boulevard Saint-Laurent, Pétrochimie)
 - 2 Routes Vertes (Route 1, Route 5)
 - 4 navettes (Dorval/Île Dorval, Lachine/parc Saint-Louis-Lachine/Parc René- Lévesque, Lachine/Châteauguay, Varennes/Pointe-aux-Trembles-Repentigny)



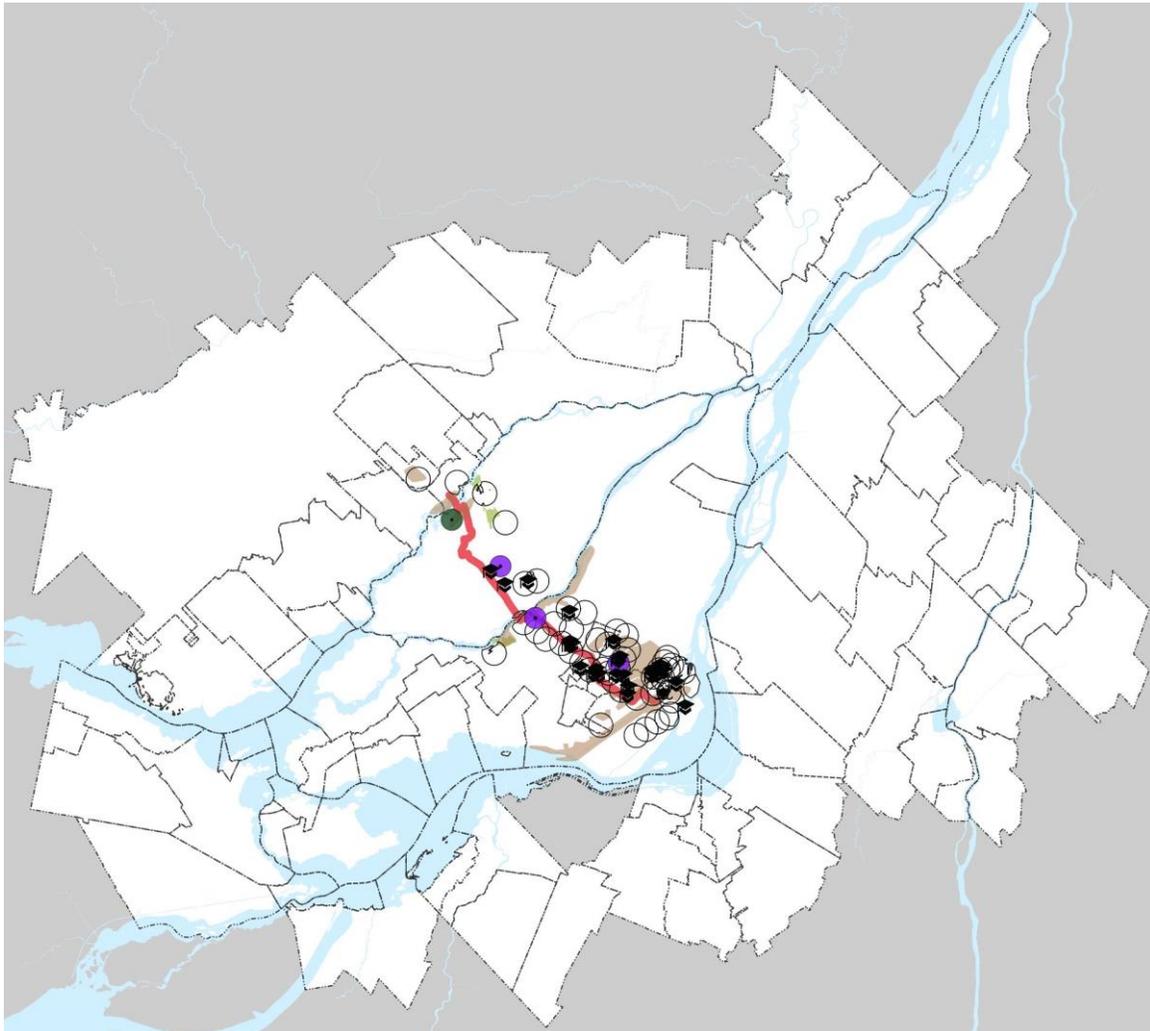
Axe 51



Axe 52



Axe 53

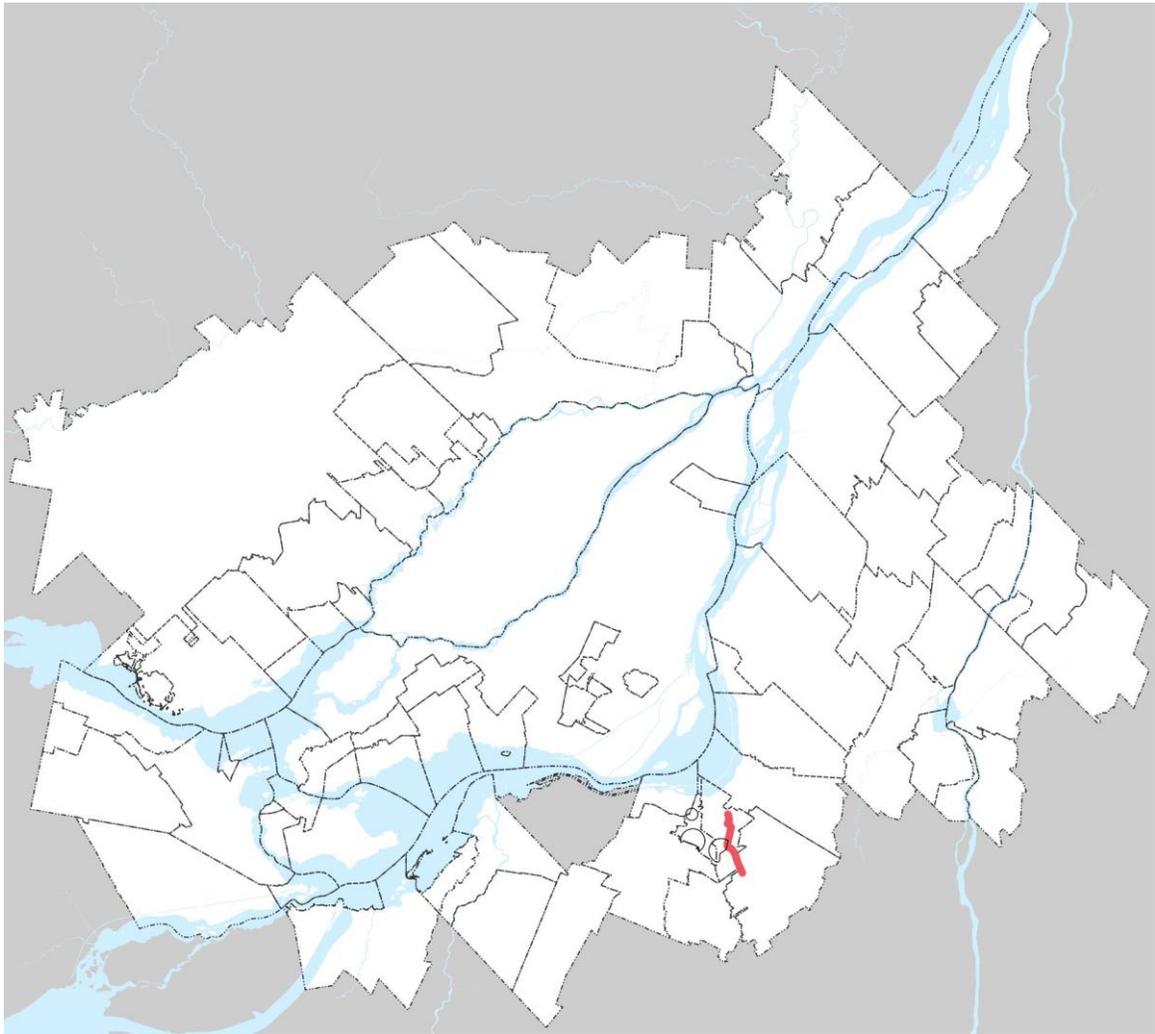


- 34,2 km
- 4 municipalités (Rosemère, Laval, Montréal et Westmount)
- 50 aires TOD dont 14 stations de la ligne orange, 11 stations de la ligne verte et 6 gares de la ligne Blainville-Saint-Jérôme (Bois-de-Boulogne, Chabanel, Rosemère, Sainte-Rose, Sainte-Thérèse et Vimont)
- 28 équipements métropolitains (Cosmodôme, Collège de l'immobilier du Québec, Collège Inter-Dec (Laval), Cégep Montmorency, Cégep Bois-de-Boulogne, Vanier College, Centre des technologies de l'eau, Cégep de Saint-Laurent, Collège technique de Montréal, Collège Ellis Campus de Drummondville, 2 Campus Notre-Dame-de-Foy, Collège TAV, École des hautes études commerciales de Montréal, Collège Lafèche, Collège international Marie de France, Collège international des Marcellines, Collège Marianopolis, Collège Centennale, Collège Dawson, Collège LaSalle, Institut de formation théologique de Montréal, École du Show-business, Collège Herzing, Université Concordia, Isart Digital Montréal, Institut international de logistique de Montréal, Collège de l'immobilier du Québec)
- 3 pôles d'emplois (Laval: 54 030 emplois, Ahuntsic: 5 140 emplois, Université de Montréal 23 895 emplois)

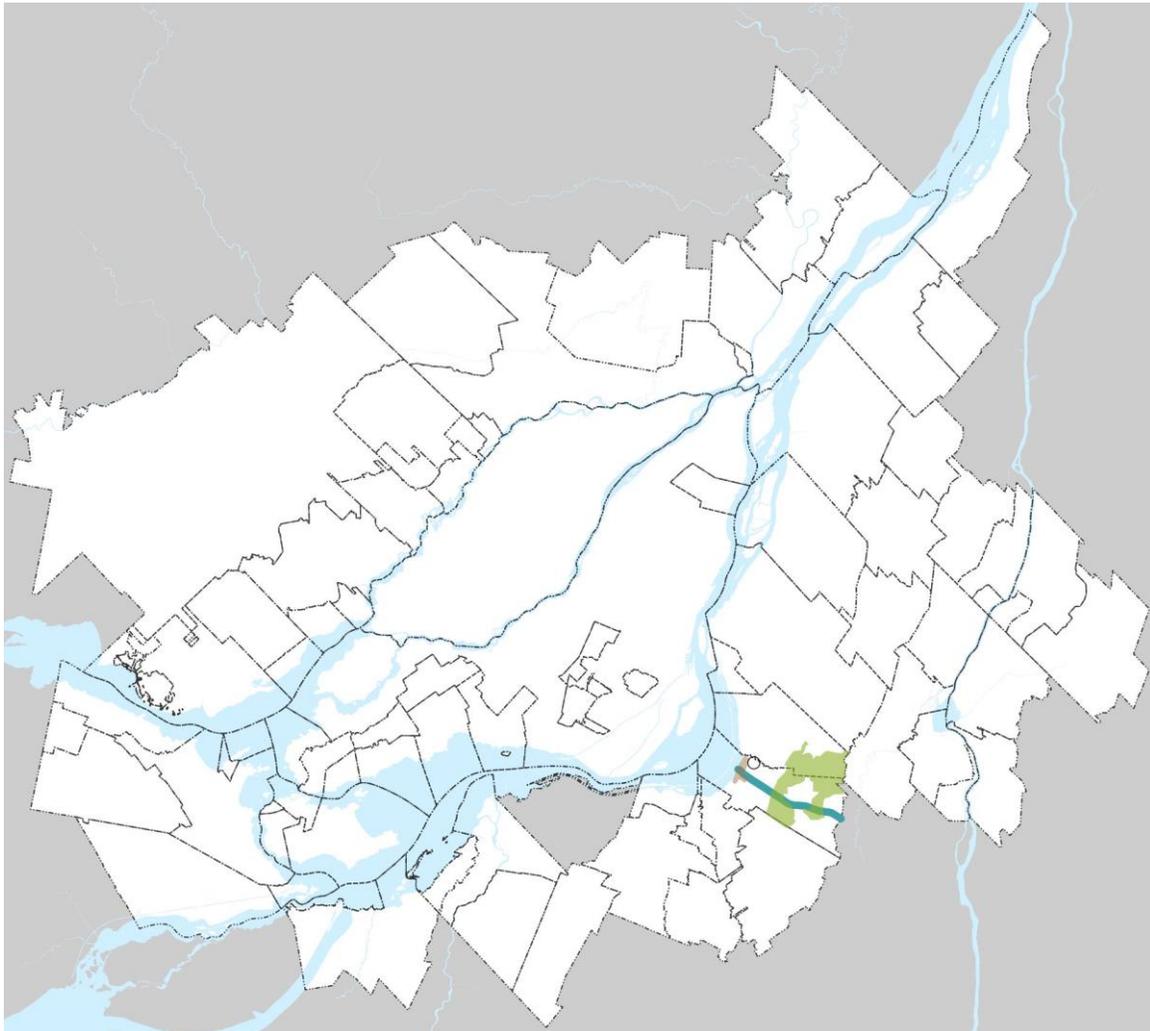
- 1 pôle récréotouristique (Sainte-Rose/Rivière-des-Milles-Îles)
- 3 bois métropolitains (dont le Bois de Laval centre (L'Équerre), le Bois des Mille-Îles et le Bois du mont Royal)
- 11 ensembles patrimoniaux (noyau initial de Sainte-Thérèse, Archipel de la rivière des Mille-Îles, Village de Sainte-Rose, Abord de la rivière des Prairies, Mont-Royal, Outremont, Secteur Mont-Royal et McGill, Notre-Dame-de-Grâce, secteur Notre-Dame-de-Grâce/Loyola, Westmount/Notre-Dame-de-Grâce, Secteur du canal Lachine)
- 2 Routes Vertes (Route 1, Route 2)
- 1 navette (Vieux-Port de Montréal/Marche Atwater)



Axe 55

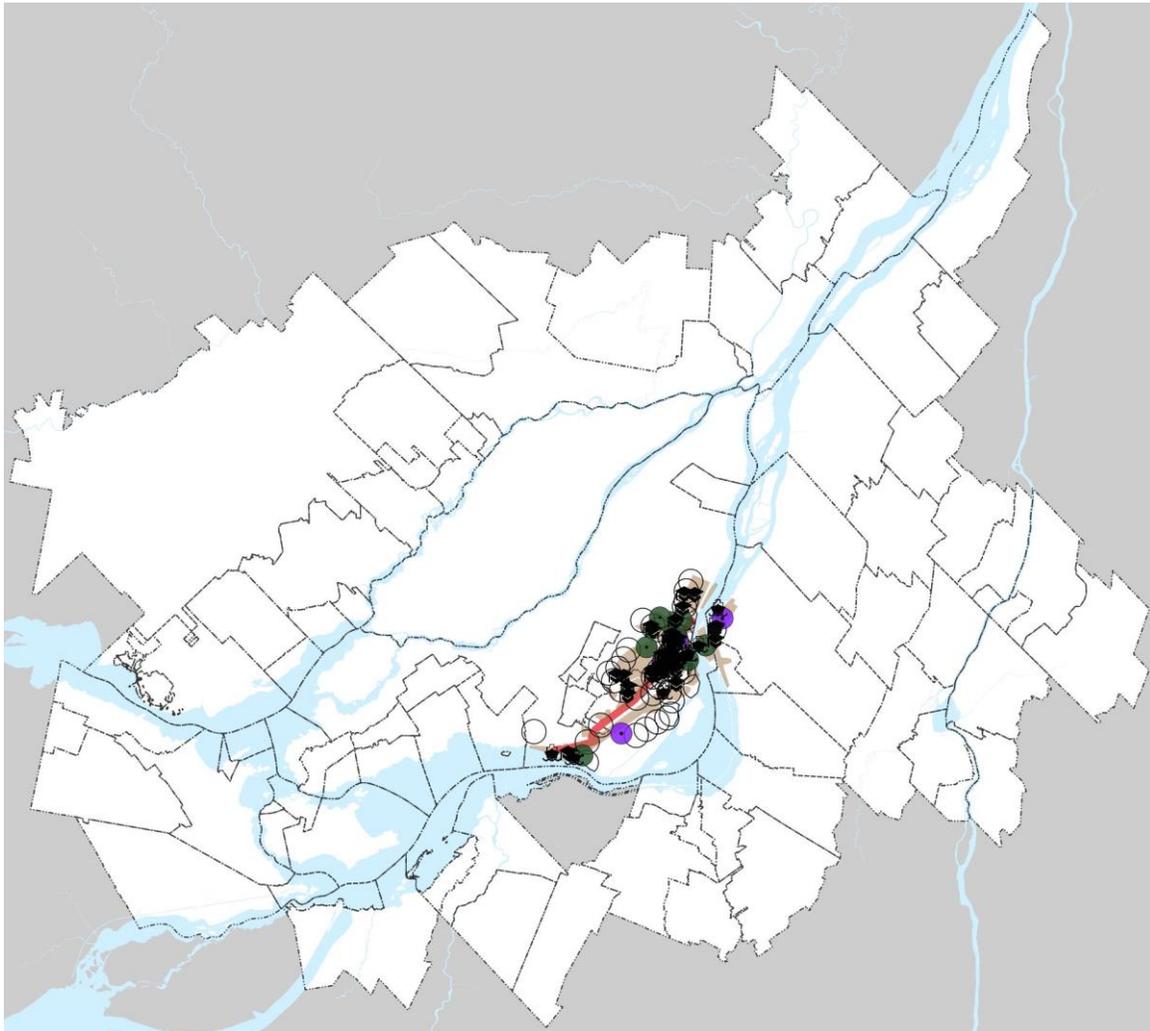


Axe 57



- 9,7 km
- 1 municipalité (La Prairie)
- 1 aire TOD autour du stationnement existant de La Prairie
- 1 bois métropolitain (Bois de La Prairie (La Commune) et de Longueuil/La Prairie/Carignan)
- 1 ensemble patrimonial (La Prairie)
- 1 Route Verte (Route 3)

Axe 58



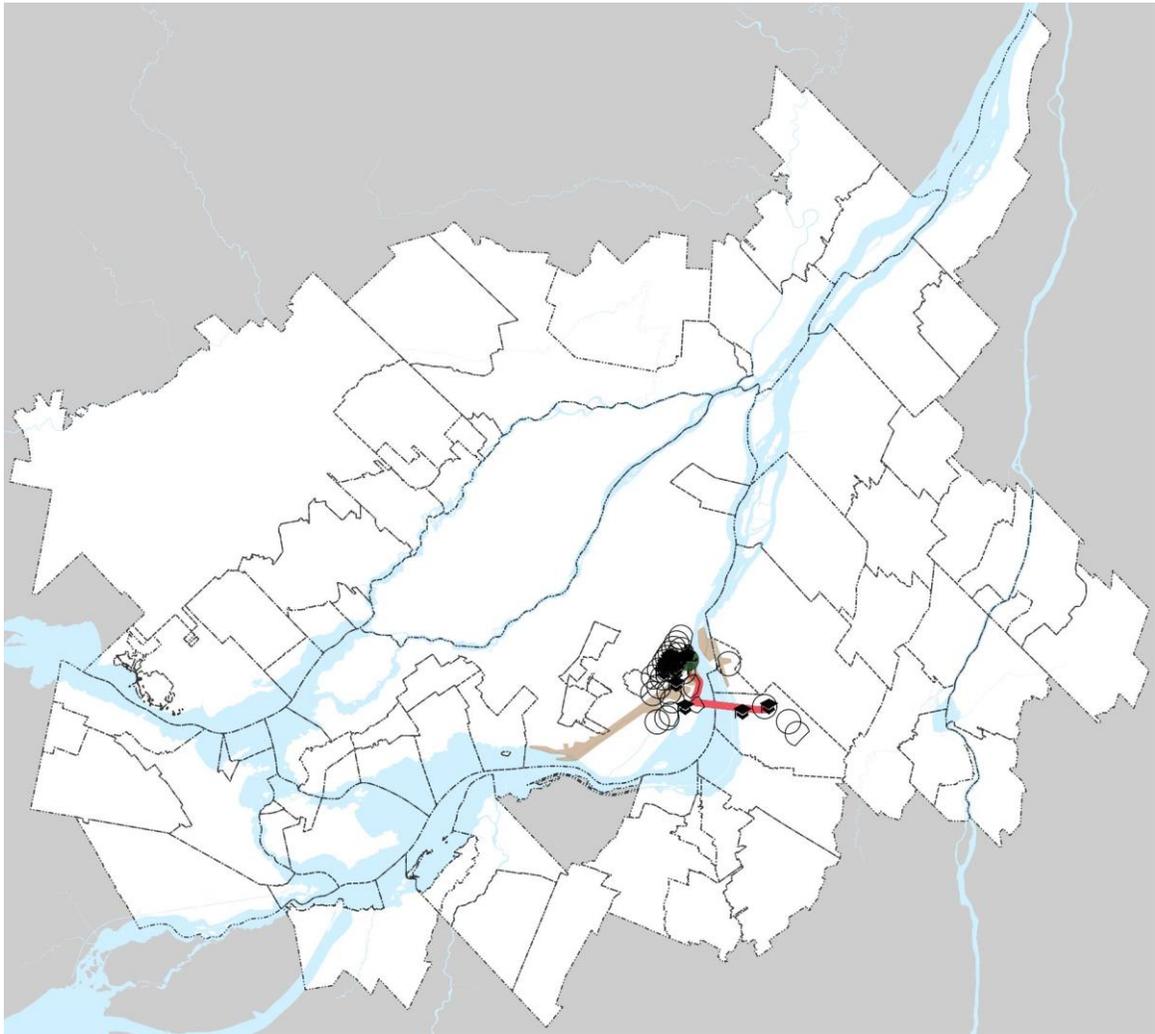
- 17,6 km
- 2 municipalités (Montréal, Westmount)
- 48 aires TOD dont 20 stations de la ligne verte et 14 stations de la ligne Orange
- 41 Équipements métropolitains (Collégial international Sainte-Anne, Collège Centennale, Collège Marianopolis, Collège international des Marcellines, Collège international Marie de France, Collège Dawson, Collège LaSalle, Institut de formation théologique de Montréal, École du Show-Business, Collège Herzing, Institut international de logistique de Montréal, Isart Digital Montréal, Université Concordia, Collège O'Sullivan de Montréal, École de technologie supérieure, Collège Canada, Université McGill, Collège des technologies de l'Information de Montréal, Collège de gestion technologie et santé, Institut Trebas Québec, Collège CDI, Syn Studio, École des entrepreneurs, École de danse contemporaine, Institut d'enregistrement du Canada, École de sténographie judiciaire du Québec, Cégep du Vieux-Montréal, Université du Québec à Montréal, Collège Salette, Institut du tourisme et d'hôtellerie du Québec, Musitechnic Formation, Collège April-Fortier, Conservatoire de musique de Montréal, École nationale de théâtre du Canada, École nationale de l'humour, Institut Teccart, Cégep de Maisonneuve, Collège de la photographie Marsan, Champlain Regional College, Collège Ellis

Campus de Drummondville-Longueuil, Collège CDI Administration-technologie-santé-Longueuil)

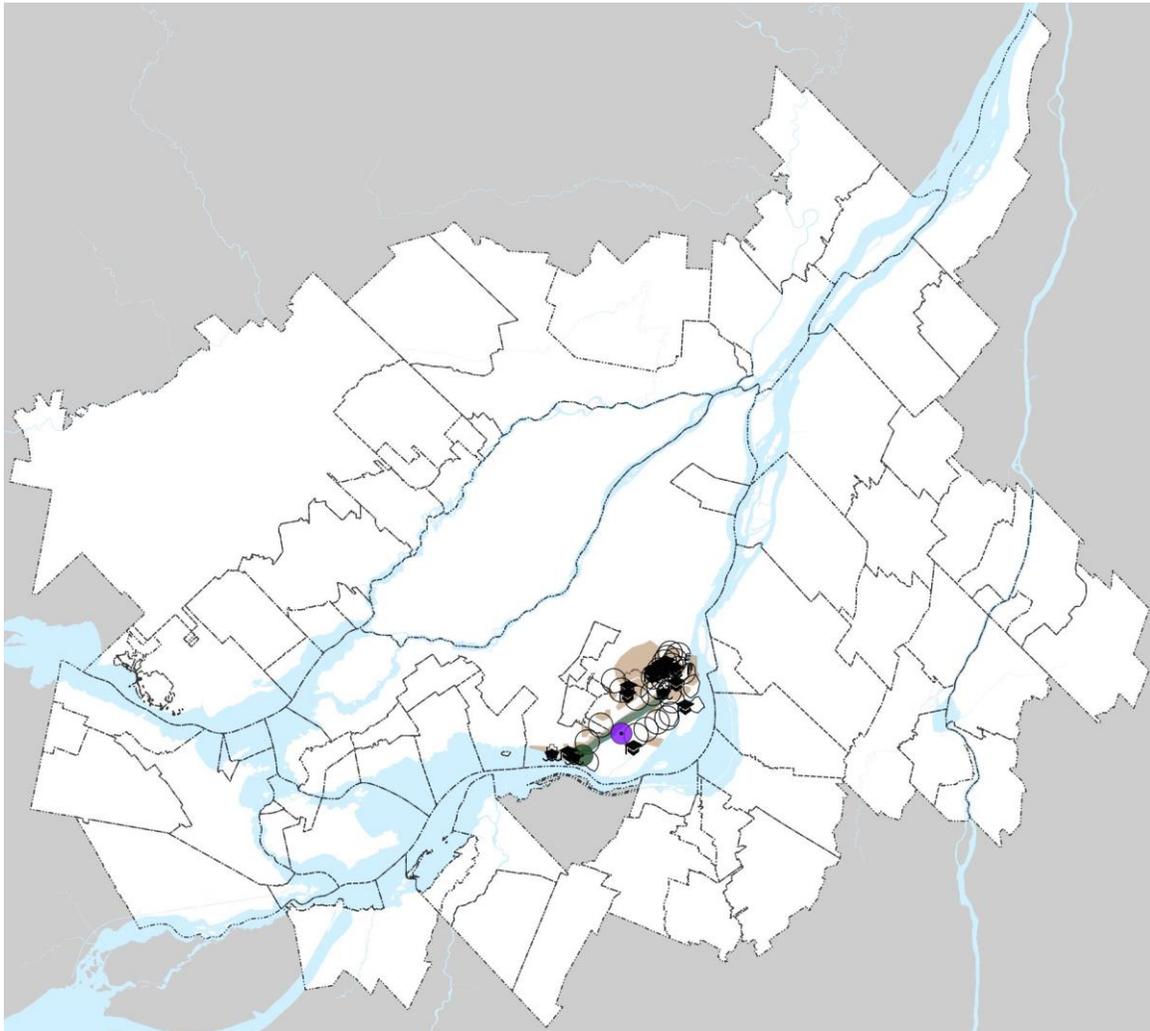
- 4 pôles d'emplois (Angrignon 6 615 emplois, centre-ville 243 605 emplois, Ville-Marie 5 320 emplois, métro Longueuil 6 270 emplois)
- 9 pôles récréotouristiques (Lachine, centre-ville, Mont-Royal, Vieux-Port/Vieux-Montréal, Quartier latin, le centre et sa périphérie, Plateau-Mont-Royal, Le Village, parc Jean-Drapeau)
- 1 bois métropolitain (Bois du mont Royal)
- 18 ensembles patrimoniaux (Secteur du canal Lachine, Montréal-Ouest, secteur Notre-Dame-de-Grâce/Loyola, Westmount/Notre-Dame-de-Grâce, Notre-Dame-de-Grâce, Secteur Mont-Royal et McGill, Centre-Ville, boulevard Saint-Laurent, Faubourg des récollets, Vieux-Montréal, Vieux-Port et Cité du Havre, Plateau-Mont-Royal, Secteur Ontario/Quartier latin/Saint-Laurent, Secteur Maisonneuve, Port de Montréal, Île Sainte-Hélène/Île Notre-Dame, Saint-Lambert, Longueuil)
- 3 Routes Vertes (Route 1, Route 3, Route 5)
- 4 Navettes (Lachine/parc Saint-Louis-Lachine/Parc René Lévesque, Lachine Châteauguay, Vieux-Port de Montréal/marché Atwater, Vieux-Port de Montréal/Parc Jean-Drapeau/Longueuil)



Axe 59



Axe 60



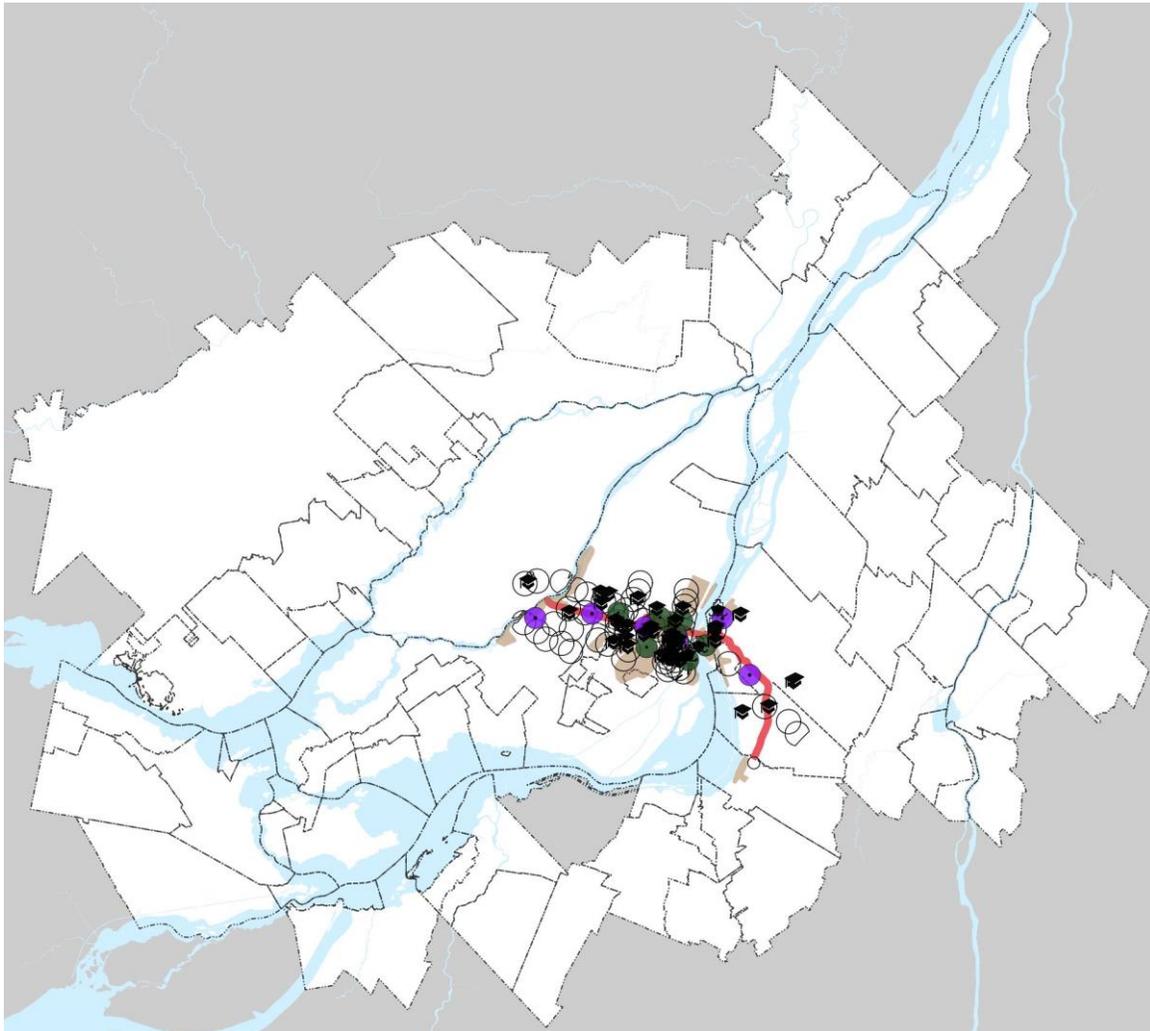
- 9,2 km
- 1 municipalité (Montréal)
- 29 aires TOD dont 12 stations de la ligne verte et 8 stations de la ligne orange
- (Collégial international Sainte-Anne, Cégep André-Laurendeau, Collège Centennial, Collège Marianopolis, Collège de l'immobilier du Québec, Collège Dawson, Institut international de logistique de Montréal, Institut de formation théologique de Montréal, Collège LaSalle, École du Show-Business, Collège Herzing, Isart Digital Montréal, Université Concordia, Collège O'Sullivan, École de technologie supérieure, Collège Canada)
- 2 pôles d'emplois (Angrignon 6 615 emplois, centre-ville 243 605 emplois)
- 1 pôle récréotouristique (Lachine)

- 10 ensembles patrimoniaux (Secteur du canal Lachine, Montréal-Ouest, secteur Notre-Dame-de-Grâce/Loyola, Westmount/Notre-Dame-de-Grâce, Notre-Dame-de-Grâce, Secteur Mont-Royal et McGill, Secteur de l'hôpital Douglas, Centre-Ville, Faubourg des récollets, Vieux-Port et Cité du Havre)
- 2 Routes Vertes (Route 1, Route 5)

- 3 Navettes (Lachine/parc Saint-Louis-Lachine/Parc René Lévesque, Lachine Châteauguay, Vieux-Port de Montréal/marché Atwater)



Axe 61



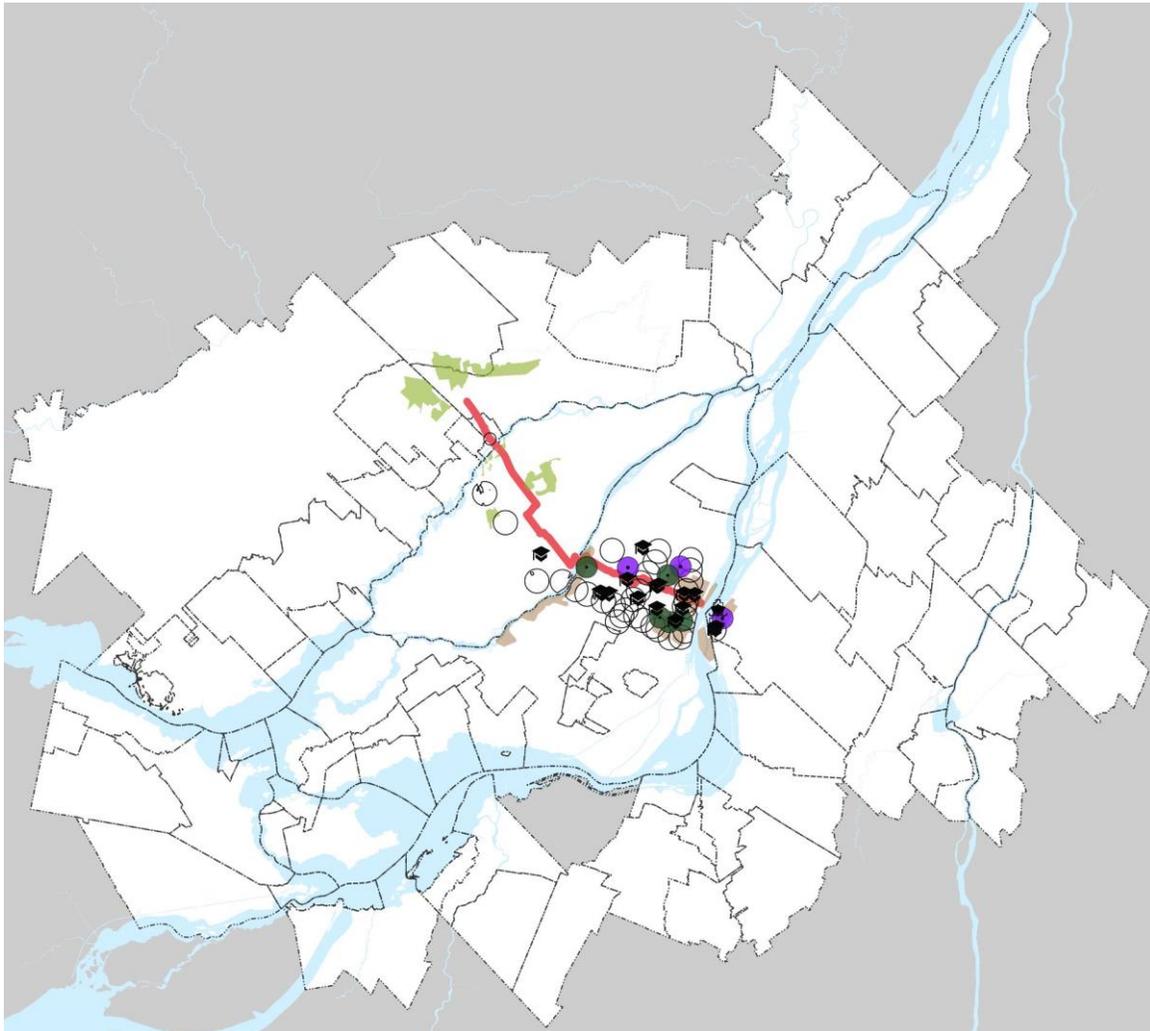
- 28,2 km
- 3 municipalités (Montréal, Longueuil, Brossard)
- 57 aires TOD dont 19 stations de la ligne Orange.
- 44 équipements métropolitains (Cégep Montmorency, Cégep Bois-de-Boulogne, Cégep Ahuntsic, Institut des communications graphiques et de l'imprimabilité, Institut supérieur d'informatique ISI, Collège André-Grasset, Collège d'enseignement en immobilier, Collège Ellis Campus de Drummondville-Montréal, Conservatoire LaSalle, Collège TAV (du Parc), Collège Stanislas, École de musique Vincent d'Indy, Institut Grasset, Collège St-Michel, École nationale de théâtre du Canada, Conservatoire de musique de Montréal, École québécoise du meuble et du bois ouvré, École nationale de l'humour, Institut Teccart, Collège April-Fortier, Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec, Collège Salette, Cégep du Vieux-Montréal, Université du Québec à Montréal, Musitechnic Formation, École de danse contemporaine de Montréal, Université McGill, Institut Trebas Québec, Collège CDI, Syn Studio, École des entrepreneurs, Collège de gestion technologie et santé, Institut d'enregistrement du Canada, École de sténographie du Québec, Champlain Regional College, Collège Ellis Campus de Drummondville (Longueuil), Collège CDI Administration, Cégep Édouard Montpetit, 2 Collège

April-Fortier-Longueuil, Académie de l'entrepreneuriat Québécois, Collège de l'immobilier du Québec-Brossard, Académie des arts et design)

- 2 pôles d'emplois (Ahuntsic: 5 140 emplois, Marché Central 22 995 emplois, Plateau-Mont-Royal 5 770 emplois, Ville-Marie 5 320 emplois, Métro-Longueuil 6 270 emplois, Hôpital Charles-Lemoyne 5 275 emplois)
- 8 pôles récréotouristiques (Petite-Italie/Parc Jarry, Le Plateau-Mont-Royal, Mont-Royal, Le centre et sa périphérie, Le Village, Quartier latin, Vieux-Port/Vieux-Montréal, parc Jean-Drapeau)
- 1 bois métropolitain (Bois du mont Royal)
- 16 ensembles patrimoniaux (Abord de la rivière des Prairies, Mont-Royal, Outremont, Secteur Mont-Royal et McGill, boulevard Saint-Laurent, Centre-Ville, Plateau-Mont-Royal, Secteur Ontario/Quartier latin/Saint-Laurent, Vieux-Montréal, Secteur Maisonneuve, Port de Montréal, Vieux-Port et Cité du Havre, Île Ste-Hélène-Notre-Dame, Saint-Lambert, Longueuil, La Prairie)
- 3 Route Verte (Route 1, Route 3, Route 5)
- 4 navettes (Vieux-Port de Montréal/marché Atwater, Vieux-Port de Montréal/Parc Jean-Drapeau/Longueuil)



Axe 63

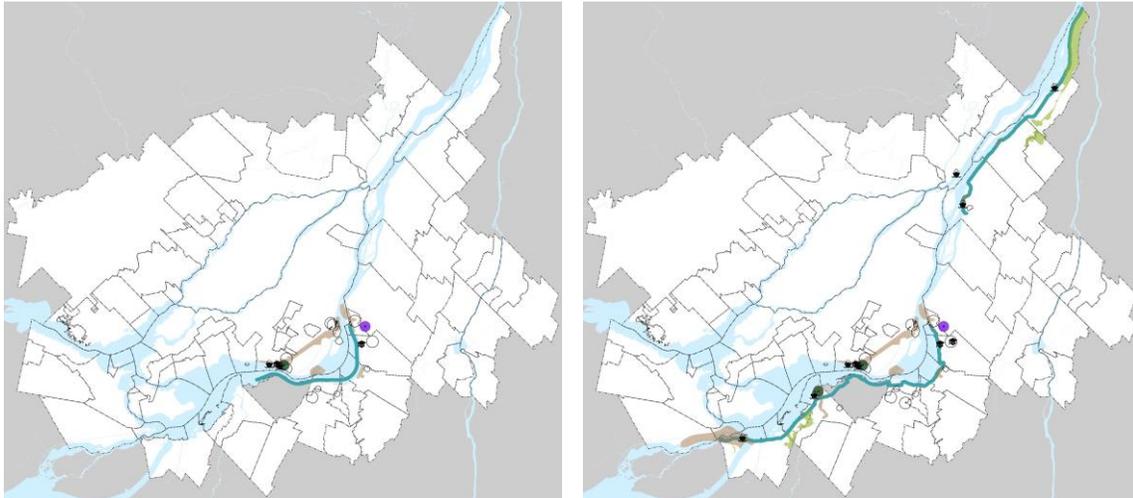


- 32,5 km
- 4 municipalités (Terrebonne, Bois-des-Filion, Laval, Montréal)
- 34 aires TOD dont 11 stations de la ligne Orange et 9 stations de la ligne verte
- Lien avec 4 équipements (Jardin botanique, Insectarium, Biodôme, Planétarium, Collège CDI-Laval, Cégep Ahuntsic, Institut des communications graphiques et de l'imprimabilité, Collège André-Grasset, École nationale de cirque, Collège Herzing, Collège St-Michel, Cégep Rosemont, École québécoise du meuble et du bois ouvré, Cégep de Maisonneuve, Institut Teccart, École nationale de l'humour, Collège de photographie Marsan, Collège CDI-Longueuil, Collège Ellis Campus de Drummondville-Longueuil)
- 3 pôles d'emplois (Saint-Michel 6 700 emplois, Sherbrooke/Viau 6 420 emplois, Métro-Longueuil 6 270 emplois)
- 2 pôles récréotouristiques (Sault-aux-Récollets, Parc Maisonneuve, Le Plateau-Mont-Royal, le centre et sa périphérie, Le Village)
- 5 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Blainville, le Bois de Laval centre (L'Équerre) et le bois des Mille-Îles)

- 2 ensembles patrimoniaux (Abords de la Rivière-des-Prairies, Secteur du parc Maisonneuve, Secteur Maisonneuve, Plateau-Mont-Royal, Secteur Ontario/Quartier latin/Saint-Laurent, Port de Montréal, île Sainte-Hélène/Île Notre-Dame, Longueuil)
- 4 Route Verte (Route 1, Route 2, Route 3, Route5)
- 1 navette (Vieux-Port de Montréal/Parc Jean-Drapeau/Longueuil)

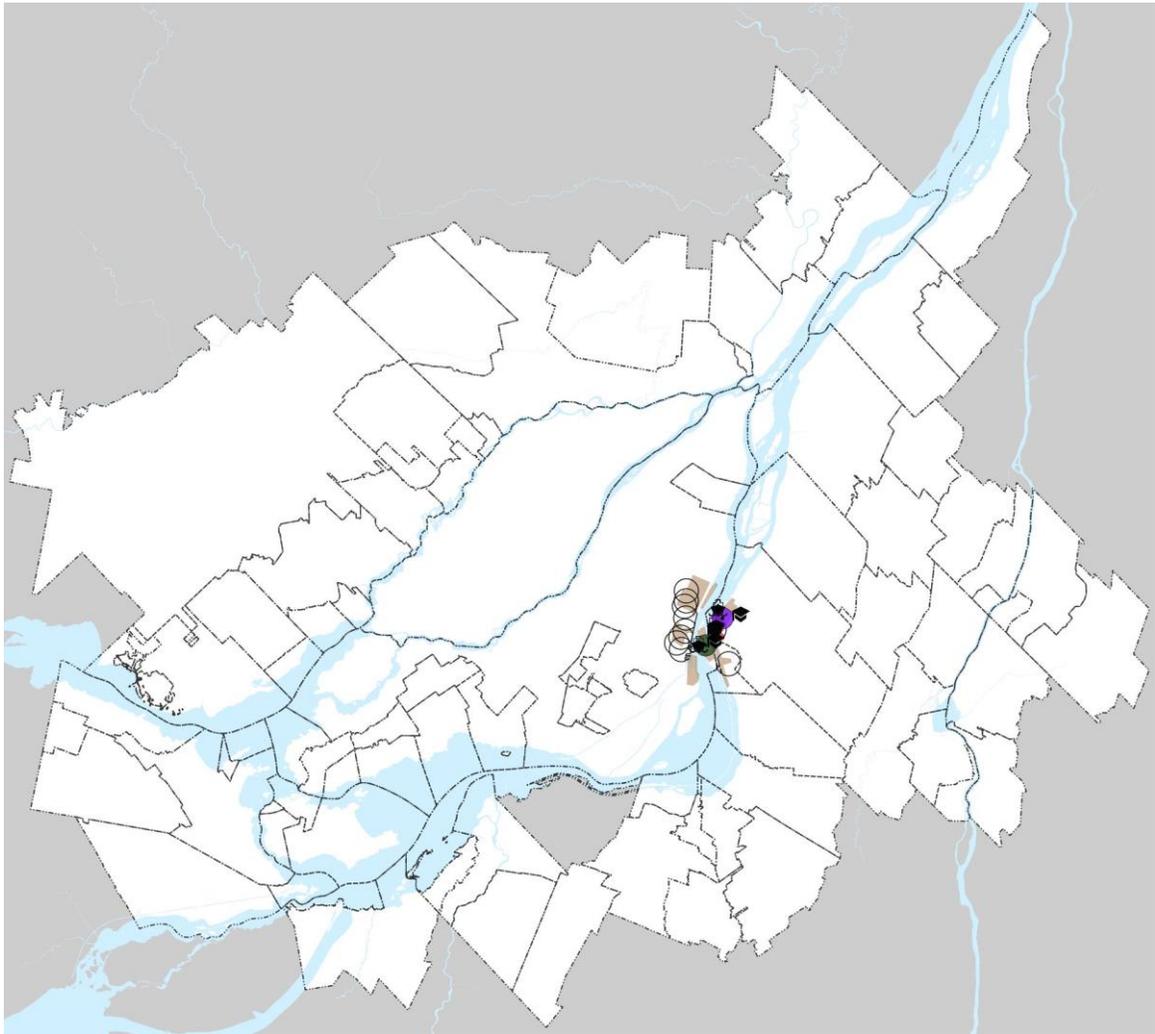


Axes 64 et 66



- 128,8 km (axe 64 de 25,9 km et axe 66 de 102,9 km)
 - 12 municipalités et 1 réserve (Kahnawake, Sainte-Catherine, TNO, Candiac, La Prairie, Brossard, Saint-Lambert, Beauharnois, Léry, Châteauguay, Delson, Varennes, Verchères, Contrecoeur)
 - 15 aires TOD dont la gare de Saint-Lambert de la ligne Mont-Saint-Hilaire et les stationnements de Châteauguay, La Prairie et Sainte-Catherine
 - 2 Équipements métropolitains (Académie des arts et design, Collège de l'immobilier du Québec)
 - 1 pôle d'emplois (Hôpital Charles LeMoine)
 - 3 pôles récréotouristiques (Lachine, Parc Jean-Drapeau, Vieux-Port/Vieux-Montréal)
 - 5 bois et corridors forestiers métropolitains (dont le Bois de Châteauguay-Léry et le Bois de Contrecoeur)
 - 9 ensembles patrimoniaux (Canal de Beauharnois/Canal de Soulanges/Les Cèdres, Châteauguay/Île Saint-Bernard, Secteur du canal Lachine, Centrale et rapides de Lachine, La Prairie, Saint-Lambert, Île Saint-Hélène/Île Notre-Dame, Varennes, boulevard Marie-Victorin-Verchères)
 - 3 Routes Vertes (Route 1, Route 3, Route 5)
- 6 Navettes (Notre-Dame-de-l'Île-Perrot/Beauharnois, Lachine/Châteauguay, Lachine/parc Saint-Louis-Lachine/parc René Lévesque, Lachine/Châteauguay, Varennes/Pointe-aux-Trembles-Repentigny, Contrecoeur/Lavaltrie)

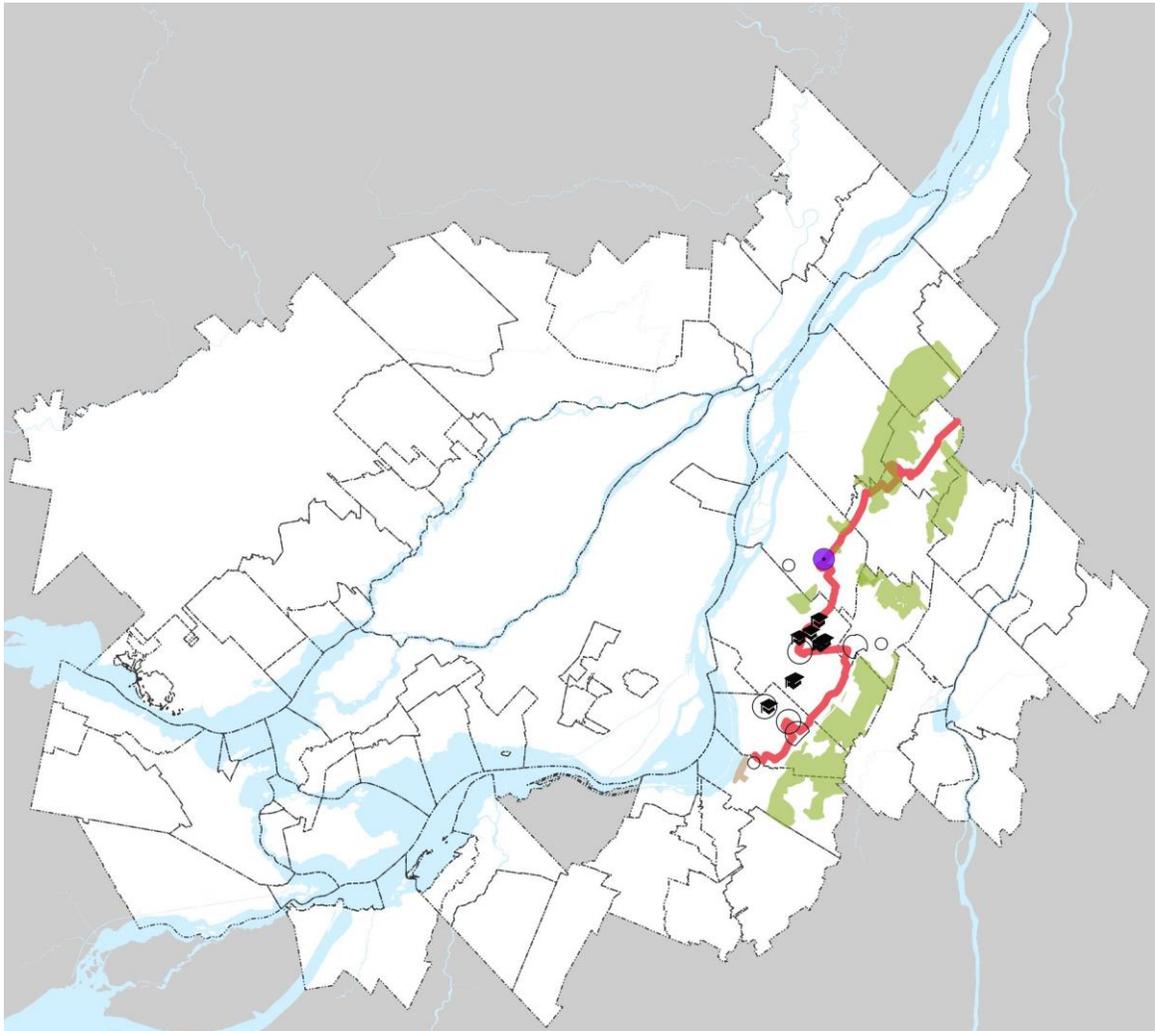
Axe 65



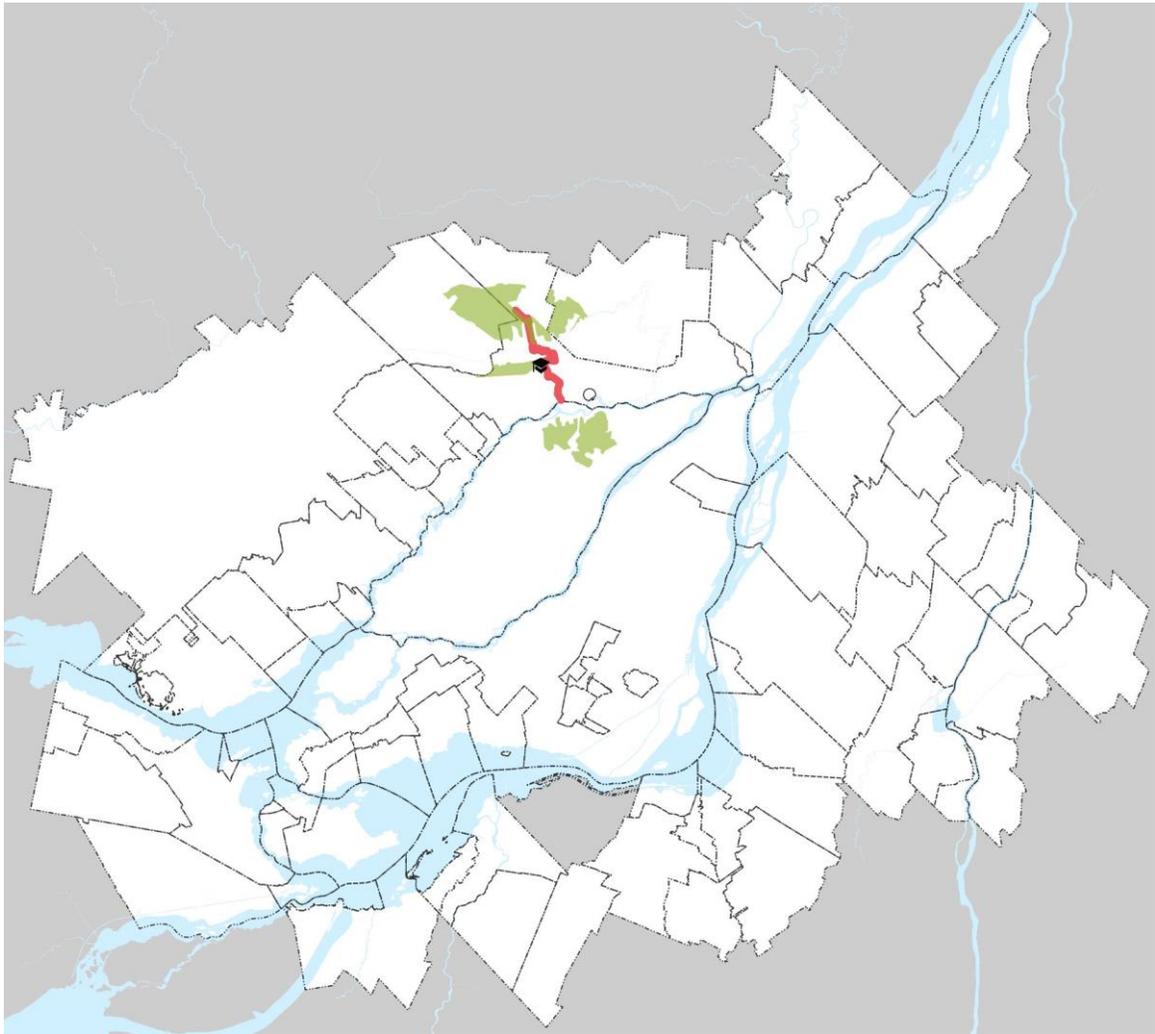
Axe 67



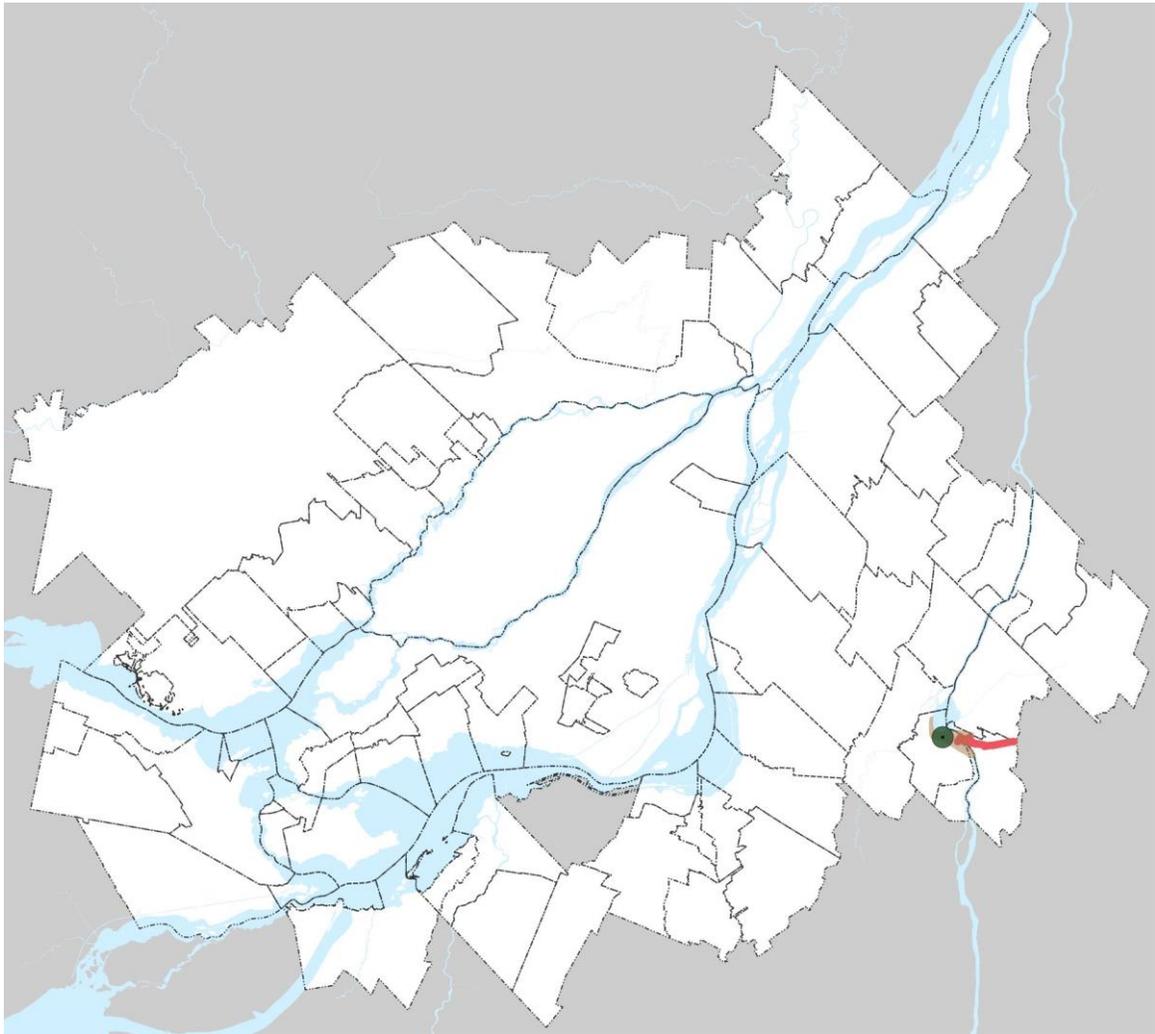
Axe 70



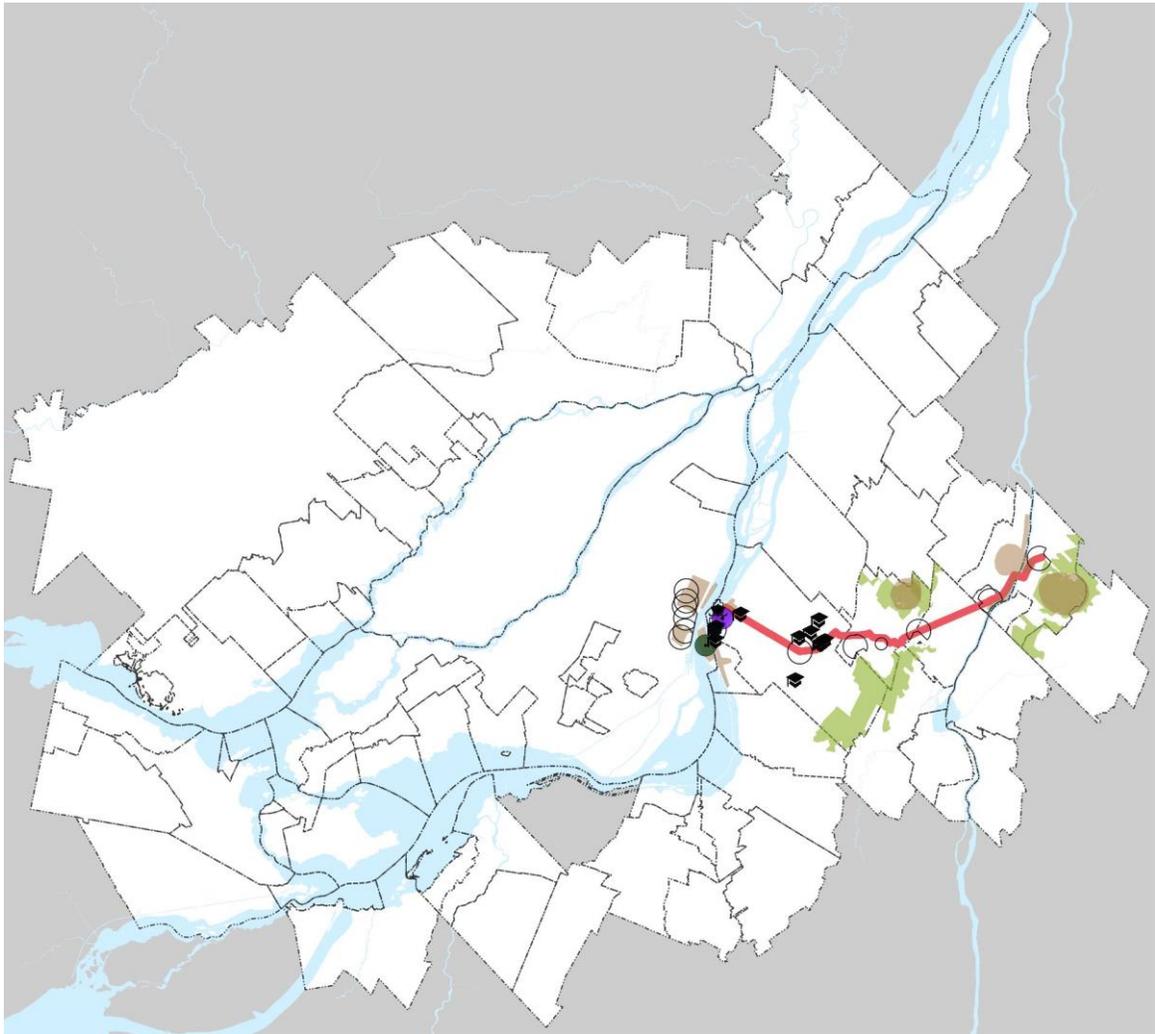
Axe 73



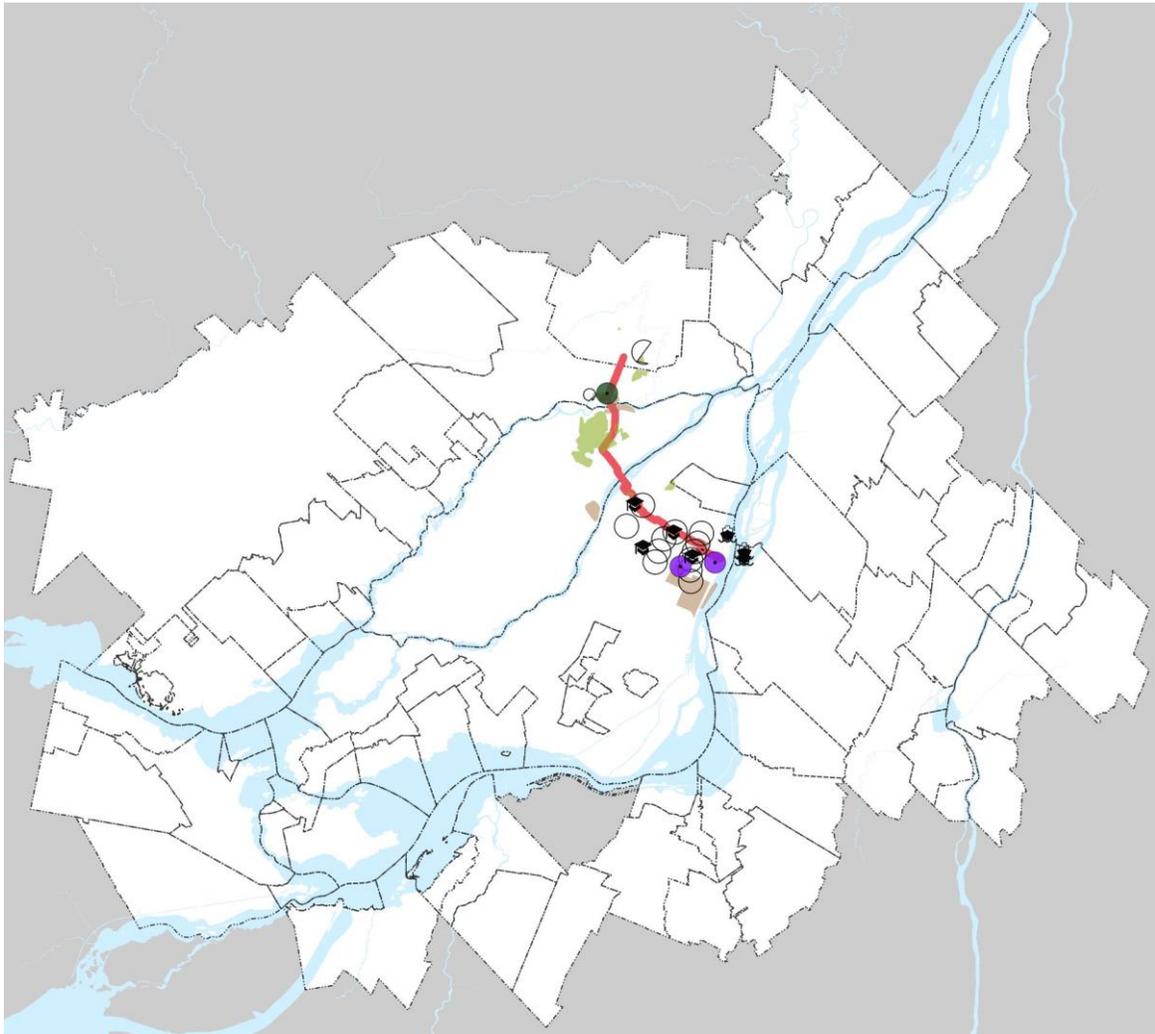
Axe 75



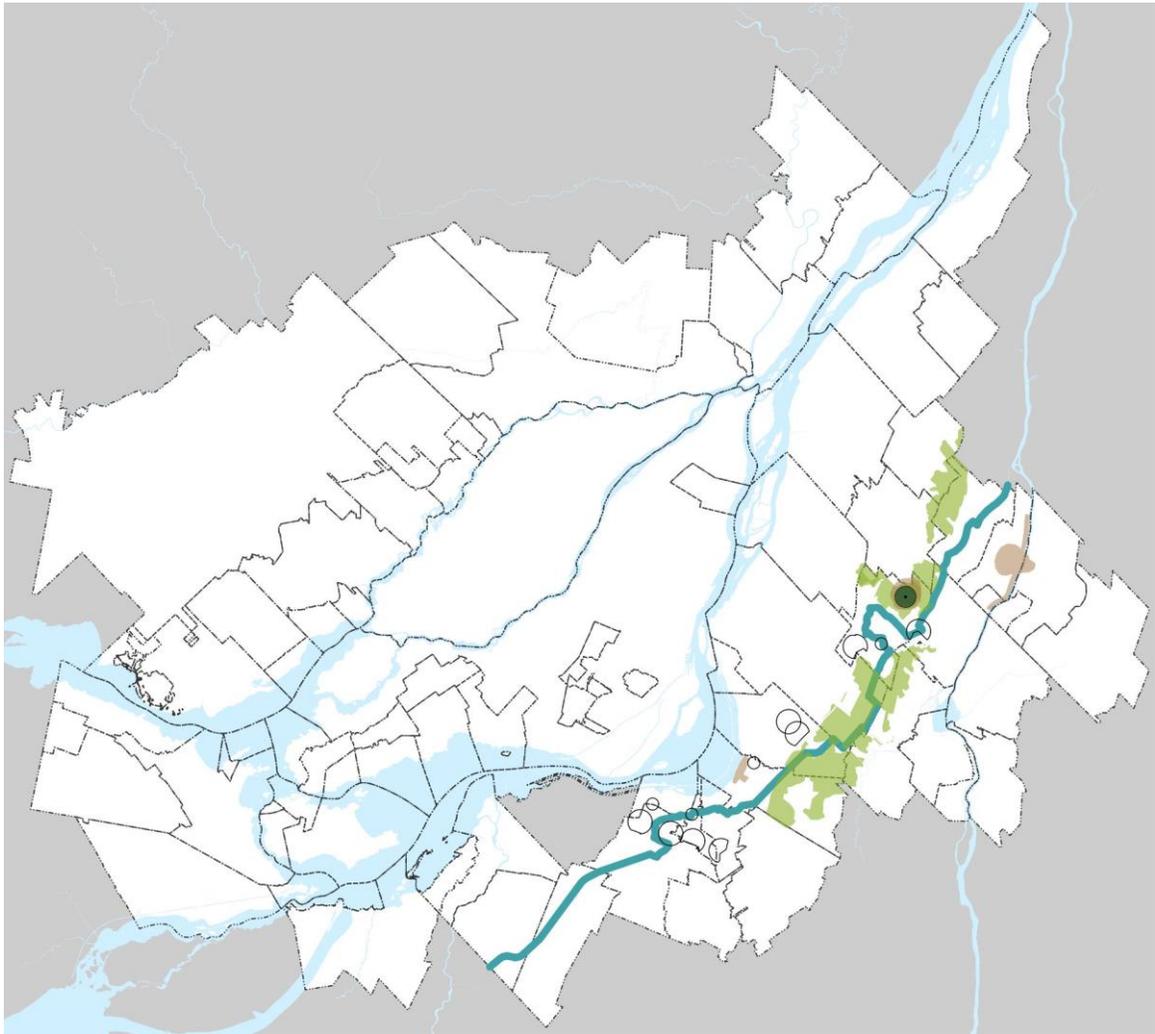
Axe 77



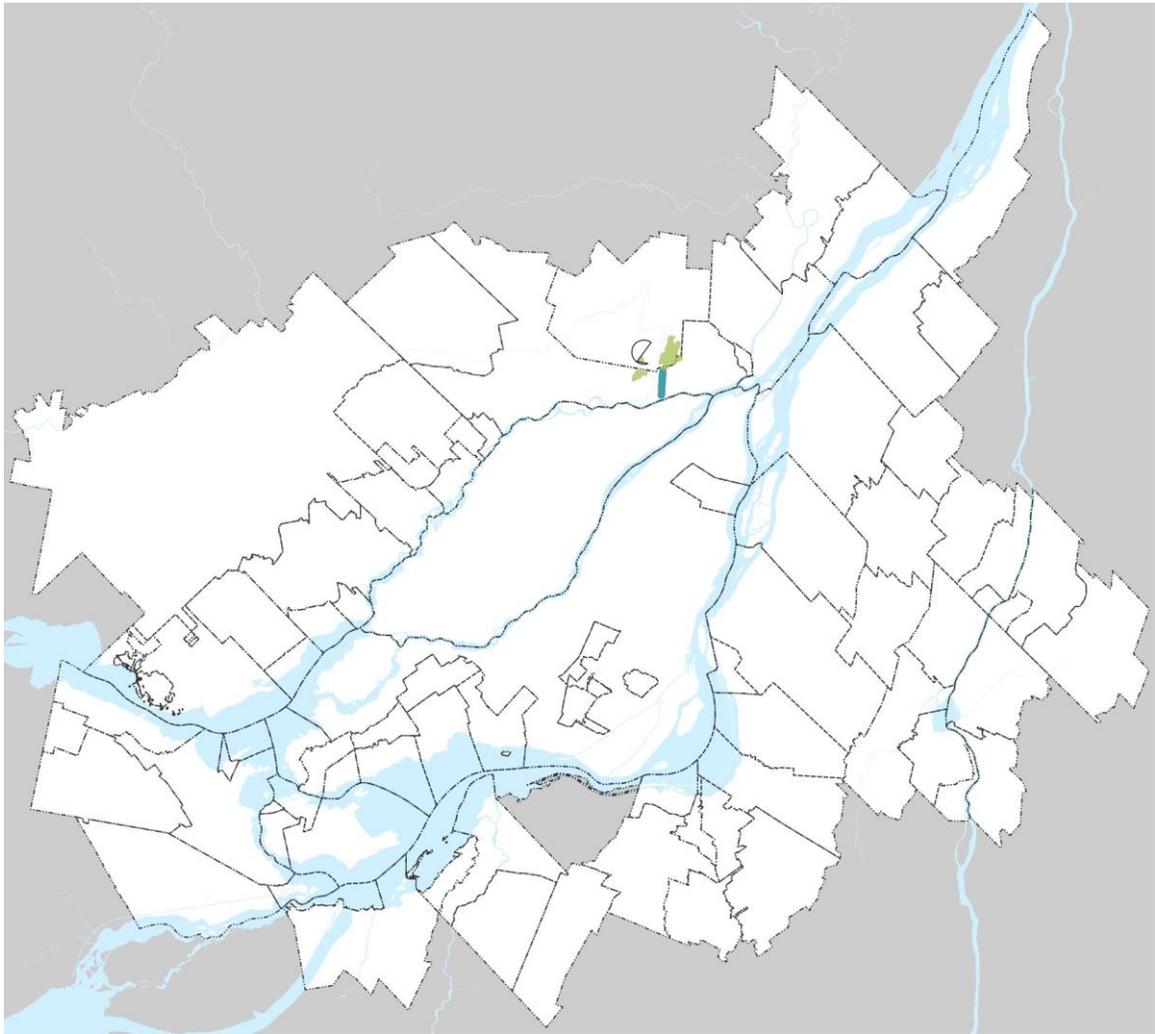
Axe 79



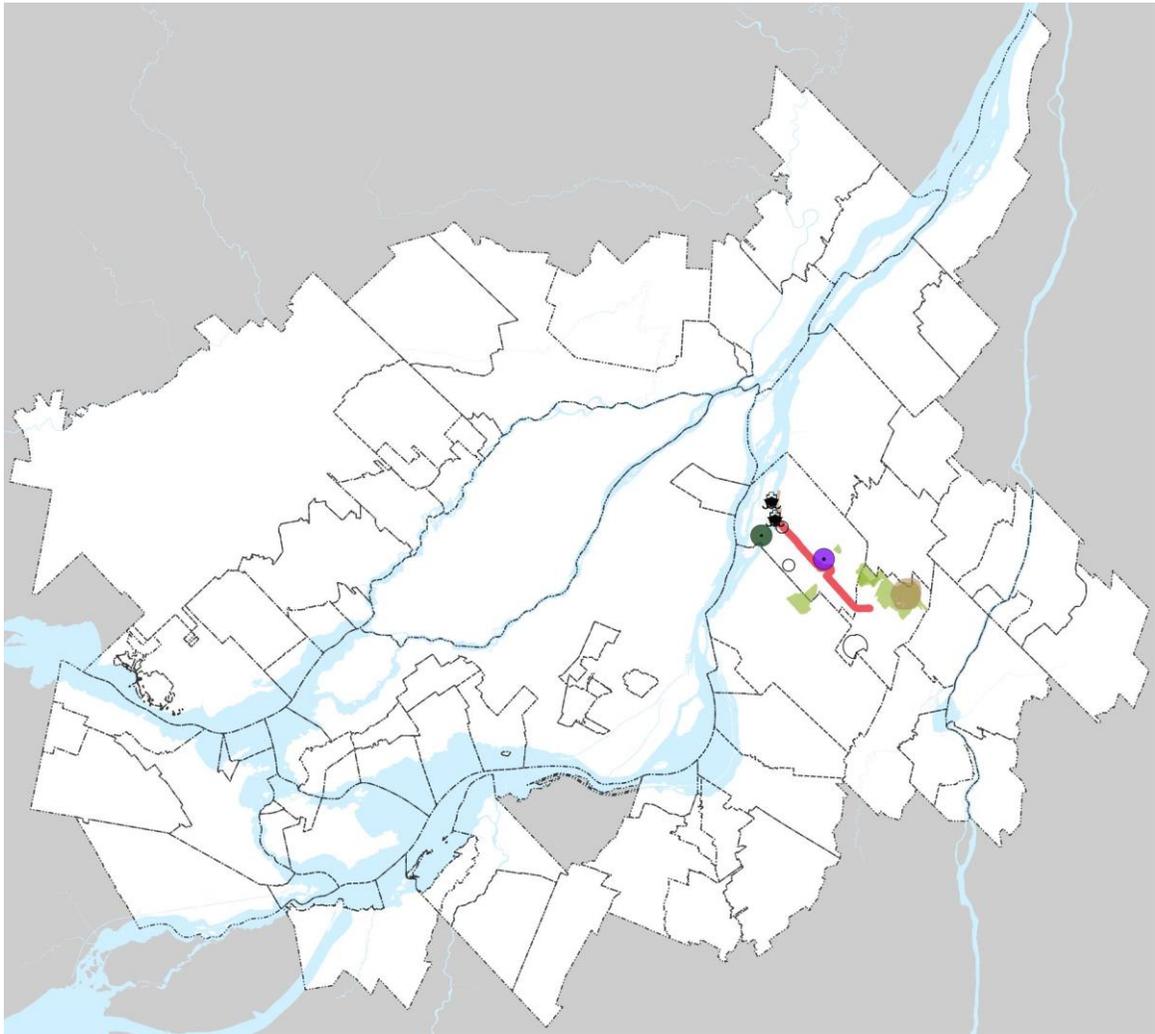
Axe 80



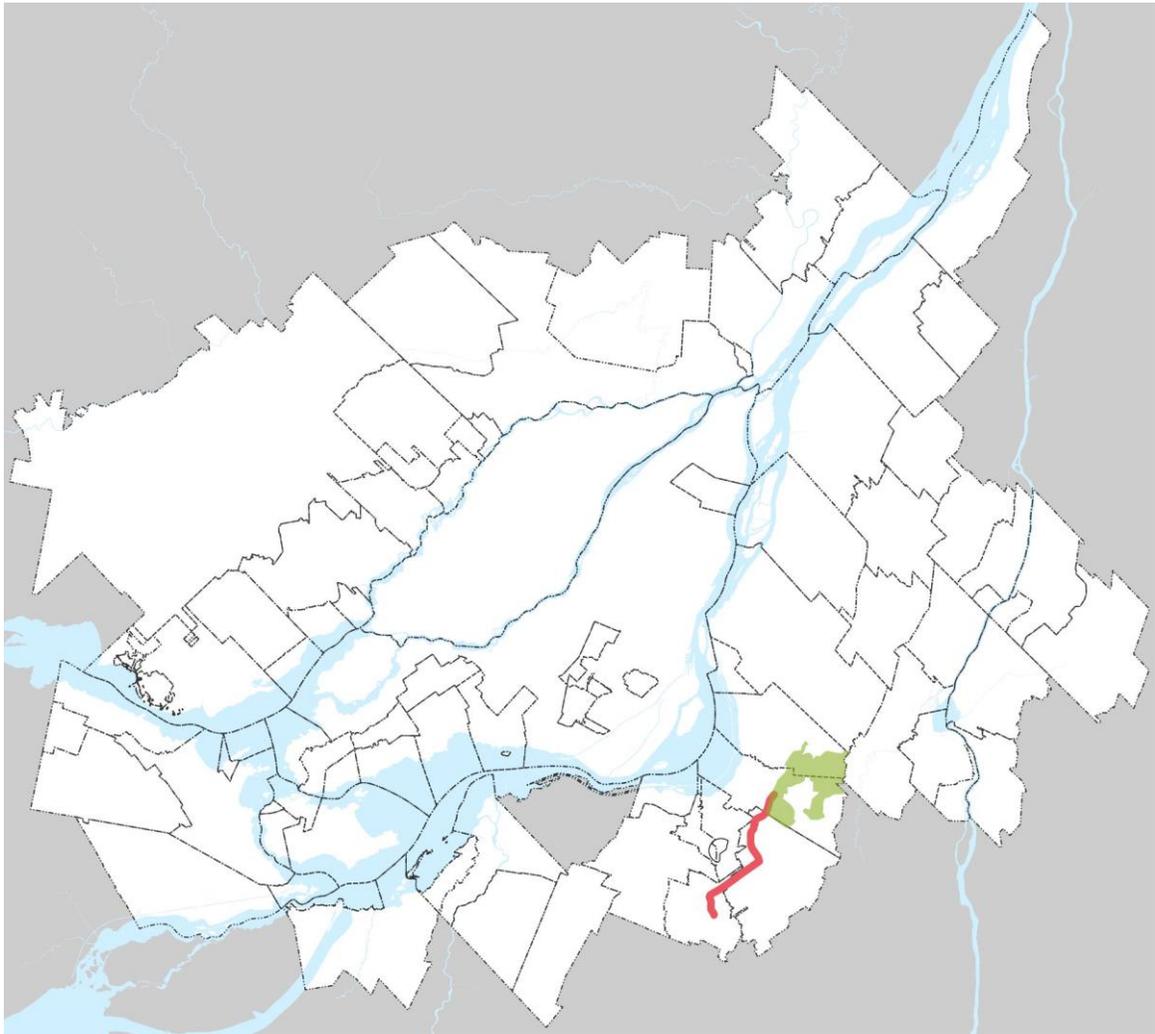
Axe 81



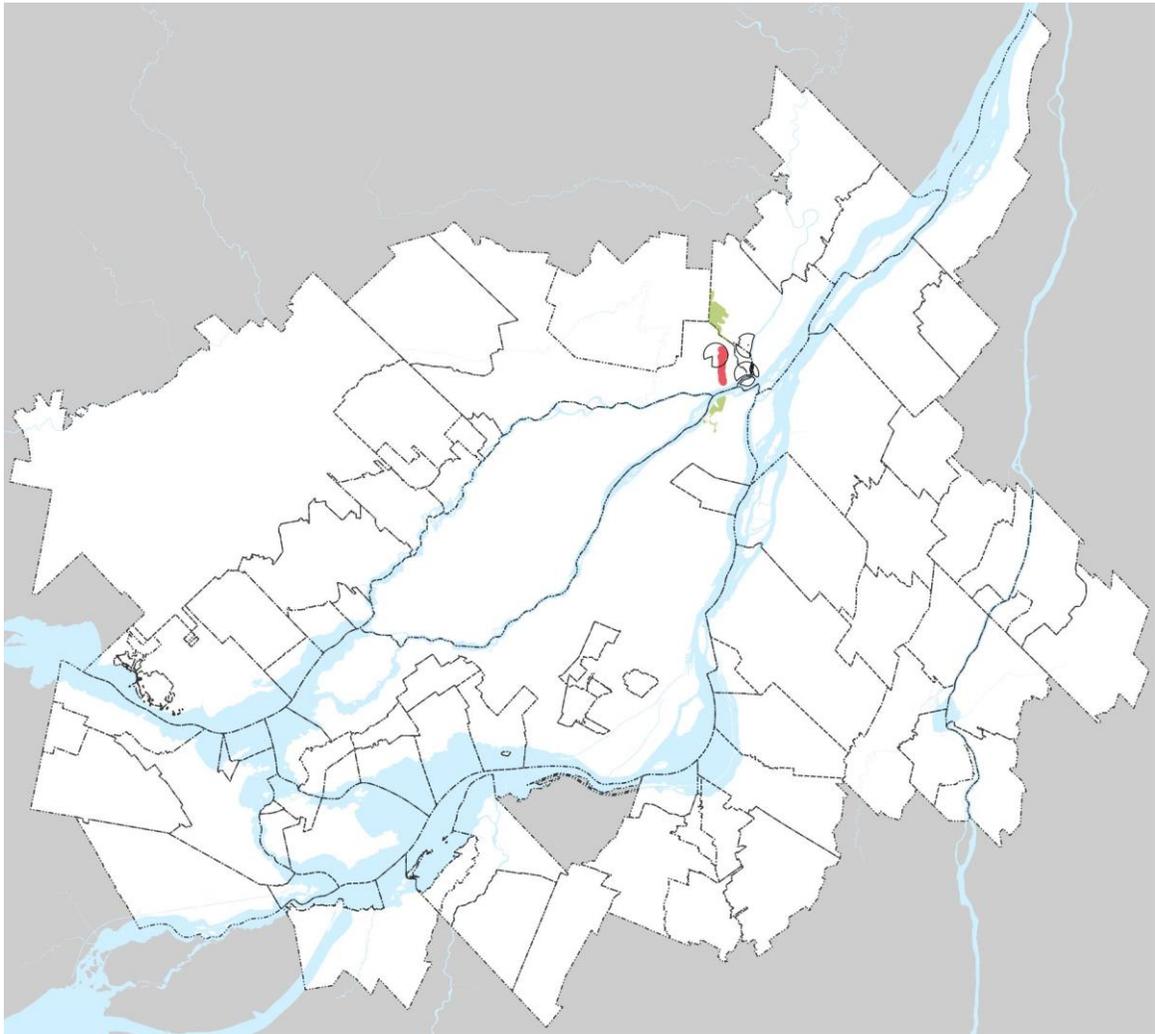
Axe 83



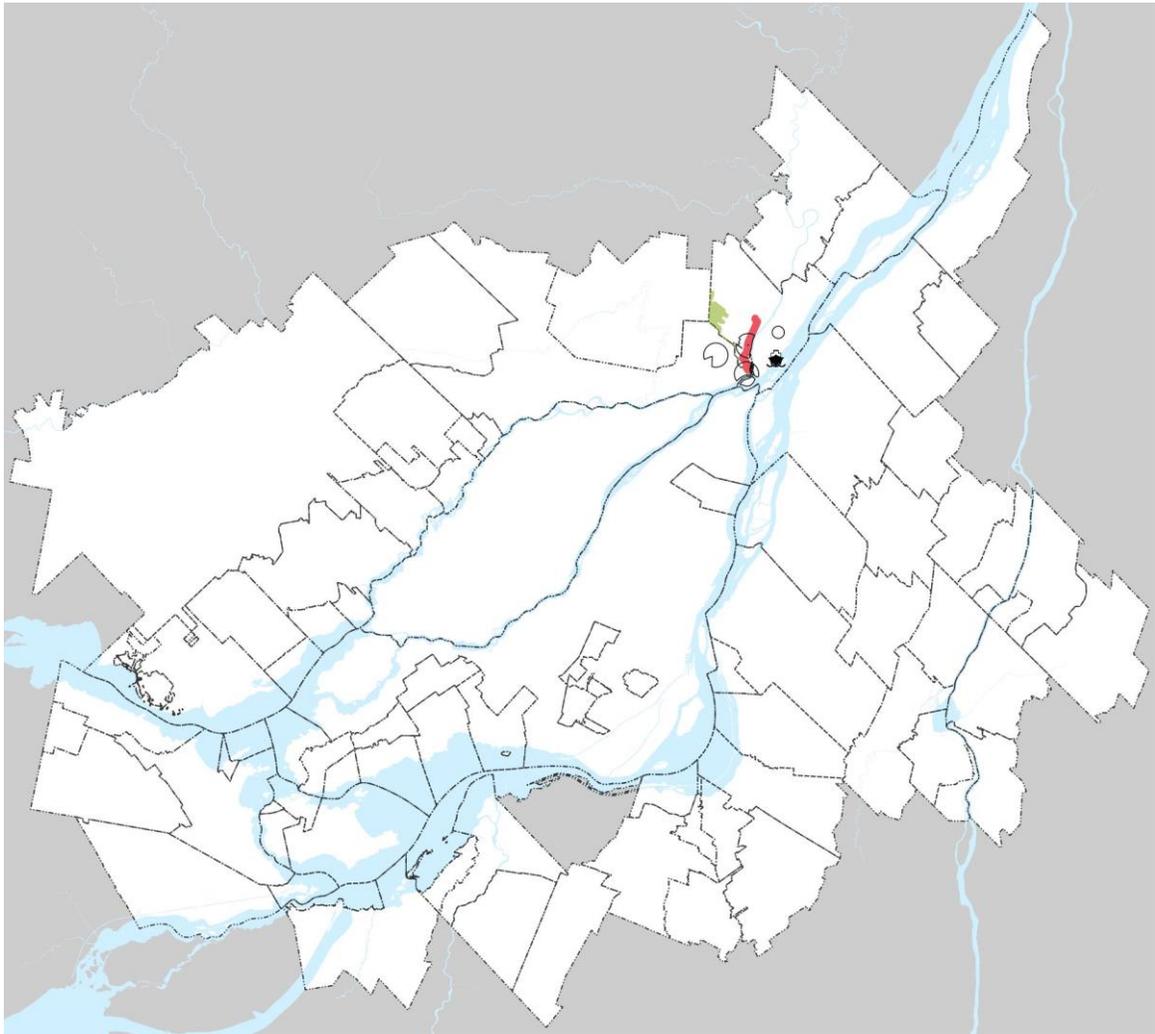
Axe 84



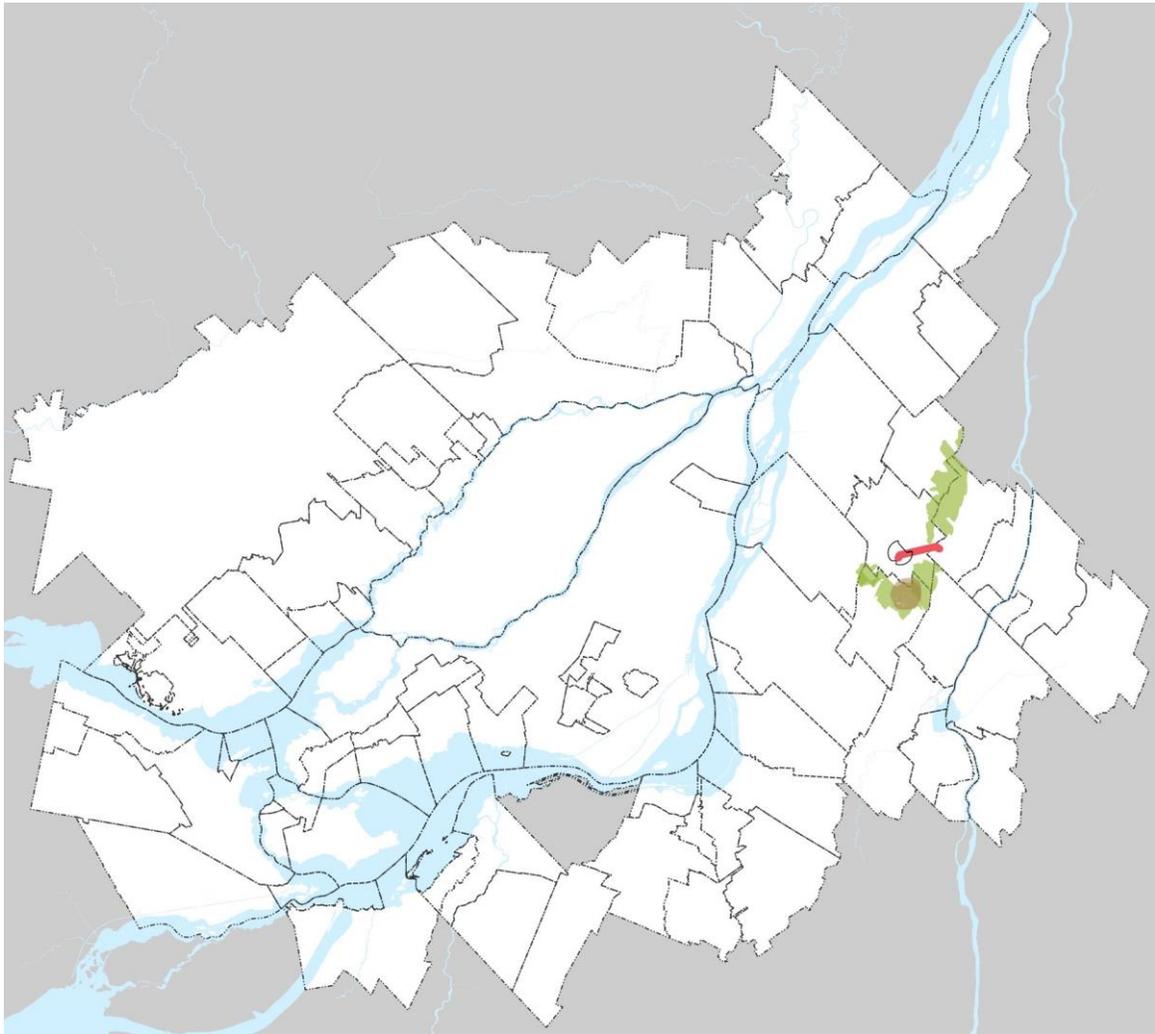
Axe 85



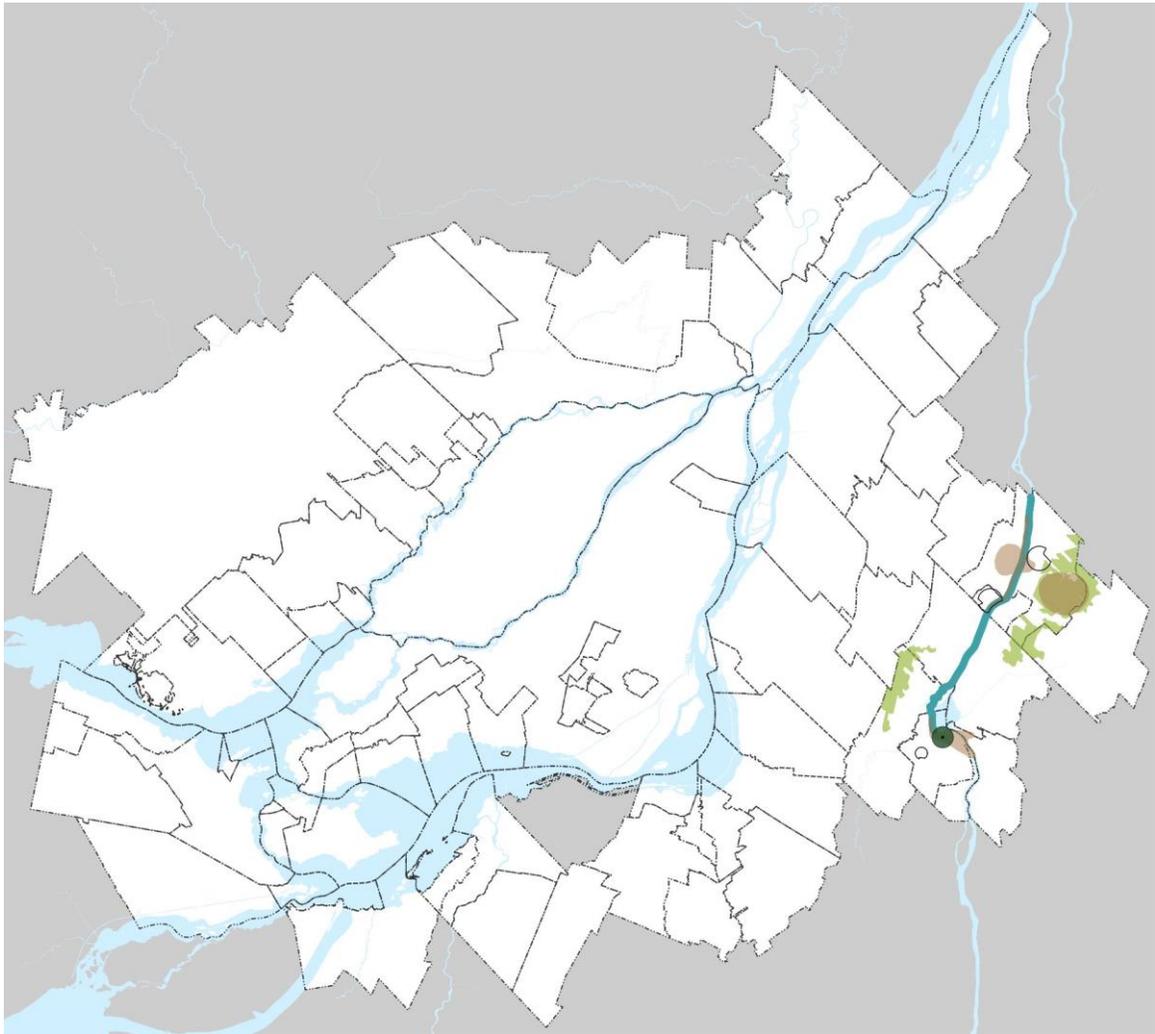
Axe 87



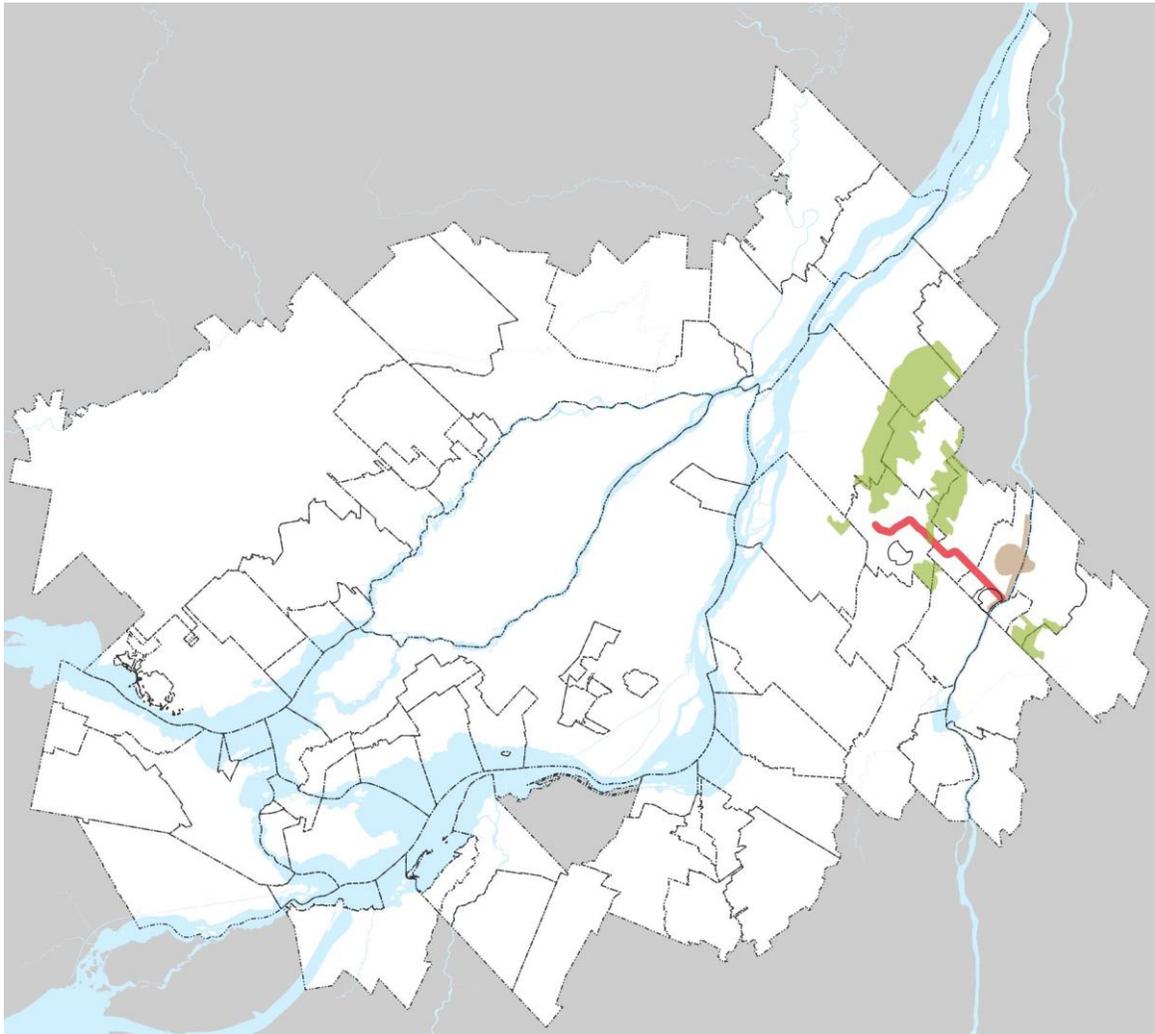
Axe 89



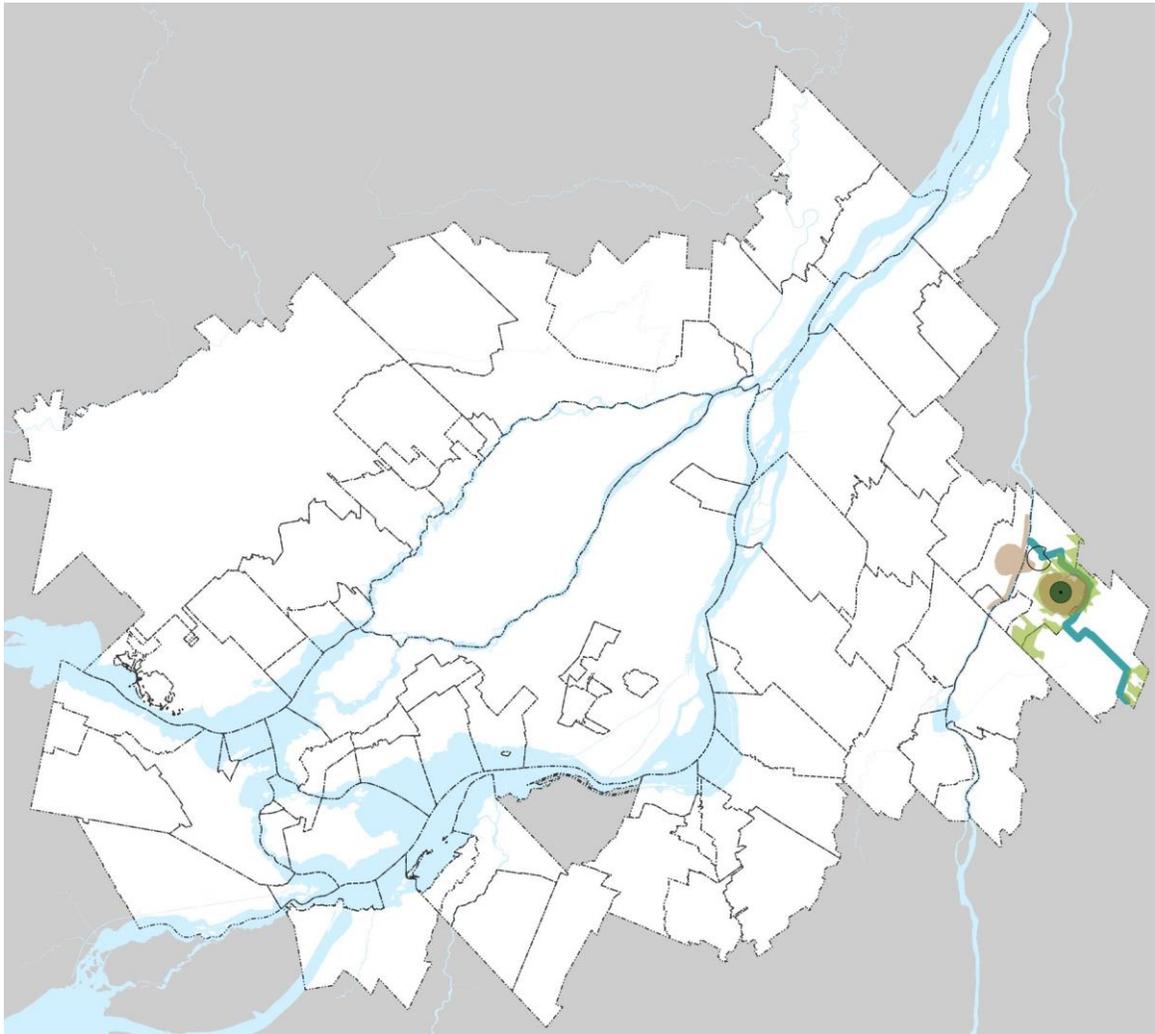
Axe 90



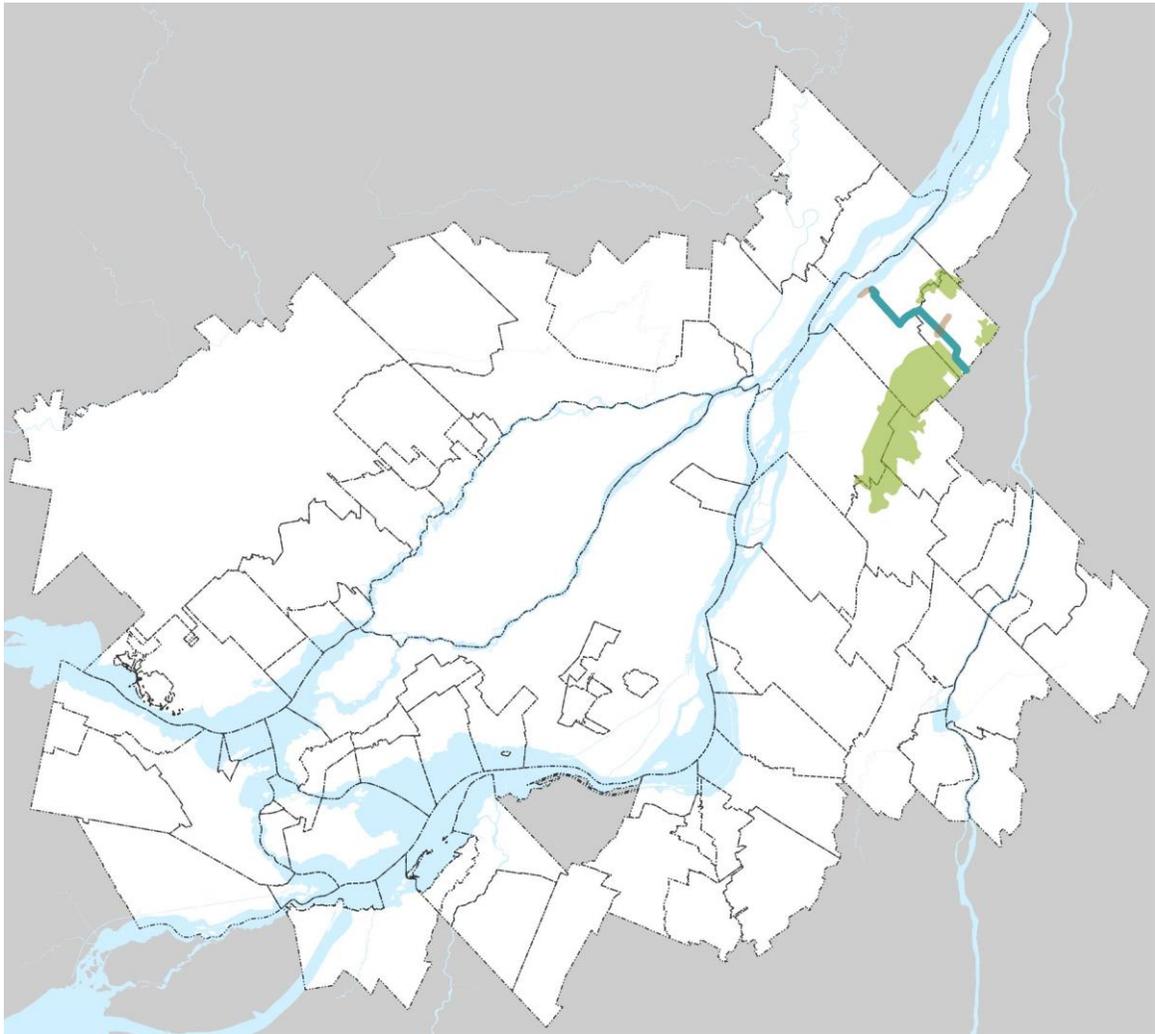
Axe 91



Axe 93



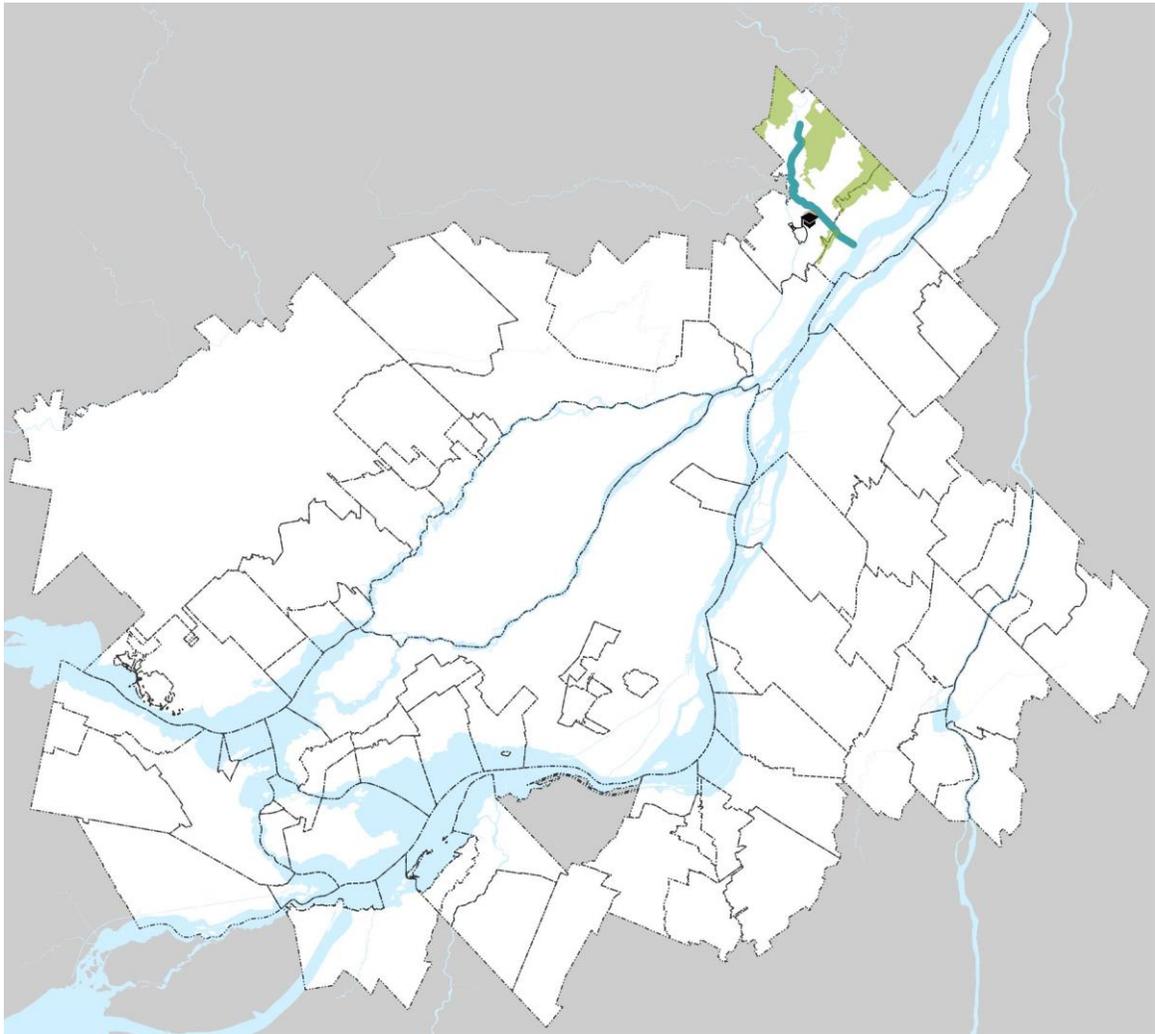
Axe 95



Axe 96



Axe 97



ANNEXE 2

DOCUMENT DE RÉFLEXION SUR LE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES





Communauté métropolitaine
de Montréal

Document de réflexion sur le développement des navettes fluviales

Ce document n'a pas fait l'objet d'une révision linguistique.

Printemps 2017



TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	4
2	PORTRAIT DES NAVETTES FLUVIALES	5
2.1	Méthodologie	6
2.2	Opérations et capacité	9
2.3	Temps de parcours et distance parcourue	11
2.4	Tarifification	12
2.5	Achalandage	13
2.6	Évolution de l'achalandage	14
2.7	Fiches techniques	16
3	DIAGNOSTIC : FORCES, FAIBLESSES, CONTRAINTES ET OPPORTUNITÉS	30
4	CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES	32
4.1	Obstacles	33
4.2	Objectifs de conservation	34
4.3	Concept	35
5	SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE ET FINANCEMENT	42
5.1	Gouvernance privée	43
5.2	Contrat de marchés publics : sous-traitance au secteur privé	44
5.3	Gouvernance publique par les municipalités	45
5.4	Gouvernance publique par une société des navettes fluviales	46
6	PLAN D'ACTION SUR 5 ANS	48



LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Navettes fluviales dans le Grand Montréal, 2016.....	6
Tableau 2. Municipalités contactées par la Communauté	8
Tableau 3. Mois d'opération des navettes fluviales et nombre de jours en service, 2016	9
Tableau 4. Capacité d'accueil des navettes fluviales, par traversée, 2016	10
Tableau 5. Tarifications des navettes fluviales, selon le mode de déplacement d'un adulte, aller simple, 2016	12
Tableau 6. Achalandage des navettes fluviales, 2016	13
Tableau 7. Évolution de l'achalandage des navettes fluviales, 1992-1996 et 2016	15
Tableau 8. Forces et faiblesses des navettes fluviales, 2016	30
Tableau 9. Opportunités et contraintes des navettes fluviales, 2016.....	31
Tableau 10. Obstacles majeurs et contraintes importantes à la navigation sur les principaux cours d'eau du Grand Montréal	33
Tableau 11. Projet de lien fluvial utilitaire entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal.....	39
Tableau 12. Navettes fluviales par type de gouvernance, 2016	42
Tableau 13. Navettes fluviales sous la responsabilité d'entreprises privées, 2016	43
Tableau 14. Financement public des navettes fluviales sous-traitées au secteur privé, 2016	44
Tableau 15. Actions pour le développement des navettes fluviales, 2017	48

LISTE DES CARTES

Carte 1 Navettes fluviales dans le Grand Montréal, 2016	5
Carte 2. Zones stratégiques de développement des navettes fluviales	36

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Distance et durée des parcours des navettes fluviales, 2016.....	11
----------------------------------------------------------------------------	----



1 INTRODUCTION

Le Grand Montréal est traversé par une multitude de cours d'eau dont les plus importants sont le fleuve Saint-Laurent (incluant le lac Saint-Louis), le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Prairies et la rivière des Mille-Îles. Au total, c'est 12 % du Grand Montréal qui est en zone aquatique.

Pour la Communauté métropolitaine de Montréal, la mise en valeur de cet important réseau hydrographique va de pair avec la réalisation de la Trame verte et bleue. En partenariat avec le gouvernement du Québec et les municipalités de son territoire, la Communauté réalise la Trame verte et bleue du Grand Montréal afin d'assurer la protection et la valorisation de ces éléments dans une perspective intégrée à des fins récréotouristiques. La réalisation de la Trame verte et bleue contribue à la création d'un réseau interconnecté de lieux de détente, de culture et de récréation.

Les navettes fluviales constituent un des éléments structurants de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Elles s'inscrivent dans l'objectif 3.5 du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de « mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques ». Il est prévu au critère 3.5.1 du PMAD de développer le réseau cyclable et le réseau navigable ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux.

La Communauté dresse un premier portrait des navettes fluviales dans le Grand Montréal et explore les potentiels de développement. Aux fins de la présente étude, une navette fluviale est un service de transport qui relie deux points relativement rapprochés en naviguant sur le fleuve ou tout autre cours d'eau. Au total, 14 services de transport remplissaient ces critères en 2016.



Crédit photo | ©CMM

2 PORTRAIT DES NAVETTES FLUVIALES

Les 14 navettes fluviales en service dans le Grand Montréal en 2016 sont concentrées sur le fleuve Saint-Laurent et le lac Saint-Louis, mais la rivière des Outaouais, la rivière des Prairies, et le canal Lachine ont également la possibilité d'être parcourus par navette fluviale. Quinze municipalités du Grand Montréal sont desservies par des navettes fluviales, soit : Beauharnois, Boucherville, Châteauguay, Contrecoeur, Dorval, Hudson, Laval, Les Cèdres, L'Île Dorval, Longueuil, Montréal, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Oka, Repentigny et Varennes. Les navettes opèrent sur une base saisonnière, allant de quelques fins de semaine à plusieurs mois.

Carte 1 Navettes fluviales dans le Grand Montréal, 2016



Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

Les liaisons entre Laval-sur-le-Lac et L'Île-Bizard et entre Oka et Hudson sont centenaires. Ces services ont la particularité d'accueillir à bord des automobiles et ainsi agir comme complément au réseau routier. La capacité des embarcations, respectivement de 6 et 18 automobiles, limite l'affluence.

La moitié des navettes recensées ont vu le jour entre la fin des années 1980 et le début des années 2000. C'est alors que se sont implantés les trois trajets vers les îles de Boucherville (à partir de Montréal, Longueuil et Boucherville), la navette fluviale reliant le Vieux-Port de Montréal à Longueuil en passant par le parc Jean-Drapeau ainsi que les deux navettes à partir de l'arrondissement Lachine. Le réseau de navette au centre du Grand Montréal, tel qu'il existe encore aujourd'hui, s'est donc largement développé il y a quinze à trente ans.

Plusieurs services de navettes fluviales sont des initiatives encore toutes récentes. L'année 2014 s'est révélée particulièrement fructueuse pour la venue de nouvelles liaisons alors que la navette sur le canal Lachine (allant du Vieux-Port de Montréal au marché Atwater), la navette Varennes - Pointe-aux-Trembles - Repentigny de même que la navette Contrecoeur - Lavaltrie y ont tous débuté leurs opérations. Comme dernier ajout à l'offre, soulignons l'arrivée en 2016 de la navette entre Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et Beauharnois sous forme de projet pilote.



Tableau 1. Navettes fluviales dans le Grand Montréal, 2016

Navette fluviale	Année d'implantation
Boucherville – île Grosbois	1992
Contrecoeur – Lavaltrie	2014 ^a
Dorval – L'Île Dorval	ND
Lachine – Châteauguay	2002
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	1987 ^b
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	1903
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	2001
Longueuil – île Charron	1990
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	1992
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	2016
Oka – Hudson	1909
Varenes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	2014
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	2014
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	1992

Notes : a) La navette entre Contrecoeur et Lavaltrie est en service tous les deux ans depuis 2014. La Ville de Contrecoeur prévoit son retour en 2018.

b) Selon les informations transmises par Gestion Nauti-Cités, la navette reliant le parc Saint-Louis au parc René Lévesque dans l'arrondissement Lachine existe au moins depuis la fin des années 1980.

Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

2.1 Méthodologie

Un inventaire des informations disponibles en ligne (sur les sites des municipalités, des opérateurs, du ministère du Tourisme, de la SÉPAQ et des journaux locaux) au sujet des navettes fluviales a été réalisé par l'administration de la Communauté. Ces recherches ont permis d'établir un total préliminaire de 18 navettes fluviales.

Pour chaque navette identifiée, une fiche de caractérisation a été créée détaillant ses opérations : année d'implantation, cours d'eau, distance parcourue, période d'activité, fréquence des départs, capacité d'embarquement et coût d'embarquement. Les quais et les parcours ont été géolocalisés et des images de ceux-ci ont été intégrées aux fiches.

Les municipalités, les organismes et les entreprises ont ensuite été une source d'information essentielle pour valider les informations trouvées, mais surtout pour aborder les sujets encore non couverts notamment les obstacles et les opportunités de développement, l'achalandage et le profil de la clientèle de même que les partenaires financiers et la gouvernance.

Les 47 municipalités contactées pour compléter le portrait sont riveraines aux principaux cours d'eau du Grand Montréal, c'est-à-dire le fleuve Saint-Laurent (incluant le lac Saint-Louis), le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Mille-Îles, la rivière des Prairies, la rivière des Outaouais et la rivière Richelieu. L'ensemble de ces municipalités ont confirmé la présence ou non de navettes fluviales à partir de leur territoire, de même que l'existence de projets d'implantation de nouveaux circuits.



Mentionnons également la participation tout aussi importante des organismes et des entreprises privées : la Chambre de commerce et d'industrie Vallée-du-Richelieu (CCIVR), Le Petit Navire, Navark, le Port de plaisance Lachine sous la responsabilité de Gestion Nauti-Cités, la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ), traverse Laval et traverse Oka-Hudson.

À la lumière des informations transmises par les municipalités et les opérateurs, quatre liaisons ont été écartées du portrait. La Paroisse de Saint-Sulpice a confirmé qu'une navette entre le noyau villageois de Saint-Sulpice et l'île Ronde avait existé, mais que ce service avait pris fin. Dans la même veine, la CCIVR a indiqué que le service entre Beloeil et Mont-Saint-Hilaire était discontinué tout comme la SÉPAQ a indiqué que le bac à câble dans les îles de Boucherville reliant l'île Sainte-Marguerite à l'île Pinard serait remplacé dès 2018 par un pont.

Les communications avec la Ville de Montréal ont également permis d'éclaircir la provenance du lien direct, présent dans certains documents trouvés en ligne, entre Longueuil et le Vieux-Port de Montréal. À l'époque, la navette reliant le Vieux-Port de Montréal, le parc Jean-Drapeau et Longueuil revenait directement de Longueuil au Vieux-Port de Montréal sans s'arrêter à l'île Sainte-Hélène.

Les informations fournies par les collaborateurs ont permis à la Communauté de dresser le premier portrait des navettes fluviales dans le Grand Montréal.



Tableau 2. Municipalités contactées par la Communauté

1 Beauharnois	25 Montréal
2 Beloeil	26 Mont-Saint-Hilaire
3 Boisbriand	27 Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
4 Bois-des-Filion	28 Oka
5 Boucherville	29 Otterburn Park
6 Candiac	30 Pincourt
7 Carignan	31 Pointe-Calumet
8 Chambly	32 Pointe-des-Cascades
9 Charlemagne	33 Repentigny
10 Châteauguay	34 Richelieu
11 Contrecoeur	35 Rosemère
12 Delson	36 Saint-Basile-le-Grand
13 Deux-Montagnes	37 Sainte-Catherine
14 Hudson	38 Sainte-Marthe-sur-le-Lac
15 La Prairie	39 Saint-Eustache
16 Laval	40 Saint-Mathias-sur-Richelieu
17 Léry	41 Saint-Sulpice
18 Les Cèdres	42 Terrasse-Vaudreuil
19 L'Île-Cadieux	43 Terrebonne
20 L'Île Dorval	44 Varennes
21 L'Île-Perrot	45 Vaudreuil-Dorion
22 Longueuil	46 Vaudreuil-sur-le-Lac
23 Lorraine	47 Verchères
24 McMasterville	



2.2 Opérations et capacité

En raison des grands froids propres au climat québécois, les navettes fluviales opèrent sur une base saisonnière. Les navettes du Grand Montréal sont en service en moyenne cinq mois par année. Les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre enregistrent les plus fortes activités.

Tableau 3. Mois d'opération des navettes fluviales et nombre de jours en service, 2016

Navette fluviale	Mois début	Mois fin	Nombre de jours en service ^a
Boucherville – île Grosbois	Juin	Septembre	68
Contrecoeur – Lavaltrie	Août	Août	7
Dorval – L'Île Dorval	Mai	Octobre	153
Lachine – Châteauguay	Juin	Septembre	27
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	Mai	Octobre	57
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	Avril	Novembre	216
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	Mai	Octobre	59
Longueuil – île Charron	Mai	Octobre	73
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	Juin	Septembre	25
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois ^b	Septembre	Octobre	2
Oka – Hudson ^c	Avril	Novembre	230
Varennnes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	Juin	Septembre	53
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	Juillet	Septembre	35
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	Mai	Octobre	100

Note : a) Le nombre de jours d'opération des navettes est basé strictement sur les horaires annoncés et ne tient pas compte des jours où les navettes n'auraient pu être en service en raison notamment de conditions météorologiques défavorables.

b) Au stade de projet pilote en 2016, la navette de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot vers Beauharnois a été en service le dimanche 4 septembre ainsi que le dimanche 2 octobre.

c) Pour la traverse Oka-Hudson, l'opérateur a confirmé que la navette avait été en fonction jusqu'au 25 novembre 2016.

Source : Nombre de jours d'opération des navettes fluviales en fonction des horaires annoncés. Traitement : CMM, 2017.

Les traverses Laval-sur-le-Lac et Oka sont les premières à être en service et débutent leur opération dès le mois d'avril. Il faut plutôt attendre les mois de mai et de juin pour voir l'entrée en fonction de la majorité des navettes (64 % ou 9 sur 14). Trois navettes débutent leurs opérations plus tard dans la saison soit la navette entre le Vieux-Port de Montréal et le marché Atwater disponible à partir du mois de juillet, la navette entre Contrecoeur et Lavaltrie disponible en août ainsi que la navette entre Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et Beauharnois disponible à compter du mois de septembre. La plupart des navettes ont terminé leurs activités en septembre ou en octobre. En plus d'ouvrir la saison des navettes fluviales dans le Grand Montréal, les traverses Laval et Oka sont également les dernières à cesser leurs activités, toutes deux au mois de novembre, pour un total de huit mois d'opération.

Les quatre navettes avec 100 jours et plus d'opérations (Dorval – L'Île Dorval, Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard, Oka – Hudson, Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil) sont également les seules à offrir un service 7 jours sur 7 sur plusieurs semaines consécutives. Plus précisément, les traverses Dorval, Laval et Oka n'offrent que du service 7 jours sur 7, alors que la navette avec une halte au parc Jean-Drapeau offre un service 7 jours sur 7 allant de la semaine de la Saint-Jean-Baptiste à la fête du Travail.



La plupart des navettes, même au plus fort de leurs activités, font relâche quelques jours ouvrables par semaine. C'est le cas des navettes Boucherville – île Grosbois, Lachine – Lachine, Les Cèdres – îles de Saint-Timothée, Longueuil – île Charron et Vieux-Port de Montréal – marché Atwater. Trois navettes sont en service uniquement les fins de semaine et jours fériés : la navette entre Lachine et Châteauguay, la navette entre Montréal et l'île Charron et la navette entre Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et Beauharnois. La navette reliant Varennes, Pointe-aux-Trembles et Repentigny a pour particularité de fonctionner la plupart du temps du lundi au vendredi.

L'offre de navettes fluviales dans le Grand Montréal est à son plus fort du jeudi au dimanche, du début du mois de juillet à la fin août, avec 9 à 12 navettes simultanément en service.

En moyenne, les bateaux utilisés pour les services de navettes transportent jusqu'à une cinquantaine de personnes par traversée. Les bateaux qui effectuent les trajets Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil et Oka – Hudson enregistrent les plus fortes capacités d'accueil. En 2016, deux bateaux effectuaient la liaison du Vieux-Port de Montréal à Longueuil dont un premier avec une capacité d'accueil de 90 personnes et un second avec une capacité d'accueil de 196 personnes. La traverse Oka-Hudson peut accueillir jusqu'à 96 personnes à bord. Les douze autres circuits fluviaux sont assurés par des embarcations pouvant accueillir 12 à 60 passagers.

À l'exception de la navette Dorval – L'Île Dorval et de la navette Vieux-Port de Montréal – marché Atwater, une forte proportion des passagers, sinon tous, peuvent monter à bord des navettes fluviales avec leur vélo. Comme mentionné précédemment, seules les traverses Laval et Oka accueillent des automobiles alors que les autres navettes sont pour l'usage exclusif des piétons et des cyclistes.

Tableau 4. Capacité d'accueil des navettes fluviales, par traversée, 2016

Navette fluviale	Nombre de personnes	Nombre de vélos ^a	Nombre de voitures ^a
Boucherville – île Grosbois	12	12	0
Contrecoeur – Lavaltrie	40	25	0
Dorval – L'Île Dorval	12	ND	0
Lachine – Châteauguay	50	20	0
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	20	15	0
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	34	34	6
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	12	12	0
Longueuil – île Charron	60	44	0
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	12	12	0
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	30	30	0
Oka – Hudson	96	96	18
Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	50	25	0
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	28	0	0
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	90 (ou 196)	30 (ou 70)	0

Note : a) Les capacités de vélos et de voitures sont non cumulatives. Par exemple, les traversiers d'Oka peuvent accueillir un maximum de 96 vélos ou un maximum de 18 voitures.

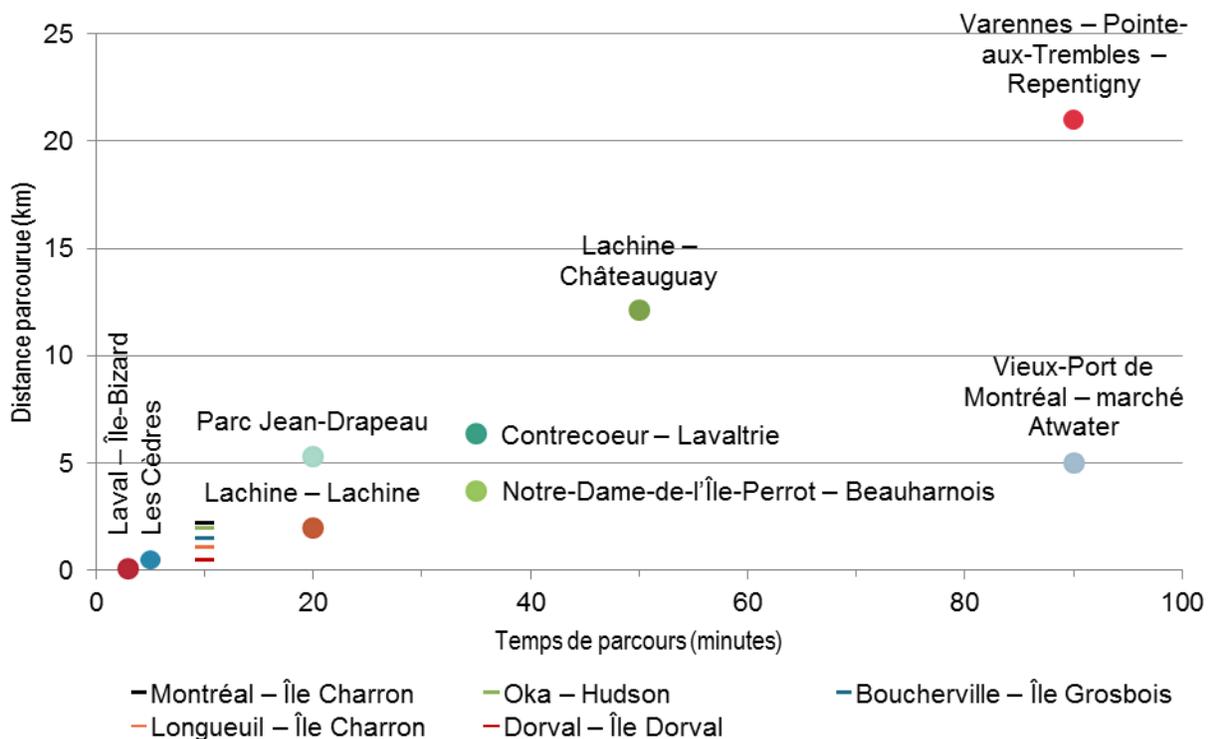
Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

2.3 Temps de parcours et distance parcourue

Les navettes fluviales parcourent généralement des distances de moins de 7 km. En ce sens, la navette Lachine – Châteauguay qui traverse le lac Saint-Louis et la navette Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny qui contourne la totalité de l’île Sainte-Thérèse forment deux exceptions puisqu’elles ont des trajets de 12 et 21 km.

Le nuage de points à la figure suivante démontre la corrélation directement proportionnelle entre la distance à parcourir et la durée des parcours. La navette Vieux-Port de Montréal – marché Atwater fait exception à la règle avec un temps de parcours de 90 minutes pour un trajet de 5 km. Cela s’explique par les écluses à traverser sur le canal Lachine qui augmentent significativement la durée du trajet.

Figure 1. Distance et durée des parcours des navettes fluviales, 2016



Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

La majorité des trajets se font en moins de 20 minutes. Cinq navettes arrivent à leur destination en dix minutes : Boucherville – île Grosbois, Dorval – L’Île Dorval, Longueuil – île Charron, Montréal – île Charron et Oka – Hudson. Le traversier entre Laval et L’Île-Bizard ainsi que la navette entre Les Cèdres et les îles de Saint-Timothée relient leurs destinations plus rapidement que toutes les autres navettes du Grand Montréal avec des temps de parcours de 5 et 3 minutes.



2.4 Tarification

Les tarifs demandés pour la saison 2016 varient entre 1 \$ et 26 \$. Les passages à très bas tarifs sont considérés par les opérateurs et les villes comme des tickets modérateurs. En effet, une gratuité peut entraîner certains effets indésirables tels qu'une affluence trop élevée de même que des files d'attente puis générer de l'insatisfaction auprès de la clientèle. Il a également été mentionné que les hausses de tarifs pouvaient susciter du mécontentement. Ce fut le cas lorsque le prix d'un aller simple pour un adulte sur la navette entre le parc Saint-Louis et le parc René-Lévesque à Lachine est passé de 1 \$ et à 2 \$. Malgré les différents risques encourus, Boucherville offre gracieusement la navette Boucherville – île Grosbois à ses résidents.

Les navettes Lachine – Châteauguay, Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny et Vieux-Port de Montréal – marché Atwater présentent les tarifications les plus élevées, allant de 10 \$ pour les deux premières à 26 \$ pour la dernière. Ces tarifications plus importantes peuvent s'expliquer par des temps de parcours ou des distances parcourues plus longs que la moyenne. En effet, les navettes à partir de Varennes et du Vieux-Port (vers le marché Atwater) enregistrent les temps de parcours les plus grands (90 minutes) tandis que les navettes à partir de Lachine (vers Châteauguay) et Varennes comptent les plus longues distances (12 km et 21 km). Les salaires et le carburant étant souvent inclus parmi les postes de dépenses les plus importants dans l'opération des navettes fluviales, cette corrélation entre le prix du billet ainsi que la distance et le temps semble renfermer un effet de causalité.

Finalement, un dernier facteur influençant directement le prix des billets est le niveau de subvention publique accordée aux opérations de la navette. Des trois navettes avec les plus fortes tarifications, la navette vers le marché Atwater est la seule ne bénéficiant pas de subventions publiques, propulsant le prix de ses billets bien au-delà des deux autres.

Tableau 5. Tarifications des navettes fluviales, selon le mode de déplacement d'un adulte, aller simple, 2016

Navette fluviale	À pied ou à vélo	En automobile
Boucherville – île Grosbois	8,50 \$	s.o.
Contrecoeur – Lavaltrie	8,00 \$	s.o.
Dorval – L'Île Dorval ^a	0,00 \$	s.o.
Lachine – Châteauguay	10,00 \$	s.o.
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	2,00 \$	s.o.
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	1,00 \$	4,50 \$
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	3,00 \$	s.o.
Longueuil – île Charron	4,25 \$	s.o.
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	4,25 \$	s.o.
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	5,00 \$	s.o.
Oka – Hudson	2,00 \$	11,00 \$
Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	10,00 \$	s.o.
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	26,00 \$	s.o.
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	7,75 \$	s.o.
Moyenne	7,06 \$	7,75 \$

Note : a) La Ville de L'Île Dorval offre le service de navette entre L'Île Dorval et Dorval à ses résidents seulement.

Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.



L'absence de subvention publique¹ n'implique pas nécessairement une tarification plus élevée. Par exemple, les traverses Laval et Oka demandent des droits de passage de 1 \$ et 2 \$ pour un adulte, aller simple. Ces prix sont parmi les plus bas. Elles sont également les deux seules à inclure à leur grille tarifaire des droits de passage pour les véhicules automobiles, puisque les autres navettes ne peuvent pas embarquer de tels chargements. Le coût des billets est alors plus élevé. L'aller simple en automobile pour la traverse Laval est de 4,50 \$ et de 7,75 \$ pour la traverse Oka.

2.5 Achalandage

Les navettes fluviales auraient assuré 479 438 déplacements dans le Grand Montréal en 2016. Près de 9 déplacements sur 10 se font avec les navettes Oka – Hudson, Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil et Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard. Les trois navettes vers les îles de Boucherville ainsi que les navettes à partir de Dorval, Lachine, Les Cèdres et Varennes ont enregistré entre 4 000 et 9 000 déplacements. Les navettes Contrecoeur – Lavaltrie, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois et Vieux-Port de Montréal – marché Atwater ont pour leur part assuré moins de 1 000 déplacements chacune.

Tableau 6. Achalandage des navettes fluviales, 2016

Navette fluviale	Achalandage ^a
Boucherville – île Grosbois	7 814
Contrecoeur – Lavaltrie	348 ^e
Dorval – L'Île Dorval	4 500 ^e
Lachine – Châteauguay	7 000 ^e
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	7 000 ^{b, e}
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	90 000 ^e
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	4 000 ^e
Longueuil – île Charron	5 372
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	8 826
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	200
Oka – Hudson	230 000 ^e
Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	7 656
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	730
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	105 992
Total	479 438

Notes : a) L'achalandage est compris comme le nombre total de déplacements assurés par les navettes fluviales. Un déplacement aller-retour est compté comme 2 déplacements.

b) Port de plaisance de Lachine (2017). Moyenne annuelle des passagers payants. Le passage est gratuit pour les enfants de 0 à 5 ans, ils sont donc exclus de cette moyenne.

e) Estimé de la CMM à partir des informations fournies par les municipalités et opérateurs ou des informations trouvées en ligne.

Source : Achalandage selon les informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

En divisant le nombre total de déplacements (tableau 6) par le nombre de jours d'opération (tableau 3), il est possible d'observer que la navette avec un arrêt au parc Jean-Drapeau et que la traverse Oka-Hudson sont responsables, en moyenne, de 1 000 par jour. Le traversier Laval – L'Île-Bizard enregistre en moyenne environ 400 déplacements par jour, suivi de près par la navette Montréal (promenade Bellerive)

¹ Rappelons toutefois que les frais associés aux dragages d'entretien du chenal entre Hudson et Oka sont assumés par le gouvernement du Québec. Le dernier dragage a été effectué en 2005 alors que le précédent remontait 1984.



– île Charron avec près de 350 déplacements. Vient ensuite la navette Lachine – Châteauguay avec des déplacements journaliers moyens d'environ 260 personnes. Les autres navettes affichent des moyennes de déplacements estimées à moins de 150 déplacements par jour d'activité.

De l'avis des municipalités et des opérateurs, les navettes fluviales ont une vocation principalement, sinon exclusivement, récréotouristique. Étant donné la nature des lieux reliés, ce résultat n'est pas surprenant. Il va de soi que les gens se rendent sur les îles de Boucherville, les îles de Saint-Timothée, l'île Saint-Bernard ainsi qu'aux parcs Saint-Louis et René-Lévesque à Lachine, pour y apprécier la nature et les espaces verts. D'ailleurs, les horaires des navettes, rarement du lundi au vendredi, ne peuvent convenir à une utilisation de type utilitaire, c'est-à-dire de transit entre les lieux d'emplois et les lieux de travail.

La navette Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil pourrait à première vue présenter un attrait pour les travailleurs, mais il n'en est point. Quand on y regarde de plus près, les horaires et les lieux desservis ne peuvent convenir à des trajets utilitaires. En effet, son premier départ de Longueuil est à 11 h 30, soit bien après l'heure de pointe du matin². Malgré un temps de parcours relativement court, ses lieux de départs et d'arrivées, le quai Jacques-Cartier à Montréal et le quai de plaisance Réal-Bouvier à Longueuil, se situent loin des points d'accès au réseau de transport en commun. Dans ces conditions, la navette reliant le Vieux-Port de Montréal à Longueuil ne peut constituer une alternative plus attrayante en termes d'efficacité que le métro ou le pont pour franchir le fleuve Saint-Laurent.

2.6 Évolution de l'achalandage

Il est possible de comparer les données d'achalandage compilées par la CMM avec celles publiées par Vélo Québec il y a près de 20 ans. Cette comparaison est possible avec certaines navettes seulement. En effet, plusieurs navettes recensées par la Communauté n'existaient pas encore dans les années 1990. D'autres navettes, bien qu'en service à l'époque, n'ont pas été retenues dans l'étude de Vélo Québec sur la complémentarité entre le vélo et les transports publics simplement parce qu'elles étaient hors territoire d'étude, comme c'était le cas pour les traverses Laval et Oka, ou ne présentaient pas d'attraits suffisants pour le cyclisme, comme c'était probablement le cas pour les navettes Lachine – Lachine et Dorval – L'île Dorval.

La comparaison historique est donc possible pour quatre navettes fluviales, soit les trois navettes vers les îles de Boucherville ainsi que la navette du Vieux-Port de Montréal vers Longueuil avec un arrêt au parc Jean-Drapeau. Dans tous les cas, l'achalandage enregistré en 2016 ne rejoint pas les sommets connus dans les années 1990. La baisse a été particulièrement importante pour les trois navettes vers les îles de Boucherville avec un nombre de déplacements deux fois moins importants et parfois même quatre fois moins importants comme c'est le cas pour la navette vers l'île Charron à partir de Longueuil. Reportées sur une base annuelle, ces décroissances équivalent à des variations annuelles moyennes allant de 3 à 6 %. La croissance des droits d'entrée au parc national des Îles-de-Boucherville exigés par la SÉPAQ est possiblement un facteur qui explique les décroissances connues du nombre de déplacements en navette vers les îles de Boucherville. Mentionnons que cette comparaison des données d'achalandage ne prend pas en considération l'évolution des horaires, du nombre de jours d'opération et des capacités des bateaux, qui pourraient également apporter certaines pistes d'explication.

² La pointe du matin correspond aux déplacements effectués entre 6 h et 9 h.



Tableau 7. Évolution de l'achalandage des navettes fluviales, 1992-1996 et 2016

Navette fluviale	1992 ^a	1993 ^a	1994 ^a	1995 ^a	1996 ^a	2016 ^b
Boucherville – île Grosbois	11 000	14 600	13 800	8 900	8 000	7 814
Longueuil – île Charron	15 800	22 416	16 876	16 000	15 759	5 372
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	s.o.	s.o.	s.o.	19 592	20 573	8 826
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	100 800	112 400	101 393	98 868	95 925	105 992

Sources : a) Vélo Québec (1999). *Complémentarité entre le vélo et les transports publics*. p. 70.

b) Achalandage selon les informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.

La navette Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil a connu dans la deuxième moitié des années 1990 un déclin d'achalandage. C'est plutôt dans ses premières années d'implantation que la navette a transporté les plus grands nombres de passagers, avec un sommet de 112 400 déplacements en 1993. En comparant les données 2016 et 1993, c'est une décroissance de l'ordre de 6 408 déplacements qui peut être observée.

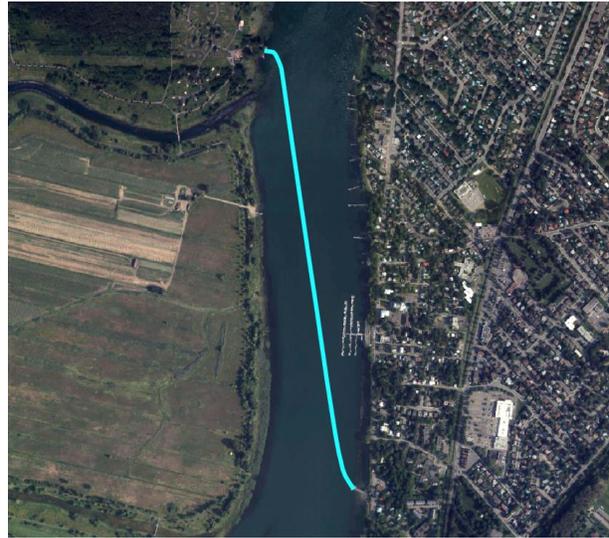
Ces données semblent démontrer que les navettes auraient engendré un fort engouement dans leurs premières années d'implantation. Elles ont par la suite connu des baisses d'achalandage, et ces déclin ont été particulièrement importants pour les navettes vers les îles de Boucherville. À ce jour, ces navettes fluviales n'ont toujours pas rattrapé leurs niveaux initiaux d'achalandage.



2.7 Fiches techniques

Boucherville – île Grosbois

Année d'implantation	1992
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	1,5
Durée (minutes)	10
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	4
Mois de début	Juin
Mois de fin	Septembre
Période d'activité (nb jours)	68
Fréquence des départs	À toutes les 60 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	12
Vélos (nb)	12
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	8,50 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



Quai 1. Quai fédéral

Municipalité	Boucherville
MRC / territoire équivalent	Longueuil
Secteur géographique	Agglomération de Longueuil

Quai 2. Île Grosbois

Municipalité	Boucherville
MRC / territoire équivalent	Longueuil
Secteur géographique	Agglomération de Longueuil



Orthophoto : CMM, août 2015.

Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

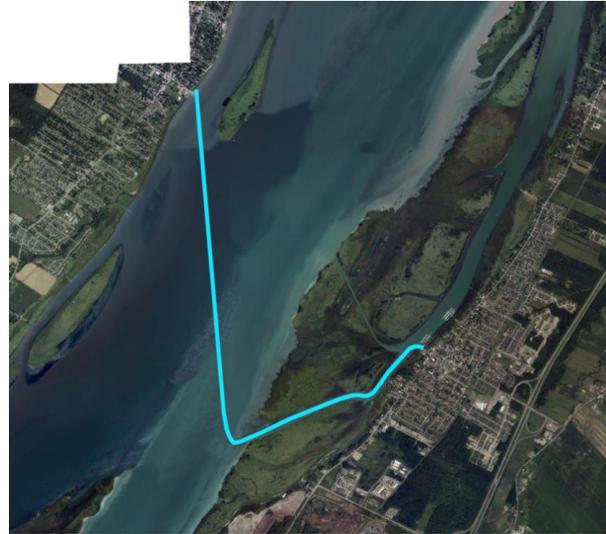
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 4,3 m du quai 1 et à 17,4 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
Ensemble patrimonial	: Noyau villageois de Boucherville
Parc national	: Parc national des Îles-de-Boucherville

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Contrecoeur – Lavaltrie

Année d'implantation	2014 (bisannuelle)
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	6,4
Durée (minutes)	35
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	1
Mois de début	Août
Mois de fin	Août
Période d'activité (nb jours)	9
Fréquence des départs	À toutes les 2 heures
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	40
Vélos (nb)	25
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	8,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



Quai 1. Port de plaisance	
Municipalité	Contrecoeur
MRC / territoire équivalent	Marguerite-D'Youville
Secteur géographique	Couronne Sud



Quai 2. Quai municipal	
Municipalité	Lavaltrie
MRC / territoire équivalent	D'Autray
Secteur géographique	Hors CMM



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *	
Pôle récréotouristique	: Aucun
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 80,5 m du quai 1 et Route verte à 764,2 m du quai 2
Ensemble patrimonial	: Aucun
Bois ou corridor forestier	: Bois de Contrecoeur

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Dorval – L'Île Dorval

Année d'implantation	ND
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	0,5
Durée (minutes)	10
Opérateur	Île Dorval
Période d'activité (nb mois)	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	153
Fréquence des départs	À toutes les 30 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	12
Vélos (nb)	ND
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple) *	0,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



* Cette navette est destinée à l'usage exclusif des résidents de l'Île Dorval.

Quai 1. Dorval	
Municipalité	Dorval
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal

Quai 2. Île Dorval	
Municipalité	L'Île Dorval
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Orthophoto : CMM, août 2015.

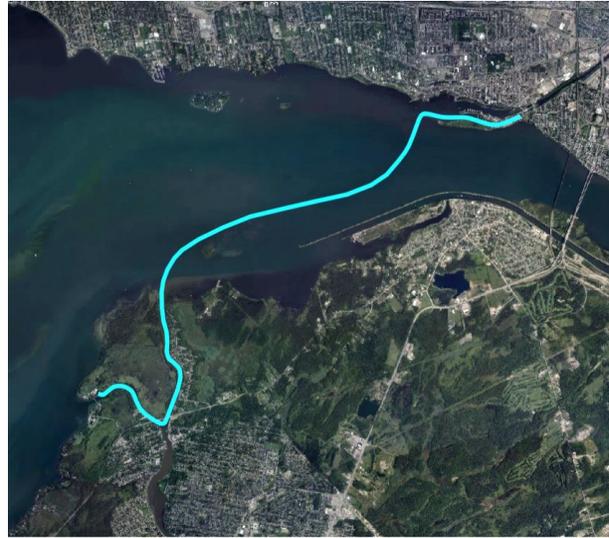
Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *	
Piste cyclable	: Route verte à 146,9 m du quai 1 et à 568,4 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



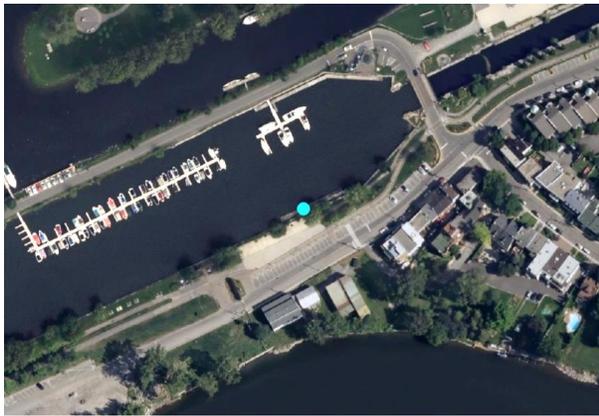
Lachine – Châteauguay

Année d'implantation	2002
Cours d'eau	Lac Saint-Louis
Distance parcourue (km)	12,1
Durée (minutes)	50
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	4
Mois de début	Juin
Mois de fin	Septembre
Période d'activité (nb jours)	27
Fréquence des départs	À toutes les 150 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	50
Vélos (nb)	20
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	10,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



Quai 1. Port de plaisance de Lachine	
Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal

Quai 2. Île Saint-Bernard	
Municipalité	Châteauguay
MRC / territoire équivalent	Roussillon
Secteur géographique	Couronne Sud



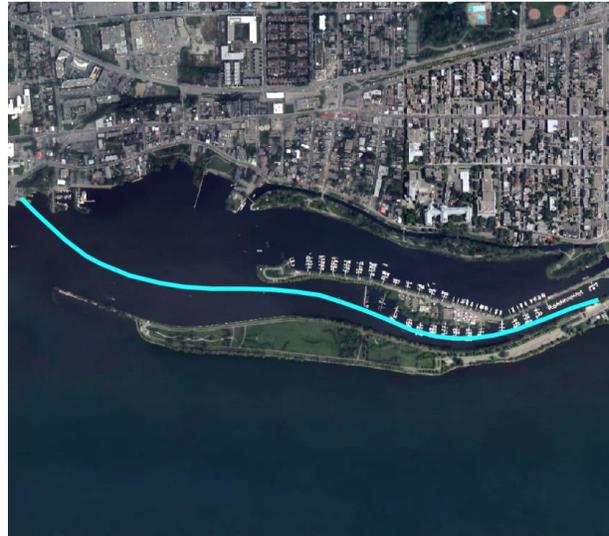
Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *	
Piste cyclable	: Réseaux cyclables municipaux à 17,5 m du quai 1 et à 103,9 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Lachine et refuge faunique Marguerite-D'Youville
Ensemble patrimonial	: Secteur du canal Lachine et Châteauguay / Île Saint-Bernard
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque

Année d'implantation	1987
Cours d'eau	Lac Saint-Louis
Distance parcourue (km)	2,0
Durée (minutes)	20
Opérateur	Gestion Nauti-Cités
Période d'activité (nb mois)	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	57
Fréquence des départs	1 à 2 départs par heure
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	20
Vélos (nb)	15
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	2,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



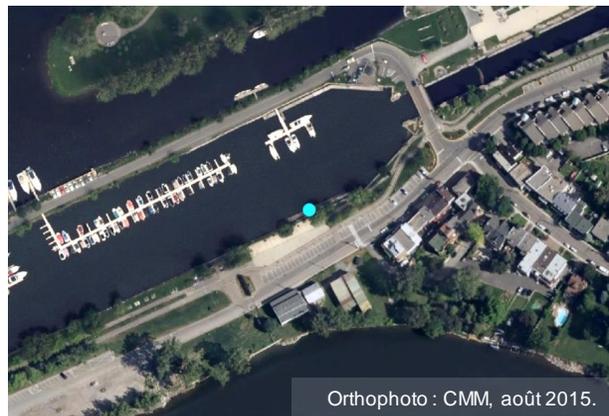
Quai 1. Parc Saint-Louis

Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Quai 2. Parc René-Lévesque

Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Orthophoto : CMM, août 2015.

Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

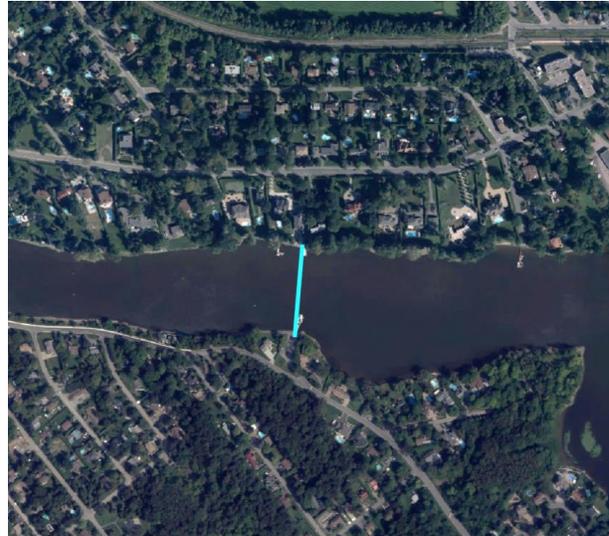
Piste cyclable	: Route verte à 44 m du quai 1 et réseau cyclable municipal à 17,5 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Lachine
Ensemble patrimonial	: Secteur du canal Lachine
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



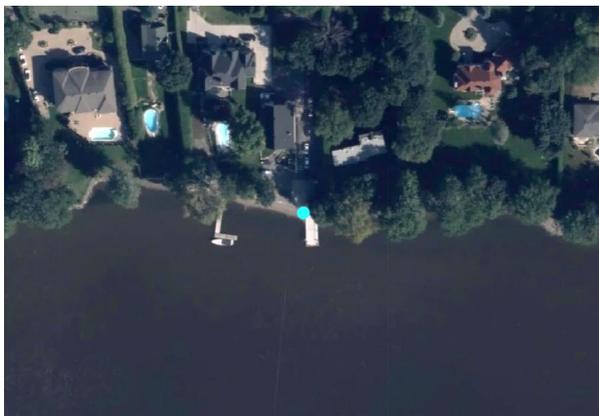
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard

Année d'implantation	1903
Cours d'eau	Rivière des Prairies
Distance parcourue (km)	0,1
Durée (minutes)	3
Opérateur	Traverse Laval
Période d'activité (nb mois)	8
Mois de début	Avril
Mois de fin	Novembre
Période d'activité (nb jours)	216
Fréquence des départs	À toutes les 5 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	34
Vélos (nb)	34
Automobiles (nb)	6
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	1,00 \$
Automobile (aller simple)	4,50 \$



Quai 1. Laval-sur-le-Lac	
Municipalité	Laval
MRC / territoire équivalent	Laval
Secteur géographique	Laval

Quai 2. Île-Bizard	
Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

Piste cyclable	: Réseau vélo métropolitain à 31 m du quai 1 et à 69,2 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Les Cèdres – îles de Saint-Timothée

Année d'implantation	2001
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	0,5
Durée (minutes)	5
Opérateur	Municipalité Les Cèdres
Période d'activité (nb mois)	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	59
Fréquence des départs	En fonction de l'affluence
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	12
Vélos (nb)	12
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	3,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



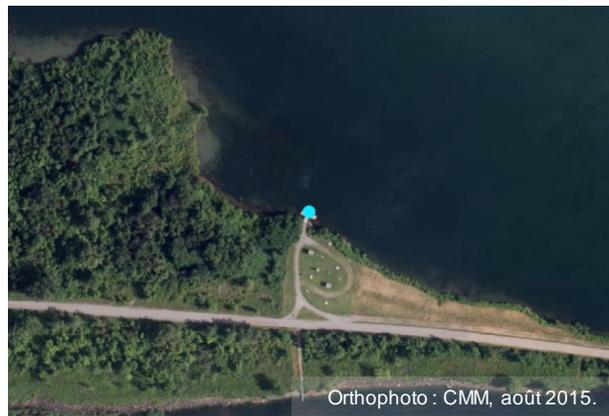
Quai 1. Quai Municipal

Municipalité	Les Cèdres
MRC / territoire équivalent	Vaudreuil-Soulanges
Secteur géographique	Couronne Sud



Quai 2. Parc des Îles de Saint-Timothée

Municipalité	Les Cèdres
MRC / territoire équivalent	Vaudreuil-Soulanges
Secteur géographique	Couronne Sud



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

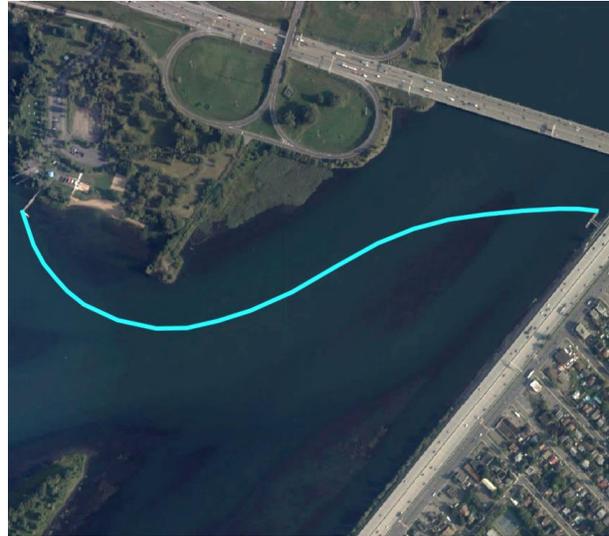
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 7,3 m du quai 1 et à 0 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Canal de Beauharnois / Canal de Soulanges / Les Cèdres
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Longueuil – île Charron

Année d'implantation	1990
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	1,1
Durée (minutes)	10
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	73
Fréquence des départs	À toutes les 60 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	60
Vélos (nb)	44
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	4,25 \$
Automobile (aller simple)	s.o.

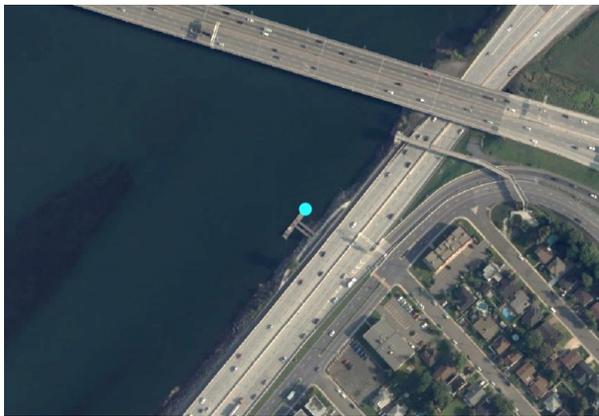


Quai 1. Promenade René-Lévesque

Municipalité	Longueuil
MRC / territoire équivalent	Longueuil
Secteur géographique	Agglomération de Longueuil

Quai 2. Île Charron

Municipalité	Longueuil
MRC / territoire équivalent	Longueuil
Secteur géographique	Agglomération de Longueuil



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

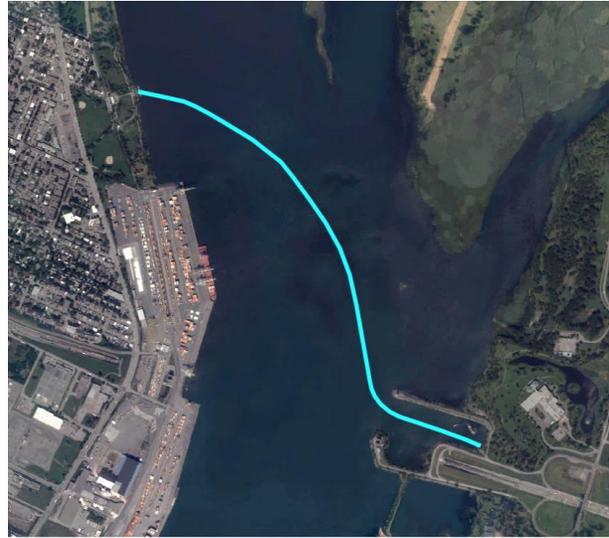
Piste cyclable	: Route verte à 25,9 m du quai 1 et à 774,2 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Parc national des Îles-de-Boucherville

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Montréal (Promenade Bellerive) – île Charron

Année d'implantation	1992
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	2,2
Durée (minutes)	10
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	4
Mois de début	Juin
Mois de fin	Septembre
Période d'activité (nb jours)	25
Fréquence des départs	À toutes les 60 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	12
Vélos (nb)	12
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	4,25 \$
Automobile (aller simple)	s.o.

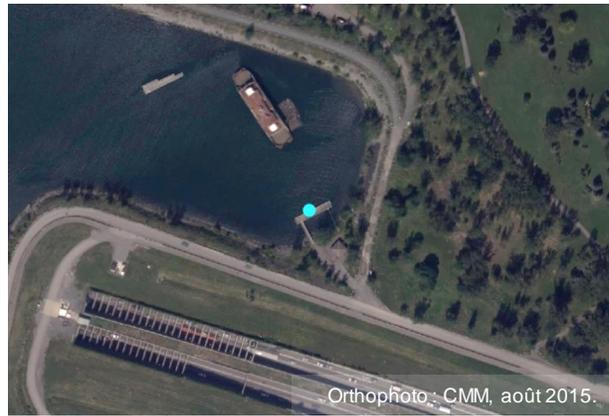
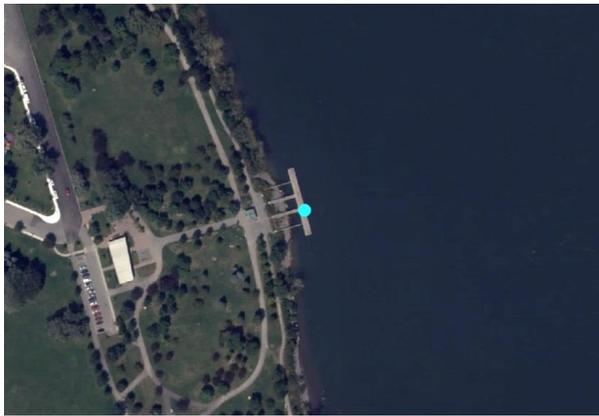


Quai 1. Parc de la Promenade Bellerive

Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal

Quai 2. Île Charron

Municipalité	Longueuil
MRC / territoire équivalent	Longueuil
Secteur géographique	Agglomération de Longueuil



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

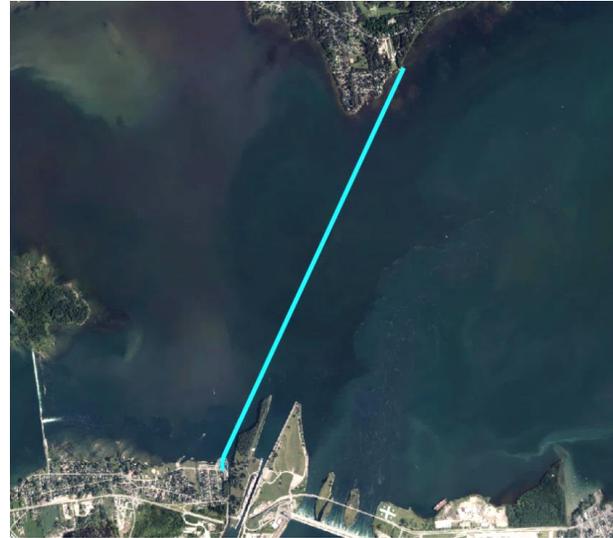
Piste cyclable	: Réseaux cyclables municipaux à 37,5 m du quai 1 et à 771,5 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Parc national des Îles-de-Boucherville

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



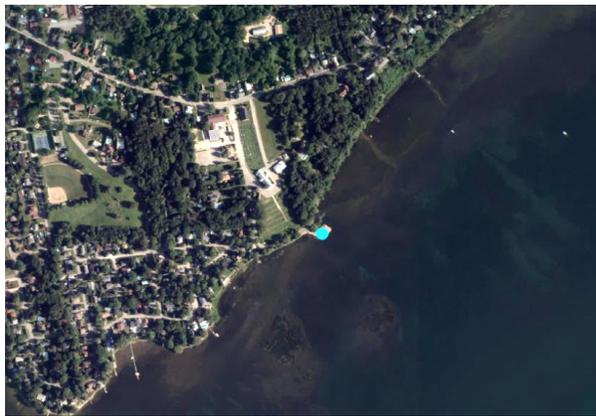
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois

Année d'implantation	2016
Cours d'eau	Lac Saint-Louis
Distance parcourue (km)	3,7
Durée (minutes)	35
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	2
Mois de début	Septembre
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	2
Fréquence des départs	À toutes les 80 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	30
Vélos (nb)	30
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	5,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



Quai 1. Quai Brideloup

Municipalité	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
MRC / territoire équivalent	Vaudreuil-Soulanges
Secteur géographique	Couronne Sud



Quai 2. Marina de Beauharnois

Municipalité	Beauharnois
MRC / territoire équivalent	Beauharnois-Salaberry
Secteur géographique	Couronne Sud



Orthophoto : CMM, août 2015.

Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

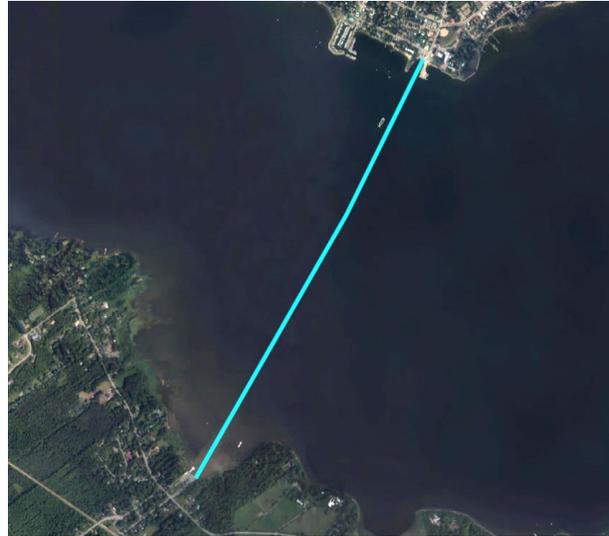
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 61,8 m du quai 1
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Canal de Beauharnois / Canal de Soulanges / Les Cèdres
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Oka – Hudson

Année d'implantation	1909
Cours d'eau	Rivière des Outaouais
Distance parcourue (km)	2,0
Durée (minutes)	10
Opérateur	Traverse Oka
Période d'activité (nb mois)	8
Mois de début	Avril
Mois de fin	Novembre
Période d'activité (nb jours)	230
Fréquence des départs	À toutes les 15 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	96
Vélos (nb)	96
Automobiles (nb)	18
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	2,00 \$
Automobile (aller simple)	11,00 \$



Quai 1. Terminal d'Oka

Municipalité	Oka
MRC / territoire équivalent	Deux-Montagnes
Secteur géographique	Couronne Nord



Quai 2. Terminal d'Hudson

Municipalité	Hudson
MRC / territoire équivalent	Vaudreuil-Soulanges
Secteur géographique	Couronne Sud



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

Piste cyclable	: Route verte à 44,2 m du quai 1
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



Varenes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny

Année d'implantation	2014
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	21
Durée (minutes)	90
Opérateur	Navark
Période d'activité (nb mois)	4
Mois de début	Juin
Mois de fin	Septembre
Période d'activité (nb jours)	53
Fréquence des départs	À toutes les 90 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	50
Vélos (nb)	25
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	10,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.

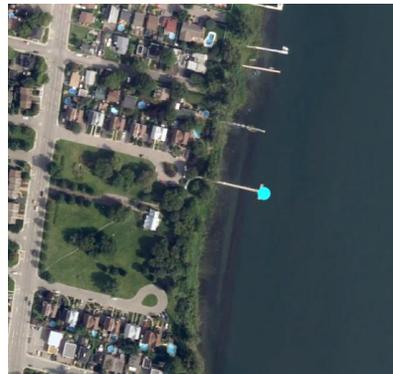


Quai 1. Parc de la Commune	
Municipalité	Varenes
MRC / TE *	Marguerite-D'Youville
Secteur	Couronne Sud

Quai 2. Quai de la maison Beaudry	
	Montréal
	Montréal
	Agglomération de Montréal

Quai 3. Parc Saint-Laurent	
	Repentigny
	L'Assomption
	Couronne Nord

* TE = Territoire équivalent



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

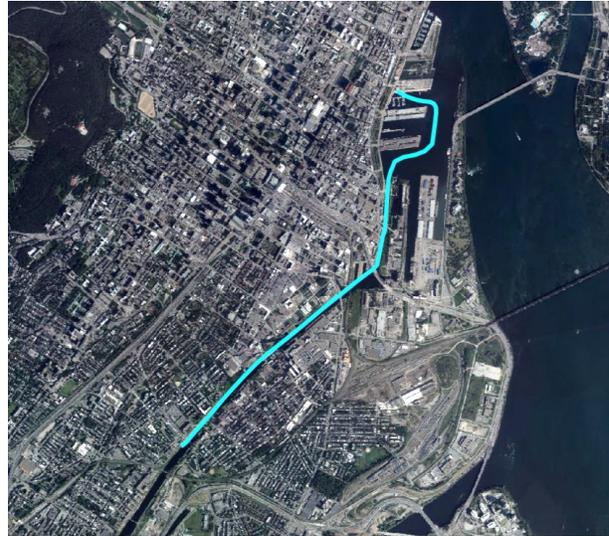
Piste cyclable	: Route verte à 141,9 m du quai 1 et réseaux municipaux à 209,2 m du quai 2 et à 932,6 m du quai 3
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Noyau villageois de Varenes
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



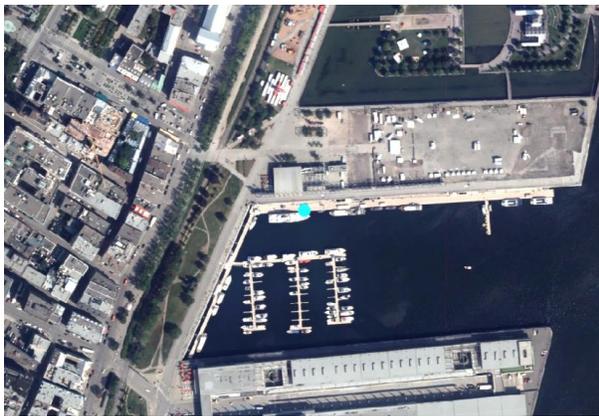
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater

Année d'implantation	2014
Cours d'eau	Canal Lachine
Distance parcourue (km)	5,0
Durée (minutes)	90
Opérateur	Le Petit Navire
Période d'activité (nb mois)	3
Mois de début	Juillet
Mois de fin	Septembre
Période d'activité (nb jours)	35
Fréquence des départs	Un départ par jour
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	28
Vélos (nb)	0
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	26,00 \$
Automobile (aller simple)	s.o.



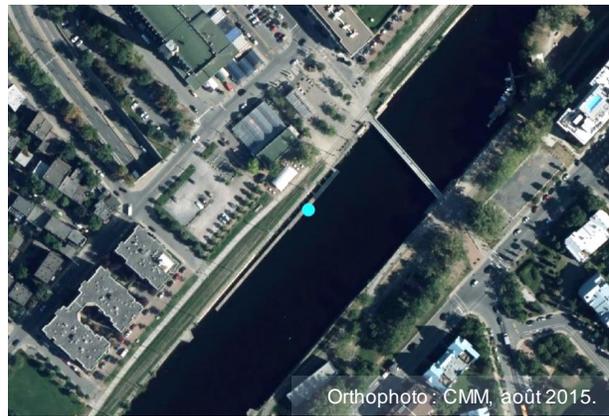
Quai 1. Quai Jacques-Cartier

Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Quai 2. Quai du marché Atwater

Municipalité	Montréal
MRC / territoire équivalent	Montréal
Secteur géographique	Agglomération de Montréal



Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

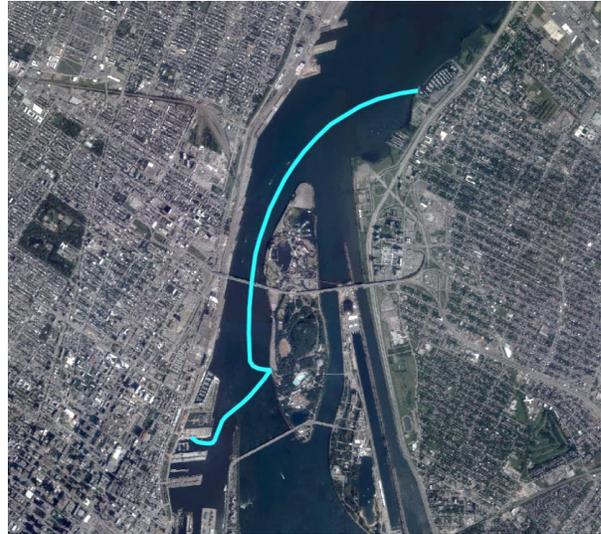
Piste cyclable	: Route verte à 1 m du quai 1 et réseau cyclable municipal à 17,8 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Vieux-Port de Montréal / Vieux-Montréal
Ensemble patrimonial	: Vieux-Montréal et secteur du canal Lachine
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



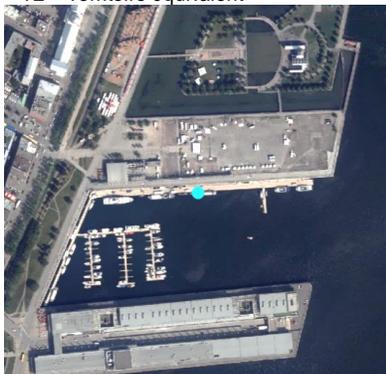
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil

Année d'implantation	1992
Cours d'eau	Fleuve Saint-Laurent
Distance parcourue (km)	5,3
Durée (minutes)	20
Opérateur	Navettes Maritimes du Saint-Laurent
Période d'activité (nb mois)	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
Période d'activité (nb jours)	100
Fréquence des départs	À toutes les 60 minutes
Capacité d'embarquement	
Passagers (nb)	90 (ou 196)
Vélos (nb)	30 (ou 70)
Automobiles (nb)	0
Coût d'embarquement	
Adulte (aller simple)	7,75 \$
Automobile (aller simple)	s.o.

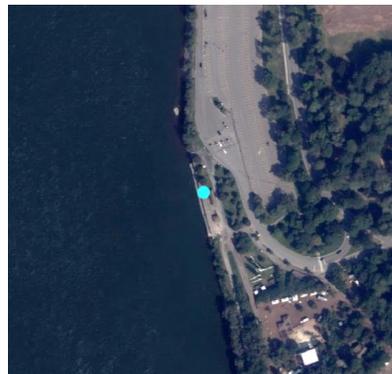


Quai 1. Quai Jacques-Cartier	
Municipalité	Montréal
MRC / TE *	Montréal
Secteur	Agglo. de Montréal

* TE = Territoire équivalent



Quai 2. Île Sainte-Hélène	
Municipalité	Montréal
MRC / TE *	Montréal
Secteur	Agglo. de Montréal



Quai 3. Port de plaisance Réal-Bouvier	
Municipalité	Longueuil
MRC / TE *	Longueuil
Secteur	Agglo. de Longueuil



Orthophoto: CMM, août 2015.

Éléments de la Trame verte et bleue à proximité des quais de la navette fluviale (1 000 m et moins) *

Piste cyclable	: Route verte à 96,1 m du quai 1 et à 18,9 m du quai 3 et réseau cyclable municipal à 433,1 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Vieux-Port de Montréal / Vieux-Montréal et Parc Jean-Drapeau
Ensemble patrimonial	: Vieux-Montréal, Île Sainte-Hélène / Île Notre-Dame et noyau villageois de Longueuil
Parc national	: Aucun

* Les distances ont été calculées à vol d'oiseau et ne tiennent pas compte des contraintes physiques qui pourraient compliquer l'accès.



3 DIAGNOSTIC : FORCES, FAIBLESSES, CONTRAINTES ET OPPORTUNITÉS

Les navettes fluviales sont très fortement imbriquées aux réseaux cyclables du Grand Montréal. Pratiquement l'ensemble des quais utilisés par les navettes fluviales du Grand Montréal se situent à proximité d'une piste cyclable, c'est-à-dire dans un rayon d'un kilomètre et moins de la Route verte, du projet de Réseau vélo métropolitain ou d'un réseau cyclable municipal. Ceci participe au « développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que de la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux » comme prévu au critère 3.5.1 du PMAD qui consiste à mettre en valeur des composantes de la Trame verte et bleue.

Les navettes ne présentent pas toutes la même imbrication aux autres éléments de Trame verte et bleue, que ce soit les pôles récréotouristiques, les ensembles patrimoniaux ou les parcs nationaux. Cet aspect est détaillé dans la section suivante consacrée au concept de développement de navettes fluviales. Les navettes présentent d'ores et déjà une vocation principalement récréotouristique et sont appréciées par les plaisanciers, les excursionnistes et les touristes.

Les principales faiblesses des navettes fluviales dans le Grand Montréal se situent au niveau du financement, de la publicité et de l'intégration de l'offre. Par ailleurs, comme le secteur public cède l'opération des navettes fluviales au secteur privé généralement sur une base annuelle ou bisannuelle, cela crée de l'incertitude face à la continuité de l'offre de service d'une année à l'autre. Des appels d'offres de service plus hâtifs contribueraient à atténuer cette incertitude en plus de favoriser la compétition dans le bassin limité d'entreprises disponibles pour offrir les services de navettes fluviales.

Tableau 8. Forces et faiblesses des navettes fluviales, 2016

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Très forte imbrication avec le réseau cyclable existant, ce qui crée des circuits attrayants pour les cyclistes ▪ Bonne imbrication avec la Trame verte et bleue ▪ Les navettes fluviales ont une vocation largement, voire exclusivement, récréotouristique ▪ Succès des circuits publics et privés ▪ Vitalité du réseau : plusieurs navettes implantées depuis de nombreuses années et de nouvelles récemment mises en place ▪ Expérience des municipalités dans la sous-traitance de contrat de service de bateaux-passeurs ▪ Financement public permet de réduire les droits de passage (2 \$ à 10 \$ pour un adulte, aller simple) ▪ Billets souvent simple ticket modérateur ▪ Services appréciés par le public ▪ Diversité de l'offre répartie dans l'ensemble du Grand Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Service saisonnier ▪ Coûts élevés d'implantation et d'opération ▪ Manque d'intégration de l'offre ▪ Efforts de marketing non coordonnés ▪ Pérennité du service n'est pas assurée (beaucoup de contrats annuels ou bisannuels) ▪ Bassin limité d'entreprises privées pouvant répondre aux appels d'offres de service de navettes des villes ▪ Plusieurs liaisons dépendantes d'un financement public pour assurer leur mise en service ▪ Saturation de certaines liaisons (ex. : offre de service saturé pour la navette Lachine – Lachine et l'affluence dépasse la capacité d'accueil aux périodes de pointes pour la navette Lachine – Châteauguay) ▪ Faible imbrication avec le réseau de transport en commun ▪ Offre d'infrastructures de service (bâtiment d'accueil, aires d'attente, stationnement, etc.) inégale

Traitement : CMM, 2017.



Les navettes fluviales sont appréciées de la population, en témoigne l’achalandage important présenté à la section précédente. Elles offrent des vues panoramiques spectaculaires du Grand Montréal, mettent en valeur des grands cours d’eau et offrent une expérience de découverte unique. Les développements récents de l’offre, combinés à plusieurs liaisons implantées depuis de nombreuses années, sont des indicateurs d’un secteur dynamique. Aussi, plusieurs projets de développement des navettes fluviales sont à l’étude par les partenaires. Ces projets sont détaillés dans la section suivante du concept de développement.

Parmi les liaisons existantes, les gestionnaires respectifs ne partagent pas tous la même vision d’avenir. Si certains avaient des projets de développement dans le court et le moyen termes – acheter de nouveaux bateaux, augmenter le service en ajoutant des mois supplémentaires d’opération ou en établissant des horaires 7 jours sur 7 ou encore offrir un service de croisières et d’excursion parallèle au service de navettes fluviales – plusieurs autres souhaitaient simplement maintenir l’offre de service.

Après des contraintes naturelles et anthropiques pouvant être rencontrées le long des cours d’eau, la contrainte la plus évidente au renforcement ou au développement de l’offre est le financement. Les services de navettes doivent pour la plupart être soutenus par un financement public important et ce financement reste précaire. Parmi les autres difficultés recensées se trouvent la mobilisation des partenaires, l’obtention des autorisations requises, notamment environnementales, sans oublier les aléas météorologiques qui ont un impact direct sur l’achalandage.

Tableau 9. Opportunités et contraintes des navettes fluviales, 2016

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Achalandage annuel significatif ▪ Mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et d’autres cours d’eau d’importance ▪ Accès à des panoramas ▪ Possibilité de développer une promotion intégrée de l’offre existante de service de navettes fluviales ▪ Certains grands cours d’eau n’ont toujours pas de services de navettes (rivières des Mille-Îles et rivière Richelieu), donc plusieurs opportunités de nouvelles liaisons ▪ Possibilités de développer les circuits existants par l’amélioration des infrastructures et la bonification des horaires ▪ La saturation du réseau routier dévie les automobiles vers les deux traverses existantes (Oka – Hudson et Laval – L’Île-Bizard) ▪ Le service de navettes peut être jumelé à une diversité de services récréotouristiques – parcours historiques, parcours gastronomiques, etc. – ou être intégré à des événements – Grand Prix, 375^e de Montréal, 350^e de Contrecoeur, etc. ▪ Caractère unique de l’expérience offerte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs contraintes naturelles : tirant d’eau adéquat parfois loin des rives, rapides, etc. ▪ Plusieurs contraintes anthropiques : digue de la voie maritime, barrages, etc. ▪ La majorité des circuits de navettes fluviales devant être soutenus par un financement public, à l’image des services de transport en commun ▪ La mise en place de circuits nécessite l’implication de multiples partenaires ▪ Affluence affectée par les prévisions météorologiques ▪ Lourdeur administrative pour développer et maintenir un service. Besoin d’une multitude d’analyses (ex. : ingénieurs ou biologistes) et d’approbations (ex. : villes, Transport Canada et MDDELCC) ▪ Nécessite d’importants investissements en immobilisations ▪ Difficultés d’accès à certains quais : non accessibles universellement, manque de stationnements, aucune desserte en transport en commun, chantiers routiers bloquant l’accès, etc. ▪ Mise en place de nouveaux circuits peut se révéler risquée, en témoigne la discontinuation de plusieurs circuits : Saint-Sulpice et l’Île Ronde, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire, l’Île-des-Sœurs et Verdun, etc.



4 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES

Le concept de développement des navettes fluviales s'articule autour du renforcement et du développement du réseau actuel de navettes fluviales, d'une part, et du développement de nouvelles liaisons, d'autre part. L'analyse des forces, des faiblesses, des contraintes et des opportunités des 14 navettes faite à la section précédente contient plusieurs possibilités d'amélioration du réseau actuel. La présente section est consacrée à la localisation des zones de développement qui, lorsque desservies par des navettes fluviales, sont les plus susceptibles de contribuer à l'imbrication des éléments de la Trame verte et bleue.

La Communauté explore la possibilité d'appuyer les navettes fluviales existantes ou projetées dans le cadre d'un prochain programme de réalisation de la Trame verte et bleue. Le concept présenté dans les pages suivantes est une première tentative pour dégager les zones stratégiques de développement des navettes fluviales afin de maximiser la mise en valeur de la Trame verte et bleue.

Les zones identifiées ci-après n'ont pas fait l'objet d'analyses bathymétriques ni d'analyses de faisabilité.



4.1 Obstacles

Il est possible de repérer plusieurs obstacles majeurs et contraintes importantes à la navigation sur les principaux cours d'eau du Grand Montréal. Il y a plus d'une vingtaine de barrages et de rapides. Les barrages sont souvent des obstacles infranchissables, qui peuvent parfois être contournés au moyen d'écluses ou par l'emprunt de circuits alternatifs. Quant aux rapides, il s'agit de zones tumultueuses peu profondes qui rendent la navigation difficile, voire impossible.

Tableau 10. Obstacles majeurs et contraintes importantes à la navigation sur les principaux cours d'eau du Grand Montréal

Cours d'eau	Obstacle / contrainte
Canal de Beauharnois	I. Barrage de Beauharnois
Fleuve Saint-Laurent	I. Barrage de la Pointe-du-Buisson II. Barrage de l'Île-Juillet-1 III. Barrage de l'Île-Juillet-2 IV. Barrage de Pointe-des-Cascades V. Barrage de Saint-Timothée VI. Barrage des Cèdres VII. Digue de la Voie maritime VIII. Rapides des Cascades IX. Rapides de Lachine X. Rapides du Rocher Fendu XI. Rapides du Sault Normand
Rivière des Mille-Îles	I. Barrage de l'Étang-Masson II. Barrage des Moulins III. Barrage du Grand Moulin IV. Rapides du Grand Moulin V. Rapides du Moulin
Rivière des Prairies	I. Barrage de la rivière des Prairies II. Barrage Simon-Sicard III. Rapides du Moulin IV. Rapides de la rivière des Prairies V. Rapides du Cheval Blanc VI. Rapides Lalemant
Rivière Richelieu	I. Barrage de Chambly II. Barrage Fryer III. Rapides de Chambly IV. Rapides Fryer

Source : Ressources naturelles du Canada. L'Atlas du Canada : Toporama. Navionics. Application Web. Traitement : CMM, 2017.

La digue de la Voie maritime est énumérée parmi les obstacles majeurs et les contraintes importantes, car elle constitue une entrave à l'implantation de liaisons directes entre les arrondissements montréalais de Verdun et de Ville-Marie et les municipalités de Sainte-Catherine, Delson, Candiac, La Prairie, Brossard et Saint-Lambert situées sur la Rive-Sud.

Ces obstacles majeurs et contraintes importantes devraient être considérés lors des phases préliminaires de développement de tout nouveau projet de navette fluviale.



4.2 Objectifs de conservation

Toute initiative de développement du réseau de navettes fluviales devra porter une attention particulière à la protection des éléments de la Trame verte et bleue voués à la conservation et identifiés au PMAD :

- 1) les bois et corridors forestiers métropolitains;
- 2) les milieux humides;
- 3) la zone agricole; et
- 4) les aires protégées.

Les zones inondables de récurrence 20 ans devraient également être évitées lors de l'implantation de nouveaux terminaux de navettes fluviales.



Crédit photo | ©CMM



4.3 Concept

Avant tout, le critère de la proximité avec les pistes cyclables doit être intégré au concept de développement des navettes fluviales dans le Grand Montréal. Il est prévu au critère 3.5.1 du PMAD de favoriser la multiplication des points de contact entre le réseau cyclable et le réseau navigable. À l'examen des principaux cours d'eau du Grand Montréal, on constate que les berges sont déjà, en grande partie, ceinturées de pistes cyclables : La Vagabonde longe le lac des Deux-Montagnes, la piste cyclable des Berges longe les rapides de Lachine, La Riveraine suit le Saint-Laurent le long de l'agglomération de Longueuil, etc. Si le critère d'imbrication des navettes fluviales avec le réseau cyclable est important, il n'est pas suffisant puisqu'il ne permet que faiblement d'établir des priorités d'interventions. C'est alors que l'analyse de l'imbrication des navettes fluviales avec les autres éléments de la Trame verte et bleue devient importante.

Voici les cinq groupes d'éléments identifiés au PMAD et retenus pour le présent concept de développement des navettes fluviales :

- 1) les pistes cyclables (Route verte, projet de Réseau vélo métropolitain³ et réseaux municipaux);
- 2) les pôles récréotouristiques;
- 3) les ensembles patrimoniaux;
- 4) les parcs nationaux; et
- 5) le réseau métropolitain structurant de transport en commun⁴.

Les berges du Grand Montréal se voient attribuer un potentiel de développement de services de navettes fluviales allant de bon à supérieur en fonction de leur proximité avec un ou plusieurs des cinq groupes d'éléments de la Trame verte et bleue. Un élément est considéré à proximité lorsqu'il se situe à un kilomètre ou moins d'une berge. Ceci reprend le barème arrêté pour la délimitation des quartiers TOD identifiés au PMAD.

C'est la combinaison des cinq groupes d'éléments qui permet à une berge de présenter un potentiel de développement plus important. Une berge à bon potentiel d'interconnexion se situe à un kilomètre ou moins d'une piste cyclable, d'un pôle récréotouristique, d'un ensemble patrimonial, d'un parc national ou d'un point d'accès au réseau métropolitain structurant. Une berge à très bon potentiel d'interconnexion combine deux de ces cinq groupes d'éléments, par exemple, une piste cyclable et un ensemble patrimonial. Une berge a un excellent potentiel d'interconnexion lorsqu'elle combine trois éléments tandis qu'une berge avec un potentiel d'interconnexion supérieur en compte quatre ou cinq.

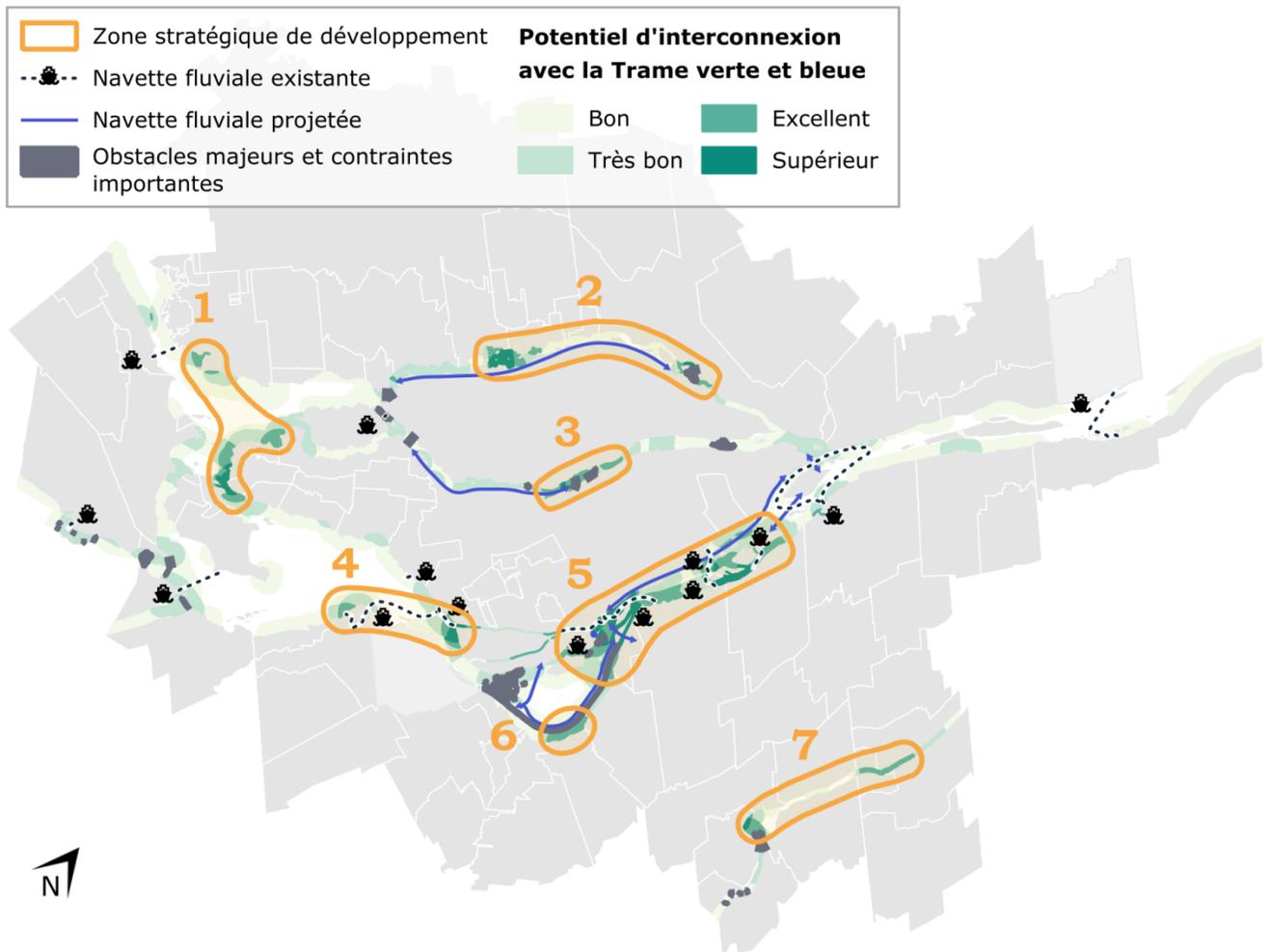
Seules les berges des principaux cours d'eau – le fleuve Saint-Laurent incluant le lac Saint-Louis, le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Prairies, la rivière des Mille-Îles et la rivière Richelieu – ont été examinées. Au besoin, ces critères de qualification du potentiel d'imbrication des berges à la Trame verte et bleue pourraient être appliqués à d'autres cours d'eau.

³ Projet de Réseau vélo métropolitain tel qu'identifié par la Communauté au 28 mars 2017.

⁴ Seuls les tronçons existants des pistes cyclables et les points d'accès existants du réseau structurant de transport en commun ont été retenus.

La méthodologie empruntée permet de dégager sept zones plus propices au développement de services de navettes fluviales existants ou projetés. Ces zones stratégiques de développement évolueront probablement à mesure que la Trame verte et bleue prendra forme, par exemple au fur et à mesure que les réseaux cyclables s'étendront. Par l'identification de zones stratégiques de développement des navettes fluviales, la Communauté explore les moyens de prioriser d'éventuelles interventions afin de maximiser la mise en valeur de la Trame verte et bleue.

Carte 2. Zones stratégiques de développement des navettes fluviales



Note : Les trajets des navettes projetés sont à titre indicatif seulement.
 Traitement : CMM, 2017.



4.3.1 Zone 1 : lac des Deux-Montagnes

La première zone de développement identifiée se situe sur le lac des Deux-Montagnes. À l'extrémité nord-ouest de cette zone se trouve une concentration de plusieurs éléments de la Trame : le pôle récréotouristique d'Oka, le parc national d'Oka et des pistes cyclables. Pour l'instant, cette zone aquatique à fort potentiel de développement n'est desservie par aucune navette fluviale. La traverse Oka se situe plus à l'Ouest. On note également la présence d'une plage, de milieux humides et d'une zone inondable de récurrence 20 ans. Tous ces éléments devraient être pris en considération lors d'une éventuelle analyse de faisabilité.

Les rives de la pointe ouest de l'île de Montréal le long des municipalités de Baie-D'Urfé, de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Senneville et de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro sont également comprises dans cette première zone de développement. Le secteur à potentiel de développement très fort concentre le pôle récréotouristique de Sainte-Anne-de-Bellevue, l'ensemble patrimonial Pierrefonds/Senneville/Sainte-Anne-de-Bellevue/Baie-D'Urfé et des pistes cyclables. En matière d'imbrication avec le réseau structurant de transport en commun, notons également la présence de la gare Sainte-Anne-de-Bellevue de la ligne Vaudreuil-Hudson. Pour l'instant, aucune navette fluviale ne dessert la pointe ouest de l'île de Montréal et aucun projet n'a été recensé. Une marina à la hauteur de Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que la présence du lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue indiquent la présence d'activités maritimes.

4.3.2 Zone 2 : rivière des Mille-Îles

La deuxième zone de développement identifiée englobe une section de la rivière des Mille-Îles allant de Boisbriand au Vieux-Terrebonne. À la hauteur des municipalités de Boisbriand et de Rosemère se trouvent le pôle récréotouristique Sainte-Rose/riivière des Mille-Îles, les deux ensembles patrimoniaux que sont l'archipel de la rivière des Mille-Îles et le village de Sainte-Rose, des pistes cyclables ainsi qu'un axe de rabattement d'autobus.

Le secteur du Vieux-Terrebonne présente également un potentiel de développement très fort en concentrant des éléments de la Trame verte et bleue de même qu'un axe de rabattement d'autobus. Les éléments de la Trame verte et bleue situés à proximité sont le pôle récréotouristique de Terrebonne, les ensembles patrimoniaux de la pointe est de l'île de Laval et de la rue Saint-Louis/Basse-Ville/Île des Moulins-Terrebonne ainsi que des pistes cyclables. Plusieurs entraves à la navigation sont présentes sur la rivière des Mille-Îles au niveau du Vieux-Terrebonne dont les rapides du Moulin, le barrage de l'Étang-Massou et le barrage des Moulins. Il est donc à supposer que toute embarcation naviguant dans la zone de développement no 2 ne pourrait que difficilement s'aventurer au-delà de l'île des Moulins.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Canards Illimités Canada ont identifié plusieurs milieux humides tout le long de la rivière. La zone agricole au nord-est de la ville de Laval est située en partie à proximité des cours d'eau et devrait également être prise en considération lors d'éventuelles analyses de faisabilité, aux côtés des autres éléments de la Trame verte et bleue voués à la conservation.

Aucune navette fluviale ne sillonne la rivière des Mille-Îles. Depuis quelques années, Éco-Nature porte un projet de transport récréatif et utilitaire impliquant 8 municipalités de la couronne Nord et Laval. Le circuit d'une quarantaine de kilomètres aller-retour aurait plusieurs terminaux. Ce projet est maintenant à l'étape d'élaboration du plan d'affaires. Dans l'intervalle, plusieurs infrastructures se développent le long de la rivière des Mille-Îles, dont le secteur d'accueil sur la Berge du Garrot à Laval, un projet financé dans le cadre de la phase 1 de la Trame verte et bleue.



4.3.3 Zone 3 : rivière des Prairies

Une section de la rivière des Prairies concentre à proximité le pôle récréotouristique du Sault-aux-Récollets, l'ensemble patrimonial aux abords de la rivière des Prairies, des pistes cyclables ainsi que les stations de métro Henri-Bourassa et Cartier de la ligne orange. Cette troisième zone de développement, située plus ou moins entre les ponts Viau et Pie-IX, comprend le barrage Simon-Sicard, le barrage de la rivière des Prairies, la centrale de la Rivière-des-Prairies ainsi que le remblai en amont de l'île de la Visitation. Ces infrastructures forment un obstacle infranchissable à la navigation à mi-chemin de cette zone de développement.

La rivière des Prairies ne compte aucun service de navettes fluviales à ce jour. Des discussions sont en cours entre l'arrondissement d'Ahuntsic – Cartierville et l'opérateur Navark pour l'implantation d'une navette fluviale. Le système pressenti servirait à la fois aux déplacements récréatifs et utilitaires. Il existe une marina dans cette zone du côté de Laval.

4.3.4 Zone 4 : lac Saint-Louis

La quatrième zone de développement identifiée comprend à une extrémité, les rives des arrondissements Lachine et LaSalle, et à l'autre extrémité, les rives de Châteauguay. Pour rejoindre ces deux rives, un trajet de plus de 10 km sur le lac Saint-Louis est nécessaire. La concentration d'éléments de part et d'autre de la zone participe à l'attractivité de l'interconnexion des deux rives. D'un côté se trouvent le refuge faunique Marguerite-D'Youville, l'ensemble patrimonial Châteauguay/île Saint-Bernard et des pistes cyclables tandis que de l'autre côté se trouvent le pôle récréotouristique de Lachine, l'ensemble patrimonial du secteur du canal Lachine, des pistes cyclables et la gare LaSalle de la ligne de train Candiac.

L'opportunité d'implanter une navette fluviale a déjà été saisie par l'arrondissement Lachine et la Ville de Châteauguay qui financent conjointement, depuis 15 ans, la navette fluviale Lachine – Châteauguay.

4.3.5 Zone 5 : Vieux-Port de Montréal, secteur du Havre, île Sainte-Hélène et îles de Boucherville

Une cinquième zone englobe sur une vingtaine de kilomètres le Vieux-Port de Montréal, la cité du Havre, l'île Sainte-Hélène et les îles de Boucherville et regroupe une multitude d'attraits récréotouristiques. Elle compte plusieurs pôles récréotouristiques, ensembles patrimoniaux et pistes cyclables, sans oublier le parc national des Îles-de-Boucherville. De plus, les quais Alexandra et King Edward au Vieux-Port de Montréal se situent à proximité la station de Place-d'Armes de la ligne de métro orange.

Les navettes fluviales présentes dans cette zone sont en fonction depuis le début des années 1990 (Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil, promenade Bellerive – île Charron, Longueuil – île Charron et Boucherville – île Grosbois). La navette qui rejoint le Vieux-Port de Montréal au marché Atwater en passant par le canal Lachine s'est récemment ajoutée à cette offre. Le gouvernement du Québec examine la possibilité d'implanter une nouvelle liaison entre Montréal et la Rive-Sud dans le cadre de sa Stratégie maritime. L'opérateur Navark étudie pour sa part la possibilité d'accroître l'offre à partir du secteur du Vieux-Port de Montréal.

Tableau 11. Projet de lien fluvial utilitaire entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal

L'arrondissement Pointe-aux-Trembles – Rivière-des-Prairies porte depuis plusieurs années le projet d'instaurer un lien fluvial utilitaire entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal. Un lien fluvial entre l'arrondissement et le Vieux-Port a notamment pour avantage d'échapper à la congestion présente sur le réseau routier aux heures de pointe.

La pertinence d'instaurer un lien utilitaire entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal, complémentaire au réseau de transport en commun, est appuyée de plusieurs études. Dans une étude de faisabilité pour le compte de l'arrondissement datant de mars 2017, Lemay stratégies est arrivé à la conclusion que l'intérêt d'un projet-pilote entre « Pointe-aux-Trembles et le centre-ville ne fait plus de doute ».

La gestion et la mise en œuvre de liaisons utilitaires dans le Grand Montréal relève de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Puisque les vocations utilitaires et récréotouristiques ne peuvent être totalement exclusives, la Communauté examinera la possibilité d'appuyer financièrement cette initiative dans le cadre du prochain programme de mise en valeur de la Trame verte et bleue.

4.3.6 Zone 6 : Rives de La Prairie

Une sixième zone de développement encercle les rives de La Prairie. Les éléments de la Trame verte et bleue présents sont l'ensemble patrimonial de La Prairie et plusieurs pistes cyclables. Deux axes de rabattement d'autobus se trouvent également à proximité.

La digue de la Voie maritime constitue un obstacle majeur à l'implantation d'un service de navettes fluviales. Cette digue construite pour les besoins de la Voie maritime bloque tout accès direct entre plusieurs municipalités de la Rive-Sud – Brossard, Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine et Saint-Lambert – et l'île de Montréal. La construction de la digue de la Voie maritime a pour ainsi dire isolé de manière permanente le Grand bassin de La Prairie, au nord, du Petit bassin de La Prairie, au Sud. En conséquence, les trajets pouvant être envisagés à partir de La Prairie se limitent à un axe est-ouest.

Des trajets au-delà de Sainte-Catherine à l'ouest ou de Saint-Lambert à l'est devront se faire par l'emprunt de la Voie maritime et la traversée d'écluses, ce qui forme une contrainte importante puisque chaque écluse prend environ 45 minutes⁵. La navigation de plaisance est admise sur la Voie maritime, mais les grands cargos ont préséance, ce qui peut d'autant plus allonger les temps de parcours.

La partie canadienne de la Voie maritime est sous la gestion de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada. Elle est ouverte à la navigation commerciale et à la navigation de plaisance.

L'analyse des milieux humides de la zone aquatique révèle la présence d'eaux peu profondes. Des études bathymétriques pourront révéler l'ampleur de cette contrainte.

Ce secteur n'est pas desservi par un service de navettes fluviales. En fait, aucune navette n'a été recensée ni dans le Petit bassin de La Prairie, ni dans le Grand Bassin de La Prairie. La firme AECOM a

⁵ Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (2017). [La voie maritime : Écluses, canaux et chenaux](#).



toutefois élaboré pour le compte de la Communauté le Plan directeur du parc-plage de Grand Montréal dans lequel deux projets de navettes fluviales étaient mis de l'avant sur le Grand Bassin de La Prairie. Il était initialement proposé d'instaurer un lien maritime le long de la digue, mais seule la liaison entre le Récré-O-parc de Sainte-Catherine et l'île de Montréal a été retenue dans le plan d'interventions.

4.3.7 Zone 7 : rivière Richelieu

La rivière Richelieu présente également une concentration significative d'éléments de la Trame verte et bleue, particulièrement aux abords de Chambly. On y retrouve le pôle récréotouristique de Chambly, le noyau villageois de Chambly/Richelieu et la Route verte. En termes de desserte en transport en commun, cette zone est à proximité d'un axe de rabattement d'autobus compris dans le réseau structurant métropolitain.

Le barrage de Chambly forme un obstacle majeur pour remonter la rivière Richelieu, mais peut être contourné par l'emprunt du canal de Chambly. Il serait également possible pour les embarcations de plutôt descendre le Richelieu à partir de Chambly dans quel cas, aucun obstacle majeur ne serait rencontré.

Dans cette direction se trouve une autre concentration d'éléments d'intérêt : les ensembles patrimoniaux du boulevard Richelieu et du Mont-Saint-Hilaire, un segment du sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire ainsi qu'un axe de rabattement d'autobus.

Bien que la navigation de plaisance soit fort bien implantée tout le long du Richelieu, aucune navette fluviale ne parcourt cette Rivière. Plusieurs initiatives ont toutefois existé par le passé. Encore récemment, un service de navettes entre Beloeil et Mont-Saint-Hilaire était assuré par la Chambre de commerce et d'industrie Vallée-du-Richelieu qui a discontinué le service pour des raisons financières.

À l'extérieur des limites du Grand Montréal, trois navettes sont en fonction sur le Richelieu. Il s'agit des navettes Saint-Denis-sur-Richelieu – Saint-Antoine-sur-Richelieu, Saint-Marc-sur-Richelieu – Saint-Charles-sur-Richelieu et Saint-Roch – Saint-Ours.

4.3.8 Autres projets de navettes fluviales

La Communauté n'exclut pas la possibilité que d'autres zones aquatiques soient propices au développement de navettes fluviales dans une perspective de loisir, de récréation et de plaisance. D'ailleurs, les zones de développement identifiées ne comprennent que la moitié des trajets empruntés par les navettes fluviales en 2016, alors qu'il a été déterminé que leur vocation principale était récréotouristique.

L'analyse précédente révèle que les navettes fluviales Contrecoeur – Lavaltrie, Dorval – L'Île Dorval, Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard, Les Cèdres – îles de Saint-Timothée, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois, Oka – Hudson et Varennes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny présentent une imbrication moins forte avec la Trame verte et bleue. Si aucun des quais de ces navettes ne se situe dans une berge concentrant trois éléments de la Trame verte et bleue, il n'en reste pas moins qu'ils se situent pratiquement tous à proximité d'une piste cyclable. En fait, seuls les quais de Hudson et de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot n'ont pas de piste cyclable dans un rayon d'un kilomètre. En ce sens, les réseaux navigables et cyclables du Grand Montréal présentent déjà une bonne interconnexion.



Jusqu'à maintenant deux autres projets de navettes fluviales n'ont pas été abordés. Ces deux projets s'ajoutent autres projets précédemment évoqués : les projets de transport récréatif et utilitaire sur la rivière des Mille-Îles et sur la rivière des Prairies, les deux projets de liens fluviaux dans le secteur du Vieux-Port de Montréal, le lien fluvial utilitaire entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal et les deux projets de liaisons fluviales à partir du parc-plage du Grand Montréal. Au total, la Communauté a donc dénombré neuf navettes fluviales projetées dans le Grand Montréal. Voici une brève description de ces deux derniers projets.

Horizon multiressource Service-Conseil a élaboré pour le compte de la Communauté un projet de plan de protection et mise en valeur du patrimoine et des paysages de l'Est de l'archipel du Grand Montréal. Il était proposé d'instaurer deux liaisons fluviales vers l'île Sainte-Thérèse : une à partir de la plage de l'Est dans l'arrondissement Pointe-aux-Trembles et l'autre à partir des îles de Boucherville. Le site de la future plage de l'Est se trouve à proximité de la Route verte et d'un axe de rabattement d'autobus. Les berges des îles de Boucherville concentrent généralement au minimum deux à trois éléments de la Trame verte et bleue. Mentionnons que le parc national des Îles-de-Boucherville et les îles de Boucherville sont également identifiés au PMAD comme un ensemble récréotouristique à valoriser et des pistes cyclables municipales.

Quant à l'île Sainte-Thérèse, elle n'a pas été retenue parmi les pôles récréotouristiques ou les ensembles patrimoniaux identifiés au PMAD. Aucune piste cyclable ne sillonne l'île et aucun élément du réseau structurant de transport en commun ne se situe sur l'île. Horizon multiressource Service-Conseil qualifie néanmoins de potentiel récréotouristique de l'île Sainte-Thérèse de grand, ne serait-ce que pour des raisons historiques – les plages Bissonnette et Choquette, situées sur l'île Sainte-Thérèse pouvaient accueillir jusqu'à 10 000 personnes les fins de semaine dans les années 1950 –, mais également pour ces richesses naturelles, son patrimoine culturel et sa localisation à proximité d'un bassin de population important.

Cette brève analyse du potentiel de développement des liaisons fluviales existantes et potentielles démontre l'étendue des possibles. Leur hiérarchisation passera nécessairement par une analyse multicritères qui devrait comprendre au minimum l'analyse de leur intégration à la Trame verte et bleue du Grand Montréal.



5 SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE ET FINANCEMENT

La gouvernance des navettes fluviales est assurée par une diversité d'acteurs, publics et privés. Les recherches auprès des municipalités et des opérateurs ont permis de révéler que le modèle dominant de gouvernance est celui de la sous-traitance du secteur public au secteur privé, mais il existe également quelques cas de gouvernance et de financement totalement publics ou totalement privés. Le détail de ces modèles est décrit ci-après. La présente section se clôt sur l'examen de la possibilité de la création d'une société métropolitaine des navettes fluviales qui serait responsable de l'ensemble des navettes dans le Grand Montréal.

Tableau 12. Navettes fluviales par type de gouvernance, 2016

Navette fluviale	Gouvernance
Boucherville – île Grosbois	Sous-traitance
Contrecoeur – Lavaltrie	Sous-traitance
Dorval – L'Île Dorval	Publique
Lachine – Châteauguay	Sous-traitance
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	Sous-traitance
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	Privée
Les Cèdres – îles de Saint-Timothée	Publique
Longueuil – île Charron	Sous-traitance
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	Sous-traitance
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	Sous-traitance
Oka – Hudson	Privée
Varenes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	Sous-traitance
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	Privée
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	Sous-traitance

Source : Informations fournies par les municipalités et les opérateurs. Traitement : CMM, 2017.



5.1 Gouvernance privée

Les navettes fluviales qui fonctionnent sur un mode strictement privé sont au nombre de trois dans le Grand Montréal. Traverse Oka, traverse Laval et Le Petit Navire sont les entreprises privées responsables de ces liaisons fluviales. Elles déterminent les horaires, les frais d'embarquement et toutes les autres modalités d'opération. Les liaisons qu'elles assurent sont des initiatives privées financées par les revenus d'opération.

Ces entreprises ne reçoivent aucune subvention récurrente. Selon les informations obtenues, traverse Oka est la seule à avoir reçu une subvention ponctuelle pour l'achat de ses bateaux, correspondant à 6 % de leur valeur initiale. Le dragage de la rivière des Outaouais assuré par le ministère des Transports est une autre forme d'aide accordée par le gouvernement du Québec. Avec le temps, l'accumulation de sédiments dans les aires d'accostage du traversier, due à l'agriculture et à la déforestation, compromet la sécurité et l'efficacité des opérations du traversier et ultimement, la continuité du service. Comme le ministère des Transports est responsable d'assurer la circulation des biens et des personnes entre les deux rives du lac des Deux-Montagnes, ce dernier a procédé au dragage du chenal en 2005. Le dragage précédant remontait à 1984⁶.

Tableau 13. Navettes fluviales sous la responsabilité d'entreprises privées, 2016

Navette fluviale	Entreprise privée responsable de la gouvernance
Oka – Hudson	Traverse Oka
Laval-sur-le-Lac – L'Île-Bizard	Traverse Laval
Vieux-Port de Montréal – marché Atwater	Le Petit Navire

Source : Communauté (2017). *Informations fournies par les municipalités et les opérateurs de janvier à mars 2017.*

Les propriétaires privés étaient unanimes à savoir que les salaires occupent une part importante des frais d'opération. Parmi les autres postes de dépenses importants mentionnés se trouvent : le carburant, les assurances, les loyers et la maintenance. Les frais d'immobilisations (ex. : achat de bateaux et construction de quais), pourtant importants, n'ont pas été mentionnés. Au moment des entretiens avec les propriétaires, ces frais avaient probablement été remboursés en grande partie, et peut-être même en totalité.

Il est raisonnable de penser que les entreprises plus que centenaires que sont les traverses Oka et Laval sont rentables. Aucune entreprise privée ne saurait être déficitaire sur une aussi longue période et perdurer. Quant à la navette entre le Vieux-Port de Montréal et le marché Atwater assuré par Le Petit Navire, elle existe depuis trois saisons. Son retour prévu à la saison 2017 semble démontrer une certaine rentabilité ou du moins l'intérêt de l'entreprise de développer ce créneau.

⁶ Pour de plus amples informations au sujet du dragage d'entretien entre Hudson et Oka, le lecteur est invité à consulter le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (2003). [Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes : Rapport d'enquête et d'audience publique](#). Rapport 180.



5.2 Contrat de marchés publics : sous-traitance au secteur privé

La sous-traitance par contrat de service du secteur public au secteur privé est le modèle de gouvernance le plus répandu pour la mise en service de navettes fluviales dans le Grand Montréal. Les municipalités déterminent les heures d'opération, les jours de service, la tarification, la capacité des embarcations, le trajet ainsi que les points d'arrivée et de départ, puis cèdent la responsabilité de l'exécution au secteur privé. Les contrats de services de navettes fluviales sont généralement accordés au terme d'un processus d'appel d'offres, puisqu'ils impliquent une dépense de plus de 25 000 \$.

Contrairement à ce qui a pu être observé pour les navettes fluviales avec un mode de gouvernance privée, les revenus de billetterie ne suffisent pas à combler l'ensemble des dépenses d'opération des navettes fluviales en sous-traitance. Les municipalités ont versé environ 1,5 M\$ en subventions publiques en 2016 pour assurer leur mise en service. En 2016, Navark était responsable de sept des neuf contrats de service de navettes fluviales dans le Grand Montréal. La compagnie Navettes Maritimes du Saint-Laurent était pour sa part responsable de la navette reliant le Vieux-Port de Montréal à Longueuil en passant par le parc Jean-Drapeau, soit la navette en sous-traitance avec le plus grand nombre de jours d'opération et avec la plus forte capacité d'accueil. La compagnie Gestion Nauti-Cités était pour sa part responsable de la navette qui relie les parcs Saint-Louis et René-Lévesque dans l'arrondissement Lachine. Ce faisant, les subventions publiques relatives à la mise en service des navettes fluviales étaient réparties comme suit entre les opérateurs privés : 56 % à Navettes Maritimes du Saint-Laurent, 42 % à Navark et 2 % à Gestion Nauti-Cités⁷.

Dans quelques cas, les revenus de billetterie sont conservés par les municipalités, ce qui permet d'absorber une partie des frais encourus dans le cadre des contrats de service. C'est le cas des navettes Contrecoeur –Lavaltrie, Lachine – Lachine et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois.

Tableau 14. Financement public des navettes fluviales sous-traitées au secteur privé, 2016

Navette fluviale	Financement public ^a	Opérateur
Boucherville – île Grosbois	109 111,28 \$	Navark
Contrecoeur – Lavaltrie	25 000,00 \$	Navark
Lachine – Châteauguay	91 980,00 \$	Navark
Lachine, parc Saint-Louis – Lachine, parc René-Lévesque	34 310,00 \$	Gestion Nauti-Cités
Longueuil – île Charron	156 833,00 \$	Navark
Montréal (promenade Bellerive) – île Charron	129 428,00 \$	Navark
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot – Beauharnois	10 000,00 \$	Navark
Varenes – Pointe-aux-Trembles – Repentigny	101 369,67 \$	Navark
Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil	821 896,49 \$	Navettes Maritimes du Saint-Laurent
Total	1 479 928,40 \$	

Note : a) Financement public accordé par la municipalité correspond au montant forfaitaire arrêté par le contractant. Lorsque plus d'une municipalité est desservie par une navette fluviale, le financement public est réparti à parts égales entre les municipalités.

Source : Prix des contrats conclus sur SEAO, résolutions des conseils d'administration et informations fournies par Contrecoeur, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et Gestion Nauti-Cités.

⁷ La part des subventions publiques sur l'ensemble des budgets d'opération des opérateurs privés n'a pas été établie. Pour y arriver, il faudrait d'abord recenser l'ensemble des activités de ces entreprises, lesquelles ne se limitent pas à l'opération des navettes fluviales. Ensuite, plusieurs hypothèses de coûts et de revenus devraient être émises pour arriver à un estimé. Les entreprises privées ne sont pas tenues de rendre public leur budget de fonctionnement.



Dans tous les autres cas de sous-traitance, c'est plutôt l'opérateur qui conserve les revenus de billetterie. Les soumissionnaires établissent alors leur prix forfaitaire sur la base d'hypothèses de revenus de billetterie. Donc, le financement public accordé pour les trois navettes vers les îles de Boucherville, pour la navette entre Lachine et Châteauguay, pour la navette à partir de Varennes et pour la navette reliant Montréal à Longueuil ne couvre probablement pas l'entièreté des frais d'opérations.

Pour huit des neuf navettes en sous-traitance, les subventions publiques des municipalités et les revenus de billetterie forment les deux seules sources de financement pour l'opération des navettes fluviales. Dans le cas de la navette entre Contrecoeur et Lavaltrie, une troisième source de financement s'ajoute soit celle de revenus de commanditaires.

Les frais d'opérations des bateaux sont généralement tous à la charge des opérateurs, c'est-à-dire les frais d'entretien et de remisage des bateaux, les salaires, le carburant, les licences, les permis, les loyers, l'inspection, etc. Il n'y a que l'arrondissement Lachine qui possède son propre bateau pour faire la navette entre les parcs Saint-Louis et René-Lévesque. Ce faisant, l'arrondissement se charge et de l'entretien, de l'inspection et de l'entreposage de son bateau. L'entreprise Gestion Nauti-Cités, qui s'est vu accordée le contrat de gestion du Port de plaisance de Lachine, s'occupe pour sa part verser les salaires et de payer le carburant pour opérer le bateau de l'arrondissement. Il s'agit du seul cas de sous-traitance où l'entité publique est propriétaire du bateau.

La construction, l'installation et l'entretien des quais sont généralement exclus des contrats de service.

Voici quelques cas de figure. Le quai Jacques-Cartier est de juridiction fédérale et sa gestion est assurée par la Société du Vieux-Port de Montréal inc. Le port de plaisance de Lachine est sous la juridiction de l'arrondissement Lachine qui en cède la gestion sur une base contractuelle au secteur privé. De manière similaire, la Ville de Longueuil a délégué l'administration du port de plaisance Réal-Bouvier à l'Association Sogerive inc., une société contrôlée par la Ville. Le quai flottant du parc de la promenade Bellerive est possédé par la Ville de Montréal, mais son installation et son entretien sont confiés à l'opérateur. Le quai d'accueil de la navette à partir de la promenade Bellerive sur l'île Charron est installé et maintenu par la SÉPAQ. À Contrecoeur, la construction et l'entretien du quai sont à la charge de la municipalité. L'administration des quais est souvent du ressort des municipalités, mais il y a des cas où elle relève tantôt du gouvernement du Canada tantôt du gouvernement du Québec.

Les contrats de service de navettes fluviales sont de courte durée. Ils s'étendent en moyenne sur deux ans. À ce chapitre, la navette Lachine – Châteauguay fait figure d'exception puisque la Ville de Châteauguay a conclu une entente de service de cinq ans avec la compagnie Navark. Alors que la plupart des contrats ont une durée fixe, trois comprennent une option de reconduction pour deux saisons. L'arrondissement de Lachine s'est prévalu de cette option en renouvelant le contrat qui la lie à Gestion Nauti-Cités pour les années 2017 et 2018. La Ville de Boucherville s'est également prévalu de l'option de reconduction avec la compagnie Navark qui assurera la liaison vers l'île Grosbois en 2017 également.

5.3 Gouvernance publique par les municipalités

Dans le Grand Montréal, il existe deux exemples de financement et de gestion d'un bateau-passeur qui relèvent exclusivement du domaine public : la navette entre Les Cèdres et les îles de Saint-Timothée et la traverse entre Dorval et L'Île Dorval. Le bateau appartient à la municipalité qui embauche chaque année un capitaine. Les frais de cette navette, qui est en service depuis 2001, sont partagés entre la Ville de



Les Cèdres, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et la Ville de Beauharnois. Le gouvernement du Québec accorde une subvention. Les revenus de billetterie viennent compléter le financement. Au total, les dépenses associées aux opérations de cette navette totalisaient moins de 40 000 \$. Rappelons que la navette vers les îles de Saint-Timothée est en fonction près de soixantaine de jours par année des mois de mai à octobre.

La Ville de L'Île Dorval a indiqué que l'opération de la traverse est assurée par un employé de la Ville. Comme la traverse est destinée à l'usage exclusif des résidants de L'Île Dorval, aucun partage des coûts n'est effectué avec la seconde ville desservie, à savoir la Ville de Dorval. En fait, la Ville de L'Île Dorval assume seule les frais reliés à ce service. Il n'a pas été possible de chiffrer les coûts totaux d'opération. Il est à supposer qu'ils présentent de fortes ressemblances avec ceux de la Ville de Les Cèdres.

5.4 Gouvernance publique par une société des navettes fluviales

La gestion des navettes fluviales dans le Grand Montréal pourrait être assurée par une société publique. À l'exception des trajets Longueuil – île Charron, Montréal (promenade Bellerive) – île Charron, Vieux-Port de Montréal – parc Jean-Drapeau – Longueuil qui sont regroupés sous la gestion de la Ville de Montréal, les onze autres services de navettes fluviales dans le Grand Montréal sont sous la responsabilité de gestionnaires distincts.

Le regroupement des quatorze navettes fluviales sous une autorité unique pourrait permettre de créer une vision d'ensemble à long terme, d'harmoniser l'offre de service et la tarification, de publiciser les services de navettes fluviales sous une même bannière et de centraliser l'information au sujet des navettes fluviales.

Dans le Grand Montréal, il existe d'ores et déjà deux organismes métropolitains avec des compétences en transport en commun : l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)⁸ et la Communauté métropolitaine de Montréal. L'ARTM a pour mission de « d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire ». Il n'est pas prévu que cette offre de transport collectif exclut le transport fluvial.

La Société des traversiers du Québec (STQ) possède des compétences en transport fluvial en vertu de l'article 3 de sa loi constitutive (chapitre S-14) :

La Société a pour objets :

- a) de fournir des services de transport par traversier entre les rives des fleuves, rivières et lacs qui sont situés dans le Québec et des services d'excursion sur ces fleuves, rivières et lacs, ainsi que, sur ses navires, des services accessoires ou complémentaires;
- b) d'acquérir, de posséder ou d'aliéner les biens nécessaires à ces services, et d'exécuter ou de faire exécuter tous les travaux destinés à assurer ces services.

Depuis sa création en 1971, la STQ est devenue responsable de la gestion de 13 traverses à travers le Québec. L'opération des traverses sous la gestion de la STQ est soit sous-contractée ou assurée par la STQ. Aucune des traverses exploitées ne relie deux points d'embarquement situés dans le Grand

⁸ En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, à compter du 1^{er} juin 2017 l'Autorité régionale de transport métropolitain succédera à l'Agence métropolitaine de transport.



Montréal. La STQ exploite en partenariat avec les Croisières CTMA la desserte maritime qui relie le Vieux-Port de Montréal aux Îles-de-la-Madeleine.

Dans l'état actuel de la législation, la STQ pourrait devenir responsable de la gestion d'une ou plusieurs navettes fluviales situées dans le Grand Montréal. Elle mentionne d'ailleurs dans son plan stratégique 2014-2018 vouloir accroître ses revenus autonomes notamment « par la prise en charge de l'exploitation de nouvelles traverses ». Pour cela, la STQ cible probablement des liaisons rentables. Seules deux navettes dans le Grand Montréal remplissent ce critère.

Les navettes du Grand Montréal ont la particularité d'être empruntées surtout pour des motifs récréotouristiques de courte durée : sortie de plaisance, boucles cyclables, etc. Le Secrétariat aux affaires maritimes a reconnu, dans le Plan d'action 2015-2020 pour la mise en œuvre de la Stratégie maritime, l'apport récréotouristique structurant des navettes fluviales « du fait qu'elles peuvent s'arrimer avec les réseaux cyclables et pédestres de la Route verte et du futur Réseau vélo métropolitain. »

La Communauté souscrit à cette vision des navettes fluviales. Elle entrevoit plusieurs opportunités de renforcement et de développement pour favoriser l'interconnexion des navettes fluviales aux réseaux cyclables, et plus largement plusieurs opportunités de renforcement et de développement afin de maximiser leur apport à la mise en valeur la Trame verte et bleue du Grand Montréal.

Financement d'une gouvernance métropolitaine des navettes fluviales

Pour l'année 2016, les frais totaux de fonctionnement des navettes sont estimés par la Communauté à 4,4 M\$⁹ pour l'ensemble des 14 liaisons fluviales. Un peu plus du tiers de ces frais (36 %) ont été assumés par les subventions publiques des municipalités et des arrondissements du Grand Montréal. Le reste a été comblé par les revenus de billetterie. Dans un scénario de centralisation de la gestion des navettes fluviales, il serait possible de revoir le partage des subventions publiques.

⁹ Pour arriver à ce montant de 4,4 M\$ en frais totaux de fonctionnement, la Communauté a estimé des revenus de billetterie en fonction de l'achalandage puis a additionné à ces revenus, le cas échéant, les subventions publiques. Lorsque les navettes étaient opérées par des entreprises privées, une marge de profit de 10 % a été retranchée du total des revenus pour arriver aux frais totaux de fonctionnement. Lorsque les revenus de billetterie étaient gardés par les villes, ils ont été retranchés des dépenses pour arriver au total des frais de fonctionnement.



6 PLAN D'ACTION SUR 5 ANS

Tout programme de développement des navettes fluviales devrait se faire sur deux plans : le renforcement des circuits existants et le développement de nouveaux circuits de navettes fluviales. D'un côté comme de l'autre, le potentiel d'investissement est important. Il sera nécessaire d'établir une grille d'évaluation adéquate pour prioriser les possibilités d'interventions.

Tableau 15. Actions pour le développement des navettes fluviales, 2017

Action	Acteurs
Arrêter un financement pour les navettes fluviales dans le cadre de la réalisation du Réseau vélo métropolitain ou encore dans le cadre de la réalisation de la Trame verte et bleue	Gouvernement du Québec, Communauté métropolitaine de Montréal, municipalités
Chercher à diversifier les sources de revenus disponibles au renforcement et au développement des navettes fluviales	Communauté métropolitaine de Montréal
Établir une vision à long terme avec les objectifs précis	Communauté métropolitaine de Montréal en partenariat avec le gouvernement du Québec et les municipalités
Développer un programme de financement des navettes fluviales : établir les organismes admissibles, les critères de sélection, une grille de calcul, etc.	Communauté métropolitaine de Montréal en partenariat avec le gouvernement du Québec et les municipalités
Faire un appel de projets auprès des organismes admissibles	Communauté métropolitaine de Montréal
Étape optionnelle : choisir un projet-pilote	Communauté métropolitaine de Montréal, municipalité et opérateurs
Financer les projets de développement des navettes fluviales	Communauté métropolitaine de Montréal et municipalités

En plus des critères proposés dans le concept de développement, toute analyse détaillée d'un potentiel circuit de navette fluviale devrait également prendre en considération la présence : de quais, marinas ou ports publics, de bâtiments d'accueil et de services de proximité. Les projets devront également être évalués en fonction du respect des normes environnementales, de leur intégration au milieu d'accueil et de la qualité des aménagements proposés. Dans le cas de développement de nouveaux circuits, des analyses de faisabilité devraient être exigées.

À court terme, la Communauté explore la possibilité d'appuyer la mise en place de nouvelles navettes fluviales et d'améliorer les services de navettes fluviales existants dans le cadre du prochain programme de réalisation de la Trame verte et bleue. Ce soutien pourrait être prévu au volet du sentier cyclable et prendre la forme d'un appui financier aux infrastructures (quais et équipements d'accueil). Les bateaux de propriété municipale et dédiés exclusivement aux services de navettes pourraient possiblement être admissibles à un financement. Par contre, les frais relatifs à l'opération des navettes fluviales ne seraient pas admissibles.