

HORIZON 2031

# PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN

GRAND MONTRÉAL

ACCESSIBLE

CONTINU

ATTRACTIF

CONVIVIAL

CONNECTÉ



SEPTEMBRE 2017

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 .....	38
MISE EN ŒUVRE.....	50
QUELQUES CHIFFRES CLÉS.....	56

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 – FICHES TECHNIQUES (À VENIR FIN OCTOBRE 2017).....	58
ANNEXE 2 – DOCUMENT DE RÉFLEXION SUR LE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES .....	59

# 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 km<sup>2</sup>. 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 résidants de la Communauté métropolitaine de Montréal 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 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 compterait ainsi plus de deux millions de citoyens pratiquant cette activité. 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 tout en favorisant 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, la connectivité, l'accessibilité, la santé et la qualité de la vie. »*

Source : Nouvel agenda urbain, paragraphe 118.

Le présent document présente le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain 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<sup>er</sup> 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, des objectifs et des 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. En effet, le développement du vélo en lien avec l'accessibilité aux aires TOD (Transit-Oriented Development) et aux pôles d'emplois n'avait pas été abordé dans le projet de PMAD. 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, 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 serait 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.

### **UN PROJET DISCUTÉ DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES**

C'est en 1998 que Vélo Québec a proposé au gouvernement du Québec de développer un réseau cyclable qui relierait les municipalités du territoire et donnerait accès à plusieurs destinations, aux pôles d'emplois, aux parcs et aux sites récréotouristiques. Cette idée s'est traduite par le Réseau vélo métropolitain qui a été intégré au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

## 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, et 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. »*

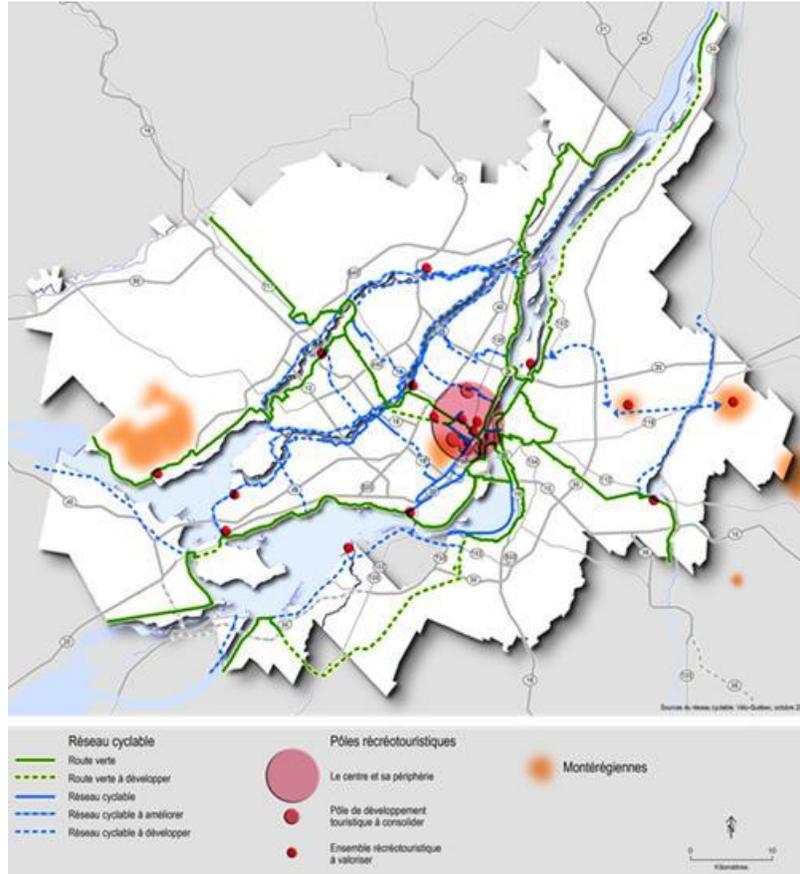
Source : Rapport de consultation publique de la commission de l'aménagement. *Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement* – Novembre 2011. Page 44.

### 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)

La pratique du vélo se trouve également favorisée, dans le PMAD, par le choix de concentrer, d'ici 2031, 40 % des nouveaux ménages dans des quartiers de type TOD. La création de ces milieux de vie durables servira en effet à l'amélioration de la qualité de vie urbaine avec, notamment pour résultat attendu, « l'amélioration de la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche) ». (p. 81)

L'objectif de transfert de l'utilisation de l'auto solo vers les modes actifs de transport et les transports collectifs contribuera également à la lutte contre les changements climatiques puisque le secteur du transport représente le principal secteur d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Ce secteur contribue en effet pour 40 % des émissions de la région métropolitaine de Montréal.

### **Un premier axe métropolitain : le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire**

Après l'entrée en vigueur du PMAD, en mars 2012, la réalisation du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire fut l'un des premiers projets autorisés par la CMM dans le cadre d'une entente avec le gouvernement du Québec pour le financement et la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire est le premier axe du Réseau vélo métropolitain. L'inauguration du Sentier est prévue en septembre 2017 et constituera un legs de la Communauté soulignant le 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal.



## 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 à Oka

En juin 2016, le parachèvement d'un nouveau tronçon du Sentier situé à Oka a été annoncé. Ce tronçon, réalisé grâce à une contribution financière de 304 638 \$, répartie à parts égales entre le MAMOT, la CMM et la municipalité d'Oka totalise près de 3 kilomètres. Le parcours



début

au quai municipal, longe le lac des Deux Montagnes sur la rue Saint-Sulpice, avant d'emprunter les rues Dupaigne, Saint-Jean-Baptiste pour ensuite relier la passerelle Saint-Jean-Baptiste et le parc national d'Oka. Ainsi, environ 1 700 mètres du sentier cyclable ont été mis aux normes (y compris le marquage au sol et la signalisation) 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 de maximiser l'expérience des cyclistes.

### Nouveau tracé de la Promenade cyclable et pédestre le long du fleuve Saint-Laurent à Boucherville et à Longueuil

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 sera d'environ 16 M\$, dont 10 M\$ seront 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, de panneaux de services, ainsi que de divers éléments de repérage tels que les bornes et haltes.

CMM.

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

## 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 Vélo Québec, a tenu le Forum vélo métropolitain. Trois rencontres d'une demi-journée se sont déroulées à Montréal, à 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 et d'identifier les principaux défis techniques et les solutions applicables localement. La complémentarité entre le vélo et les transports publics, et celle de la mobilité active dans les zones TOD, ont également été soulignées. Des exemples de cas de bonnes pratiques ont été présentés par des représentants des municipalités, de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) et du ministère des Transports, du Développement durable et de l'Électrification des transports (MTDEET). 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, en collaboration avec la Communauté, a réalisé un guide pratique à l'intention des municipalités de la Communauté intitulé « *Forum vélo métropolitain 2014 : développer le réseau vélo métropolitain* ».

## **Projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain**

Dès 2012, la Communauté engageait les études de planification du Réseau vélo métropolitain et a mandaté Vélo Québec pour l'accompagner dans cette démarche. Les études, complétées en 2013, 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.

Tous les 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 ensuite été colligée et analysée. À partir des informations reçues et de celles déjà disponibles, un ensemble de voies cyclables a été établi. 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 ainsi de valider la définition des tracés. Les participants étaient également invités à proposer des tracés alternatifs.

À la suite de cette démarche de consultation, des ajustements ont été apportés et incorporés au projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, soumis pour discussion à l'été 2017. Le présent plan directeur détermine le Réseau vélo métropolitain. Outre le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, le Réseau vélo métropolitain comporte 70 axes totalisant près de 1 600 km. Le 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.

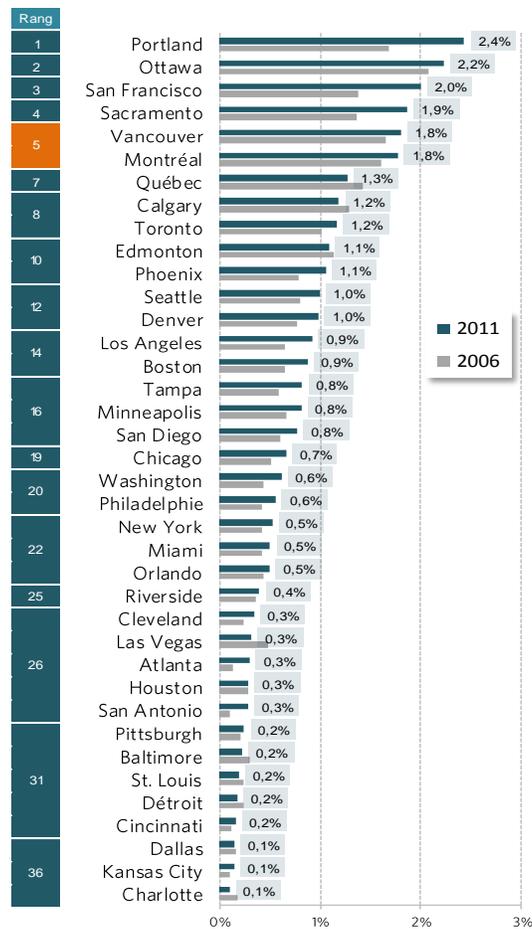
# 2

## 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<sup>e</sup> 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 les 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<sup>e</sup> rang en Amérique du Nord et au 20<sup>e</sup> 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 <sup>2</sup>	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	1 500	18
<b>Montréal</b>	3,2%	788	2,2	460	5 200	20
Portland	6,8%	668	1,9	100	1 000	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 en étapes 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 introduites 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 durant la même période, à l'initiative de la Communauté urbaine de Montréal, qui regroupait toutes les municipalités de l'île de Montréal. 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 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 sur le territoire du Grand Montréal s'étendent sur plus de 2 200 km et représentent la totalité 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 – chaussées désignées, bandes cyclables, pistes cyclables et sentiers polyvalents. L'état des différentes voies cyclables est variable, avec certains des segments existants en bon état et d'autres nécessitant 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 international de l'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 143 km, ce sentier :

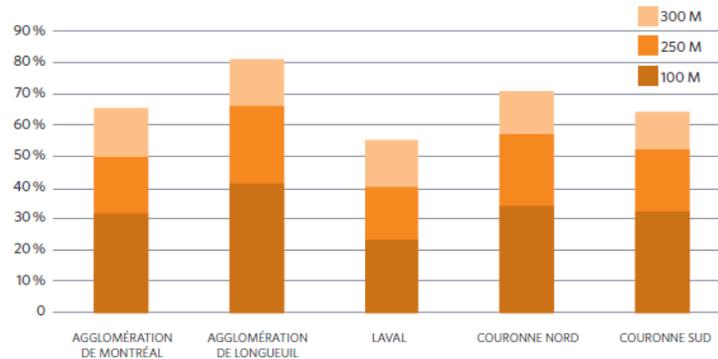
- reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles de Boucherville et parc du mont Saint-Bruno) ainsi que le Centre de la nature du mont Saint-Hilaire (qui fait partie de la Réserve de biosphère de l'UNESCO);
- traversera 17 municipalités : Oka, Saint-Joseph-du-Lac, 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 et 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.qc.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. Traitement : 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 de Lachine avaient également la possibilité d'être parcourus par navette fluviale. Seule la navette sur le canal de 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 par année.

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 ou 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, et plus particulièrement les travailleurs, seraient intéressés à utiliser une navette fluviale partant de la Place du Village-de-la-Pointe-aux-Trembles.

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](http://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 les transports 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 de transport actif 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, soit 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 dans les 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 et 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 de Deux-Montagnes. L'inscription est gratuite et est réservée aux usagers qui souscrivent à un abonnement OPUS+ ou OPUS+ entreprise.



Cette Vélostation :

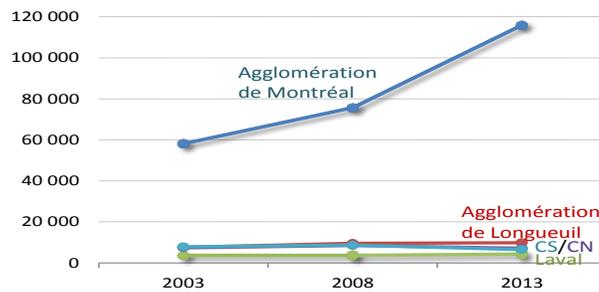
- comporte une porte coulissante qui s'ouvre automatiquement;
- contient 78 places au total;
- a été conçue pour des vélos standards à deux roues;
- est accessible 23 heures sur 24 (fermée de 3 h à 4 h pour l'entretien), 7 jours sur 7 et 365 jours par année.

### Évolution récente de la pratique du vélo

Sur le territoire de la CMM, on observe une hausse du nombre de déplacements à 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 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.

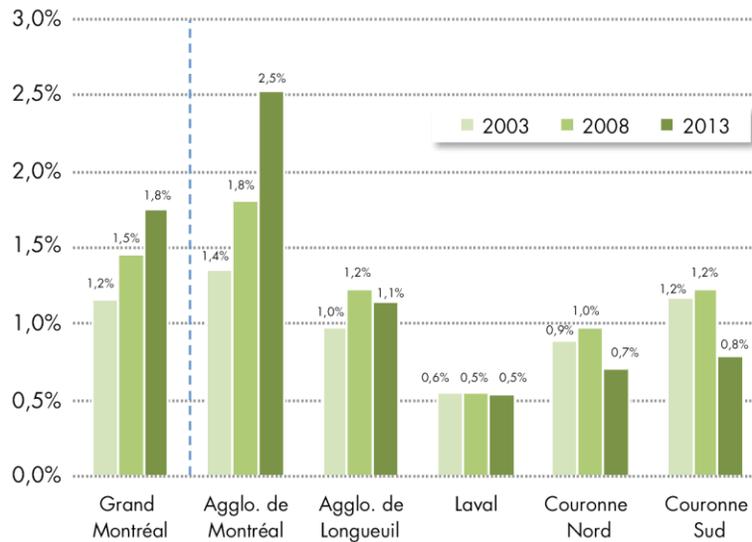
### Part modale des déplacements réalisés en vélo

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-évaluée<sup>1</sup>. 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 une diminution de leurs parts modales vélo. Les secteurs de Laval et de Longueuil sont restés relativement stables.

<sup>1</sup> 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 déplacement (le travail, mais également les études, le magasinage ou les loisirs). Il faut toutefois prendre en considération que ces données présentent la situation en journées ouvrables d'automne et ne sont pas représentatives 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) réalisées 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.

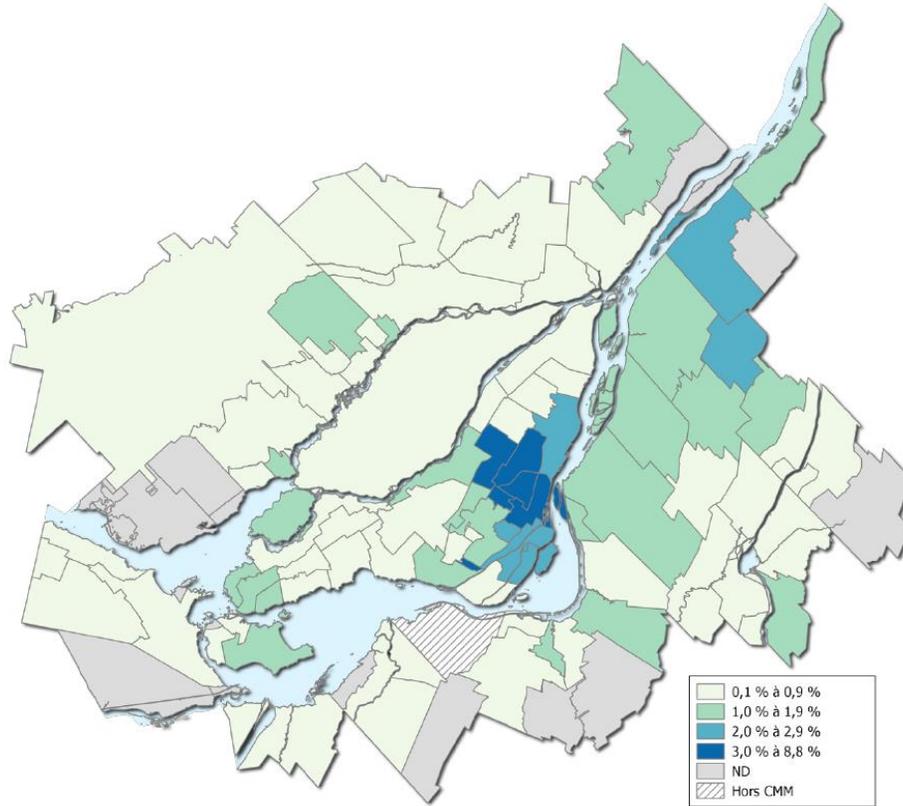
**Part modale des déplacements journaliers effectués à vélo dans le Grand Montréal, selon le secteur d'origine du déplacement, jours ouvrables d'automne 2003-2013**



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, soit les secteurs centraux de l'île de Montréal, 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, sauf 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**

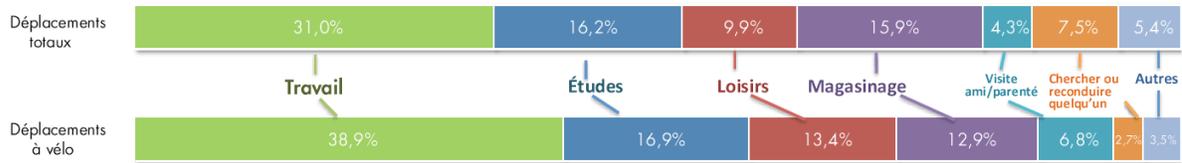


Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement : CMM, 2017.

**Motifs des déplacements réalisés en vélo**

Les cyclistes du Grand Montréal utilisent le vélo les 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 %).

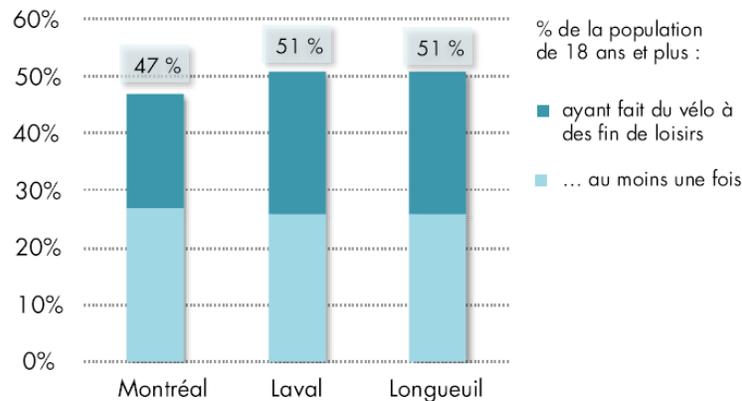
## Répartition des déplacements journaliers totaux et à vélo dans le Grand Montréal, selon le motif (sans les déplacements de retour à domicile), jours ouvrables de l'automne 2013



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 les 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



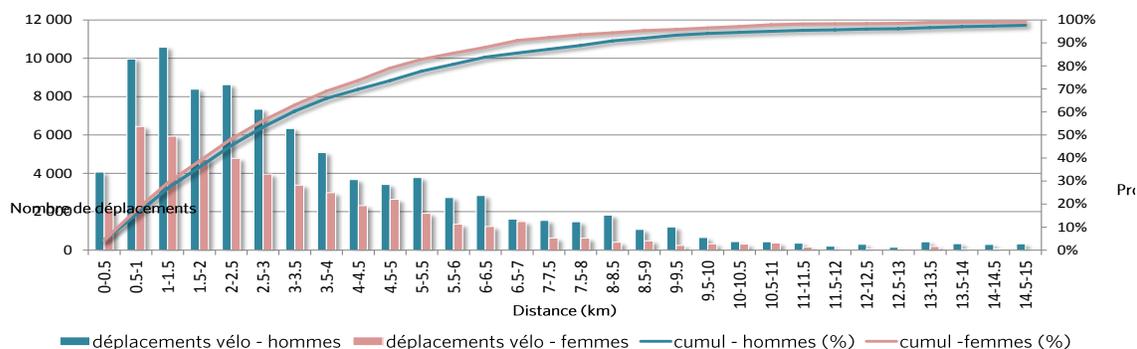
Note : Les données proviennent d'un sondage dont le nombre de répondants varie, selon la ville, entre 400 et 449 personnes, avec des marges d'erreur maximales entre  $\pm 4,7\%$  et  $\pm 4,9\%$ .

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 les jours ouvrables de semaine est particulièrement important pour les petites distances de 1,5 km ou 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



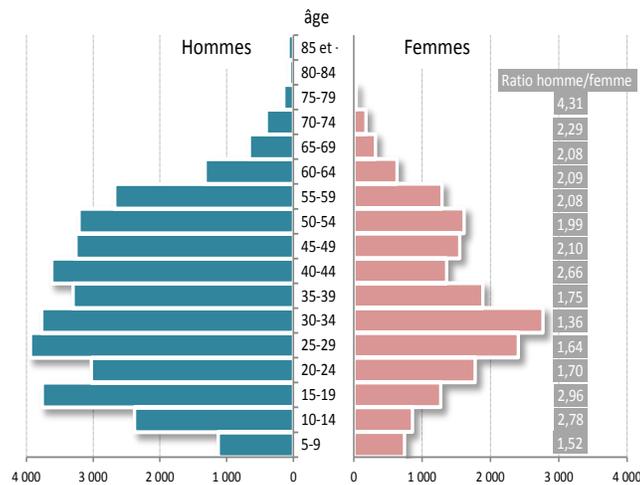
Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement : CMM, 2017.

## 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 du vélo

Il existe une grande différence entre les taux d'utilisation du vélo 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 retenons quatre facteurs.

#### 1. Les infrastructures cyclables

Parmi les différents types d'infrastructures cyclables, les bandes et les pistes cyclables ont couramment fait l'objet d'analyses. 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 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 situés à moins de 400 mètres. Mentionnons également deux études indiquant que 20 % des femmes pratiquant le vélo changeraient de mode de déplacement en l'absence de ces infrastructures.

D'autres types d'équipements tels que les places de stationnement pour bicyclettes ainsi que l'ensemble des services de fin de parcours, comme les douches ou casiers pour les vêtements, ont couramment fait l'objet d'études. La présence de stationnements pour bicyclettes 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 bicyclettes dans les gares de transport en commun serait très favorable au développement du vélo et contribuerait à l'évolution des déplacements bimodaux.

## 2. La sécurité sur les routes

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

Nombre d'études permettent 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 au 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 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 pourquoi 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 (sic) 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

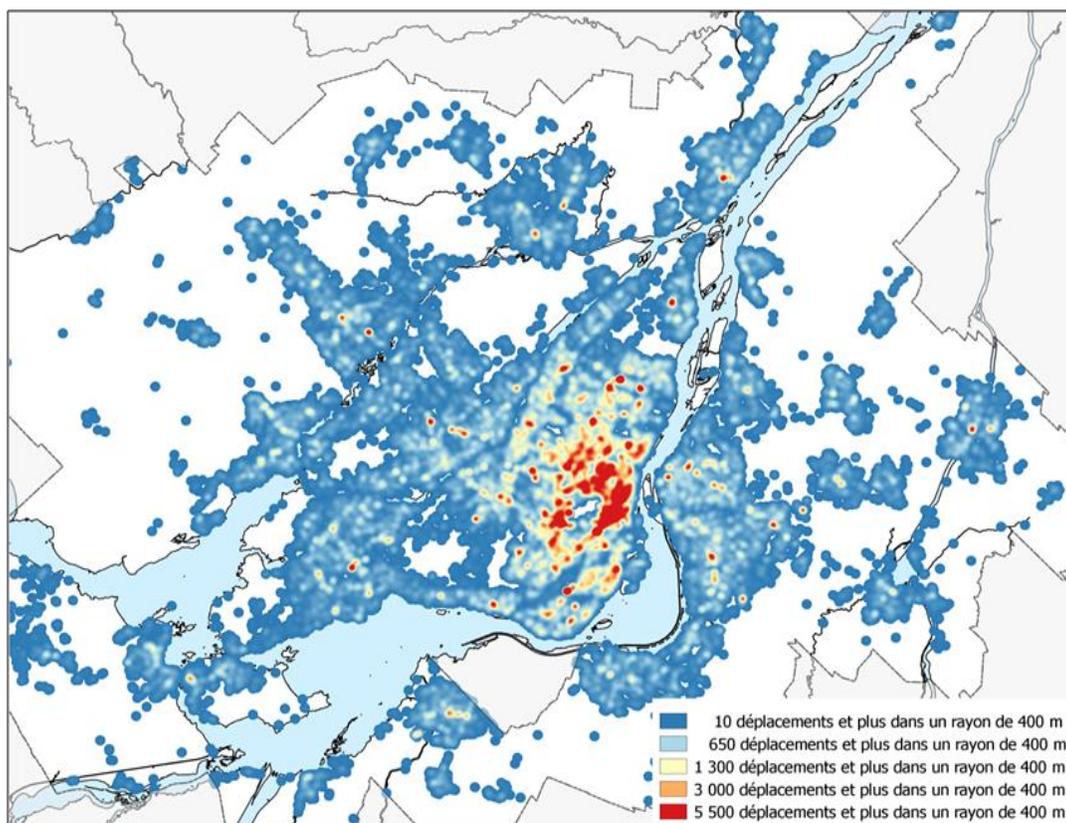
Les saisons ont bien sûr un impact très significatif sur les niveaux d'utilisation de la bicyclette. Tel que démontré précédemment, le nombre de déplacements en vélo atteint son maximum en été, diminue lentement en automne puis chute brutalement en hiver avant de remonter progressivement au printemps. 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 7 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 appliqués, celui 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, soit 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 motifs 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 149 400 déplacements à vélo par jour, on estime qu'il y aurait plus de 1 800 000 déplacements motorisés « potentiellement transférables » vers ce mode de transport. 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, qui concluait que 22 % des déplacements réalisés en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo<sup>2</sup>. 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.

<sup>2</sup> 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 dans 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, c'est-à-dire utilisant la voiture pour se rendre aux équipements de transport collectif.

## OBJECTIFS ET CIBLES

### 1. POSITIONNER, À L’HORIZON 2031, LE GRAND MONTRÉAL AU PREMIER RANG DES RÉGIONS CYCLABLES D’AMÉRIQUE DU NORD

Considérant les bienfaits sur la santé publique et sur l’environnement du vélo comme mode de déplacement, des cibles ambitieuses portant sur l’augmentation des déplacements et de la part modale du vélo sont proposées. À terme, cette augmentation de l’utilisation du vélo permettra de positionner le Grand Montréal en tête des régions cyclables à l’échelle de l’Amérique du Nord. Les cibles visées par la Communauté sont :

- Augmenter le nombre de déplacements quotidiens en vélo, actuellement estimés à 149 400, à 360 000 déplacements quotidiens<sup>3</sup>, à l’horizon 2031; et
- Augmenter la proportion des déplacements domicile-travail réalisés en vélo, en faisant passer la part modale du vélo de 1,8 % en 2011 à 3,8 %<sup>4</sup> en 2031, ce qui pourrait permettre de faire passer la région métropolitaine de Montréal du cinquième au premier rang des régions cyclables à l’échelle nord-américaine<sup>5</sup>.

### 2. METTRE EN PLACE, À L’HORIZON 2031, UN RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN QUI MET EN VALEUR LES ATOUS DU TERRITOIRE DU GRAND MONTRÉAL

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 aux 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 du Grand Montréal. Un réseau cyclable métropolitain continu et connecté aux réseaux cyclables municipaux donnera aux résidents de la région 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).

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

<sup>3</sup> 149 400 déplacements quotidiens en vélo font 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.

<sup>4</sup> Une part modale globale de 3,8 % correspond à une augmentation de la part modale de la ville de Montréal de 3,4 % à 7 % et à une augmentation de la part modale à l’extérieur de la ville de Montréal de 0,8 % à 1,5 %.

<sup>5</sup> 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.

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.

À cet effet, les cibles visées par la Communauté sont les suivantes :

- Compléter l'ensemble du Réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031.
- Améliorer, par la mise en place de ce Réseau vélo métropolitain, 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 soit les 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 des cyclistes en contribuant à la réduction des taux d'accident à vélo.
- Améliorer « l'expérience cycliste » en intégrant une signalisation de balisage et de destination sur l'ensemble du Réseau vélo métropolitain, notamment aux croisements des principaux axes.

### **3. DEVENIR UNE DESTINATION VÉLO RÉCRÉOTOURISTIQUE INCONTOURNABLE DU NORD-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 excursions à vélo. Cet objectif pourra notamment être atteint par le développement d'outils d'information et de communication faisant la promotion du Grand Montréal à titre de destination vélo récréotouristique incontournable.

À cet effet, les cibles visées par la Communauté sont les suivantes :

- Développer des outils d'information et de communication faisant la promotion du Grand Montréal comme destination vélo récréotouristique;
- Augmenter l'offre de vélo en libre-service et de vélos de location pour répondre aux besoins des différentes catégories de touristes;
- Susciter l'implantation d'infrastructures d'accueil destinées aux touristes qui arrivent avec leur vélo – notamment des lieux et équipements destinés au montage et démontage des vélos – dans les principaux points d'entrée de la région (aéroport, gares, terminus interurbains);
- Connecter les réseaux cyclables municipaux au Réseau vélo métropolitain et à la Route verte;
- Augmenter les dépenses touristiques des cyclistes dans le Grand Montréal de 10 % d'ici 2031<sup>6</sup>.

### **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

---

<sup>6</sup> La Chaire de tourisme Transat a évalué les dépenses touristiques des cyclistes au Québec pour l'année 2015 à 696,6 millions de dollars. Environ 108 millions de dollars de ces dépenses sont attribuables spécifiquement à la clientèle provenant de l'extérieur du Québec. Des analyses seront réalisées afin d'évaluer ces dépenses à l'échelle du Grand Montréal.

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 vers 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 les cibles suivantes :

- Assurer qu'à l'horizon 2031, l'ensemble des aires TOD soit raccordé au Réseau vélo métropolitain;
- Augmenter l'offre de stationnement à vélo dans les principaux points d'accès du transport en commun afin que le seuil de places occupées ne dépasse pas les 90 %;
- Augmenter le nombre de circuits d'autobus équipés de supports à vélo afin de permettre aux cyclistes de combiner les modes bus-vélo pour rejoindre des destinations souvent moins bien desservies;
- Augmenter l'offre de stationnement pour vélos à l'abri des intempéries et du vol de manière à atteindre un ratio minimal d'une place protégée pour chaque place à l'air libre dans les principaux points d'accès au réseau de transport en commun (gares en tête de ligne et autres points d'accès les plus achalandés).

## **5. RÉDUIRE LES BARRIÈRES NATURELLES ET ANTHROPIQUES À LA PRATIQUE DU VÉLO PAR DES AMÉNAGEMENTS VÉLO ET LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU DE NAVETTES FLUVIALES**

Les barrières anthropiques et naturelles font partie des facteurs limitant la pratique du vélo dans certains secteurs de la région. Ces contraintes sont multiples et incluent les autoroutes, les voies ferrées, mais également les nombreux cours d'eau qui traversent la région.

Afin de réduire les contraintes liées à ces barrières en matière de déplacements en vélo, la Communauté se donne les cibles suivantes :

- Profiter des travaux majeurs de réfection de ponts pour inclure des aménagements cyclables;
- Réaliser des aménagements cyclables sur tout nouveau pont, incluant les ponts d'étagement et les passages inférieurs;
- Aménager, lors de la construction de nouvelles infrastructures qui constituent des barrières (autoroutes, voies ferrées, etc.), des franchissements destinés aux cyclistes à des intervalles suffisamment rapprochés pour assurer l'accès de part et d'autre;
- Connecter le Réseau vélo métropolitain à un ensemble de navettes fluviales.

# 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 et lorsque disponible, la planification des municipalités ou des 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 considérés lors du choix des axes et la définition des tracés.

Le Réseau vélo métropolitain est composé de 70 axes qui totalisent 1 600 km, en plus du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. Le Réseau traverse 78 des 82 municipalités du Grand Montréal. Seules les municipalités de L'Île-Cadieux, L'Île-Dorval, 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 en toute 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 des corridors forestiers;
- la desserte et la mise en valeur du patrimoine culturel et des équipements métropolitains;
- la connexion avec la Route verte et autres sentiers régionaux et canadiens;
- la connexion aux navettes.

### *Bassins de population*

L'objectif premier du Réseau vélo métropolitain est de permettre à la population de se tourner vers le vélo pour accéder 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*

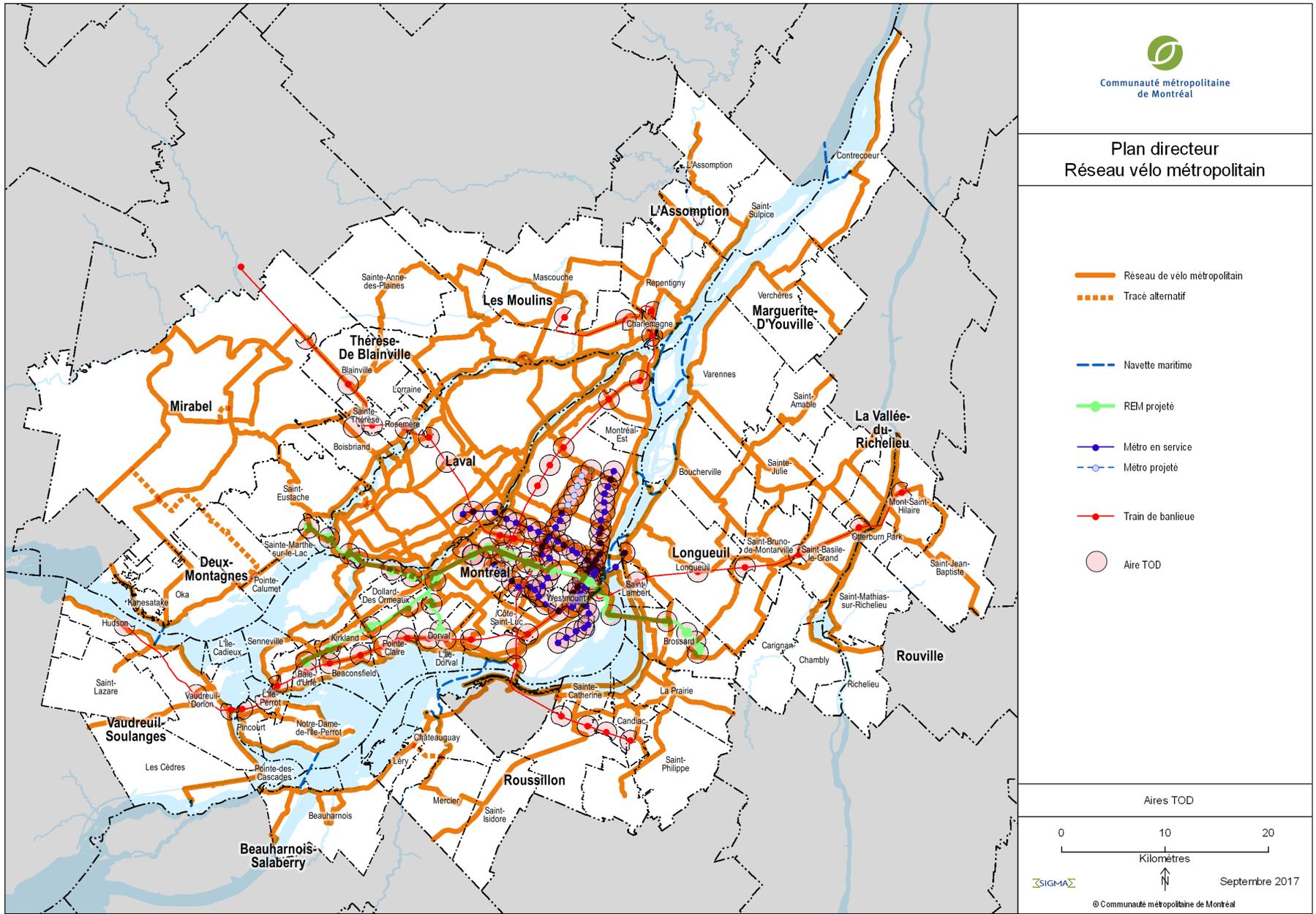
Les quartiers aménagés selon les principes du TOD sont des zones de desserte pour le transport en commun et les déplacements de proximité à pied et à vélo. La desserte des équipements de transport en commun est un des principaux critères ayant servi pour la détermination du Réseau vélo métropolitain,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

### **S'APPUYER SUR LES QUARTIERS TOD POUR AUGMENTER LES DÉPLACEMENTS UTILITAIRES**

La desserte de tous les TOD tel que proposé par le Réseau vélo métropolitain permettra aux citoyens résidant à leur périphérie d'accéder à vélo au transport en commun. Pour ce faire, les rues à l'intérieur des TOD devront être conviviales pour les cyclistes. Ce même principe doit s'appliquer pour assurer les déplacements à partir du réseau vers les écoles, les lieux de travail, les commerces et les autres équipements collectifs.

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 100 % des aires TOD, soit l'ensemble des 155 aires TOD prévues au PMAD. Les 155 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. Le raccordement final jusqu'au cœur des aires TOD sera assuré par les réseaux cyclables locaux et les rues où sont aménagées des mesures de modération de circulation.

Carte 1 – Aires TOD



### *Pôles d'emplois, 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'emplois, tels qu'identifiés au PMAD, et des cégeps et universités est un des principaux objectifs du Réseau vélo métropolitain. Ainsi, 100 % de ceux-ci sont desservis par le Réseau vélo métropolitain, soit :

- les 19 pôles d'emplois identifiés au PMAD, dont les plus importants : le centre-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 seront assurées par les réseaux cyclables locaux.

La carte 2 illustre les pôles d'emplois 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 aux 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 du Grand Montréal, pièces majeures de son patrimoine naturel : plans d'eau, grands parcs, espaces verts, boisés. Il permettra le raccordement avec 93 % des 241 bois et des corridors forestiers métropolitains afin de contribuer à leur mise en valeur, en facilitant l'accès à vélo aux 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 (d'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 de 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 permettra finalement le raccordement, à une distance d'au plus 2 500 m, de tous les quais du Grand Montréal desservis par des navettes fluviales.

Au chapitre du patrimoine naturel, le Réseau permettra donc de desservir :

- 224 bois et corridors forestiers métropolitains, soit 93%;
- les 22 pôles récréotouristiques identifiés au PMAD;
- l'ensemble des navettes fluviales.

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

### *Patrimoine culturel*

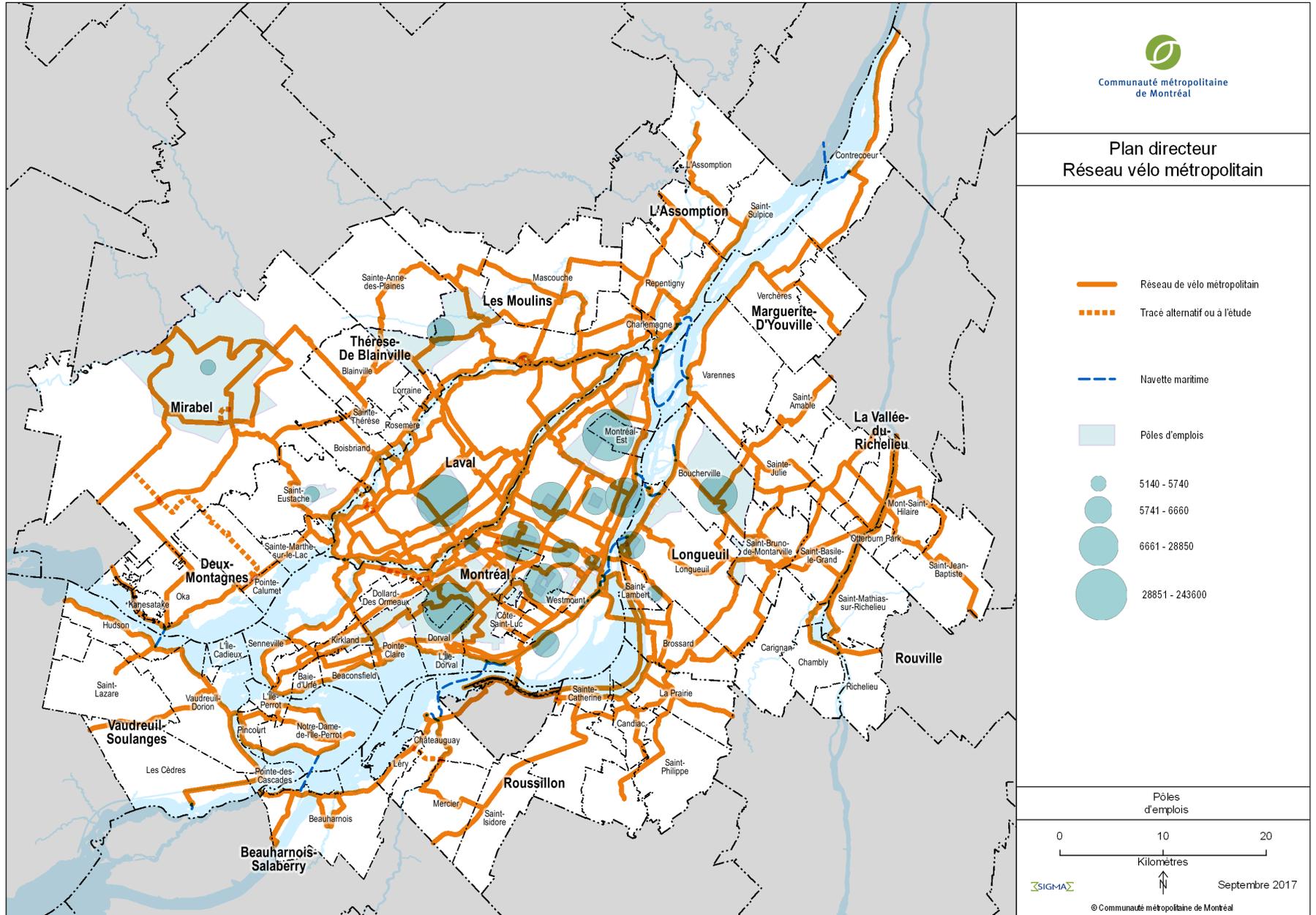
L'accès aux principaux éléments du patrimoine culturel de la métropole est un autre des critères qui a été utilisé pour définir les axes du Réseau vélo métropolitain. Parmi les équipements desservis directement, on note :

- Les quatre équipements métropolitains tels que définis dans la Loi sur la CMM (Jardin botanique et 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.

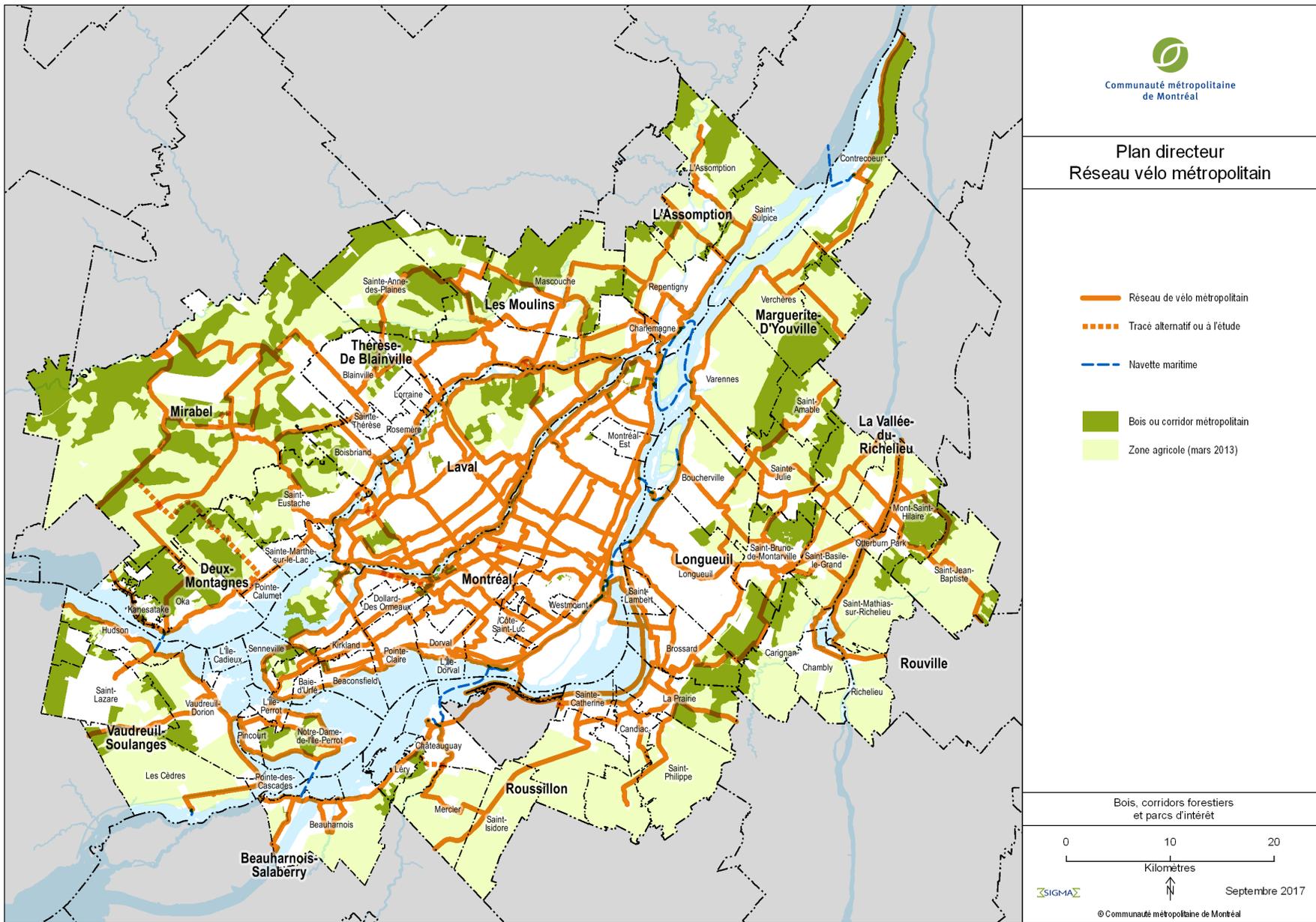
En résumé, le Réseau vélo métropolitain dessert, à une distance de 2,5 km ou moins :

- 100 % des aires TOD, soit 155 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 quatre 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.
- 93 % 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'emplois



Carte 3 – Corridors forestiers et parcs d'intérêt



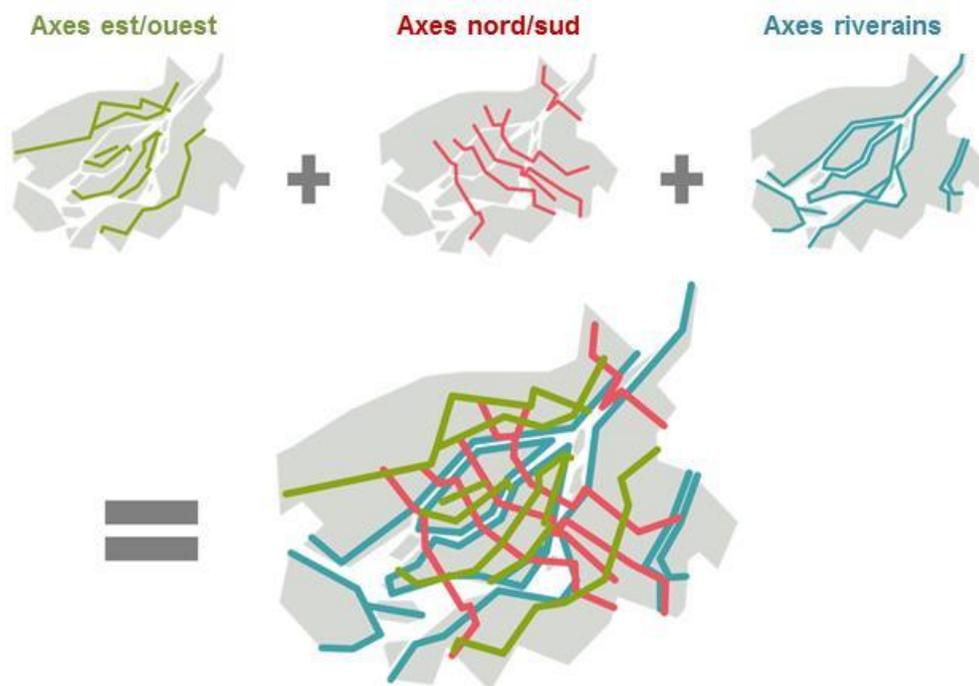
## Les axes du Réseau vélo métropolitain

Le Réseau vélo métropolitain **totalise 1 725 km de voies cyclables** et se décline en **71 axes métropolitains**, offrant une multitude de trajets selon les origines et les destinations. Le lecteur trouvera en annexe des fiches descriptives détaillées de ces axes métropolitains, chacun ayant été caractérisé selon :

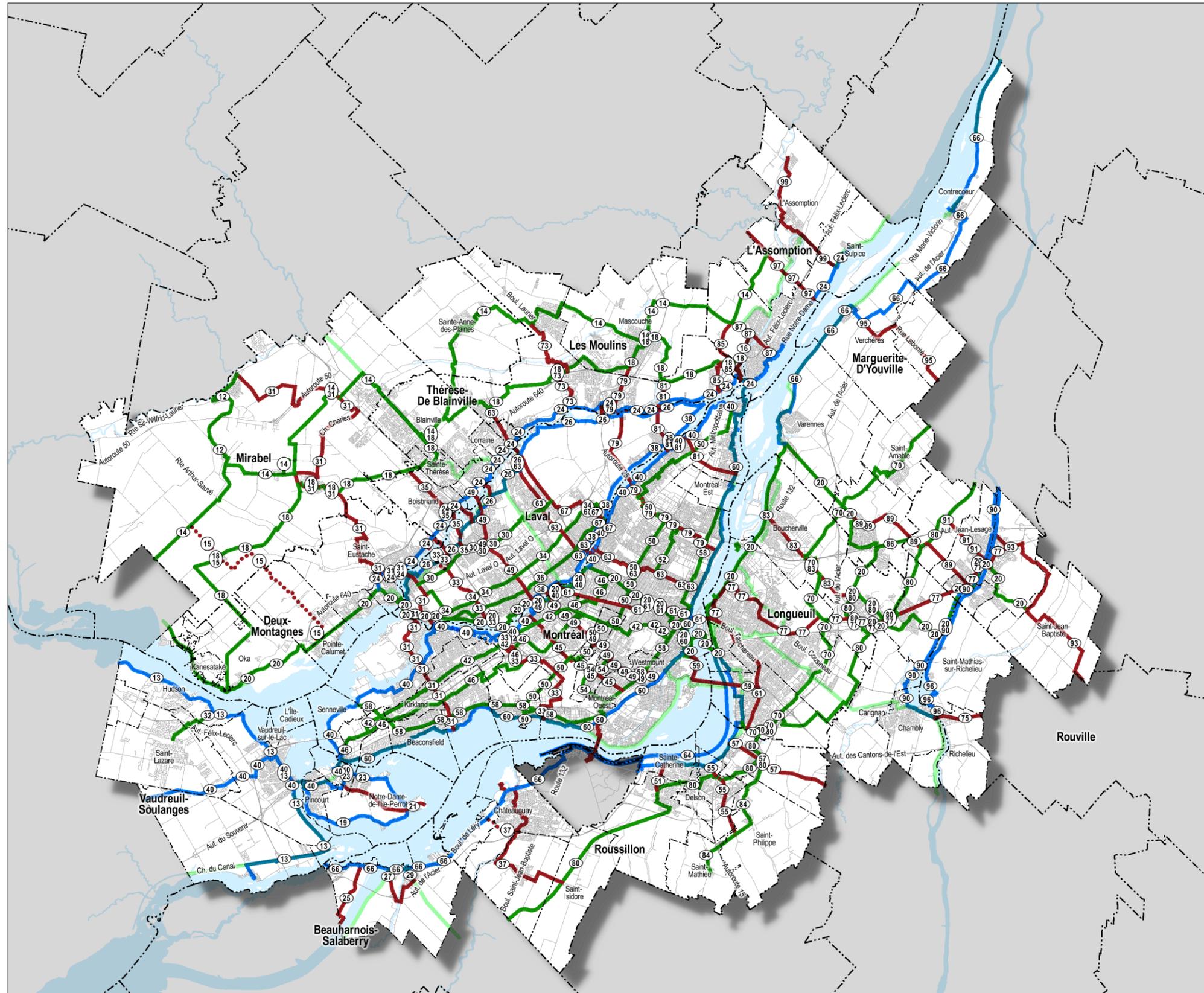
- les municipalités traversées;
- les quartiers de type TOD desservis;
- les pôles d'emplois;
- les ensembles patrimoniaux et les équipements métropolitains desservis;
- les barrières anthropiques et obstacles naturels recensés;
- les bois et les corridors forestiers métropolitains à proximité ainsi 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 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



Communauté métropolitaine  
de Montréal

## Plan directeur Réseau vélo métropolitain

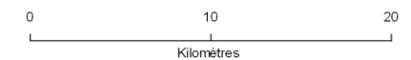
### Réseau métropolitain proposé

- Axes de ceinture
- Axes nord-sud
- Axes est-ouest

### Tracé alternatif ou à l'étude

- ⋯ Axes de ceinture
- ⋯ Axes nord-sud
- ⋯ Axes est-ouest
- Route verte

Territoire de la CMM



SIGMA

© Communauté métropolitaine de Montréal Septembre 2017

## Les aménagements cyclables proposés

Un premier axe du Réseau vélo métropolitain, soit le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, a été inauguré le 2 septembre 2017. Pour compléter le Réseau ou pour mettre à niveau des aménagements existants, une définition sommaire des travaux requis des 70 autres axes du Réseau vélo métropolitain, a été effectuée. Au total, sur les 1 580 km de voies cyclables du réseau :

- **390 km (25 %) sont des voies cyclables locales existantes** qui sont identifiées comme faisant partie du Réseau vélo métropolitain;
- **235 km (15 %) sont des voies cyclables locales actuellement existantes nécessitant une mise à niveau des aménagements** afin de les rendre conformes aux normes existantes; et,
- **955 km (60 %) 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 en 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 des sentiers polyvalents**, offrant un bon niveau de confort et de sécurité.

Les aménagements proposés s'inspirent des normes du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports afin de garantir le confort et la sécurité des cyclistes. Les aménagements proposés dans les fiches descriptives de l'annexe 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 limites de vitesse, 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 fournira de l'information pertinente 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

À des fins de planification des travaux, une segmentation de chacun des axes a été définie en s’assurant de l’homogénéité de 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 et lors de 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 des segments du Réseau vélo métropolitain en multipliant la longueur du segment par le coût type (coût au mètre linéaire) de l’aménagement proposé. Une provision pour contingence est comprise dans le coût des travaux ainsi qu’une provision pour la réalisation des plans et devis et l’installation de la signalisation. 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 l’ensemble des études requises, qu’elles soient géotechniques, environnementales ou liées aux zones inondables ou agricoles, aux sols contaminés ou aux inventaires biologiques, par exemple.

Au total, le financement nécessaire pour la mise en place du Réseau vélo métropolitain, dont la gestion des emprises relève des municipalités, est estimé à **700 M\$**, soit :

- **50 M\$** pour la mise à niveau de voies cyclables existantes; et,
- **650 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\$ soit 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 d'investir la somme de 12 M\$ par année afin d'assurer la mise en valeur de la Trame verte et bleue du Grand Montréal par le Réseau vélo métropolitain.

Lorsque les montants seront fixés et les modalités du programme 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 à réaliser en priorité. 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 **206 M\$**.

En complémentarité au Réseau vélo métropolitain, la Communauté souhaite développer le réseau actuel de navettes fluviales, d'une part, et 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'analyses 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 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 prévoie, dans son futur plan stratégique de développement des transports collectifs, les objectifs suivants, ainsi que le financement nécessaire, d'ici l'horizon 2031 :

- de tripler le nombre de stationnements pour vélos aux gares intermodales et stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus, de façon à passer de 6 000 à 18 000 places de stationnement, et de prévoir, aux endroits où cela est possible, l'installation 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 **655 km** de voies cyclables à des fins utilitaires.

L'aménagement des stationnements pour 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).

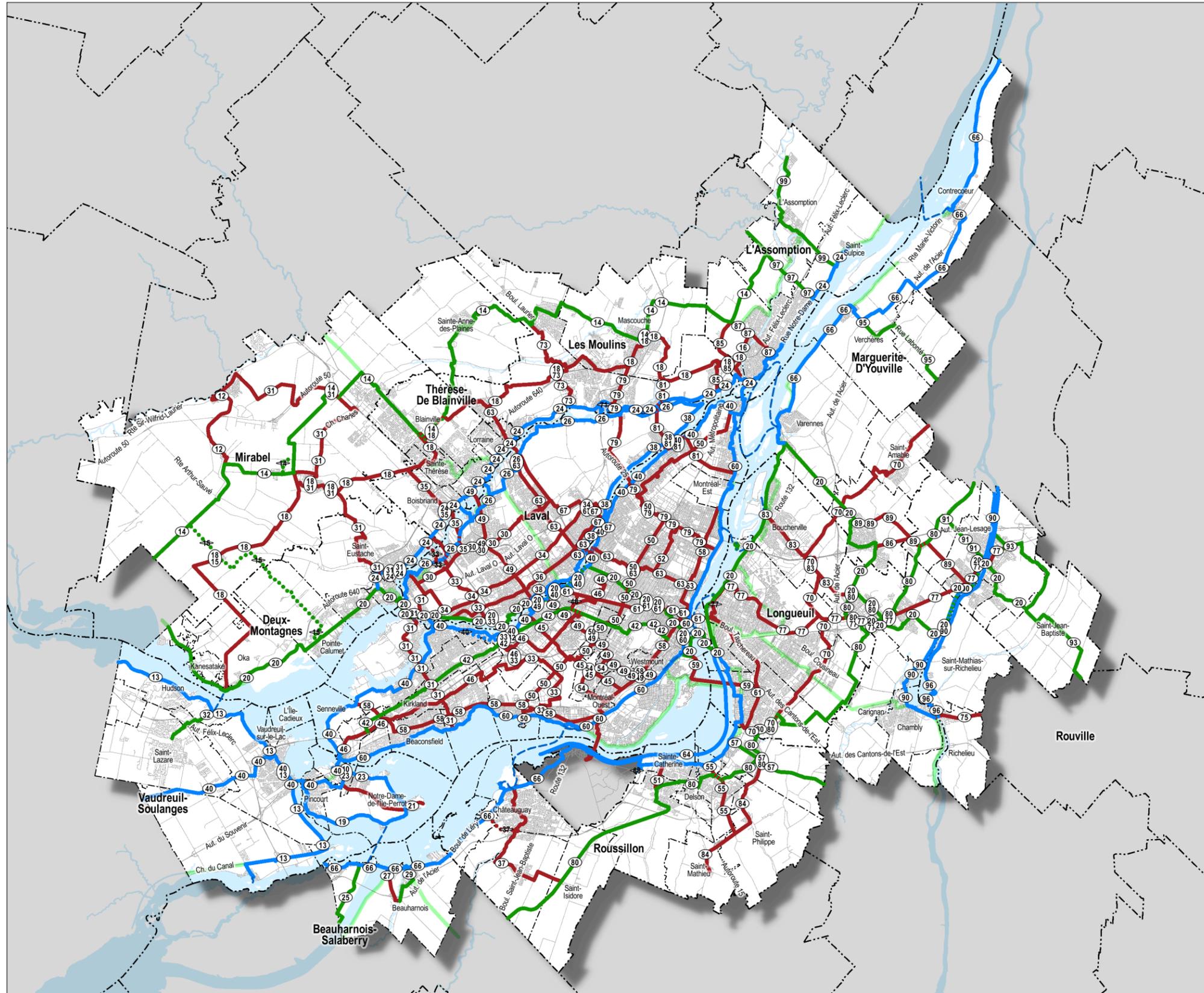
Il est également proposé que la Communauté convienne avec l'Autorité régionale de transport métropolitain d'un programme d'investissement pour la réalisation des axes cyclables desservant les grands générateurs d'activités. Les axes visés par ce volet sont identifiés à la carte 5. Le coût total de mise en œuvre des axes utilitaires de gestion municipale est estimé à **495 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, soit au moment de sa réfection. Notons des exemples similaires, soit 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 **311 M\$** incluant 9 M\$ pour la mise à niveau ou la réalisation de tronçon de la Route verte.

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





Communauté métropolitaine de Montréal

### Plan directeur Réseau vélo métropolitain

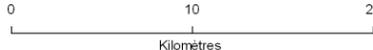
Réseau métropolitain proposé

- Récréatif riverain
- Récréatif
- Utilitaire

Tracé alternatif ou à l'étude

- ⋯ Récréatif riverain
- ⋯ Récréatif
- ⋯ Utilitaire
- Route verte

Territoire de la CMM



0 10 20  
Kilomètres





© Communauté métropolitaine de Montréal

Septembre 2017

## **Les plans de mobilité active**

Les axes du Réseau vélo métropolitain desservent les 155 aires TOD prévues au PMAD, sans nécessairement donner un accès direct aux équipements de transport collectif situés au centre de ces aires. Il est proposé que les municipalités complètent le Réseau vélo métropolitain par l'aménagement de voies cyclables et d'éléments de modération de la 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 régulièrement les retombées du plan (taux d'utilisation des stationnements pour 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 différents partenaires en mobilité active. Selon une fréquence à convenir, la Communauté procédera 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 le 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)
- 3,8 %** 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 traversent le territoire du Grand Montréal (2013)
- 2/3** Proportion de logements du Grand Montréal situés à 300 m ou moins d'une voie cyclable (2013)
- 39 %** Proportion des cyclistes qui mentionnent 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)
- 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.

# **ANNEXE 1**

## **FICHES TECHNIQUES (À VENIR FIN OCTOBRE 2017)**

## **ANNEXE 2**

# **DOCUMENT DE RÉFLEXION SUR LE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES**



Communauté métropolitaine  
de Montréal

**Document de réflexion sur le développement des navettes fluviales**

**Mai 2017**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PORTRAIT DES NAVETTES FLUVIALES</b>	<b>5</b>
2.1	Méthodologie	6
2.2	Exploitation 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
<b>3</b>	<b>DIAGNOSTIC : FORCES, FAIBLESSES, CONTRAINTES ET OPPORTUNITÉS</b>	<b>30</b>
<b>4</b>	<b>CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES</b>	<b>32</b>
4.1	Obstacles	33
4.2	Objectifs de conservation	34
4.3	Concept	35
<b>5</b>	<b>SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE ET FINANCEMENT</b>	<b>42</b>
5.1	Gouvernance privée	43
5.2	Contrat de marchés publics : sous-traitance au secteur privé	44
5.3	Gouvernance publique par les municipalités	46
5.4	Gouvernance publique par une société des navettes fluviales	46
<b>6</b>	<b>PLAN D'ACTION SUR 5 ANS</b>	<b>48</b>



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Navettes fluviales du 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 du 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 notamment la protection et la valorisation de ces éléments hydrographiques 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 ceux-ci.

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 ce critère en 2016.

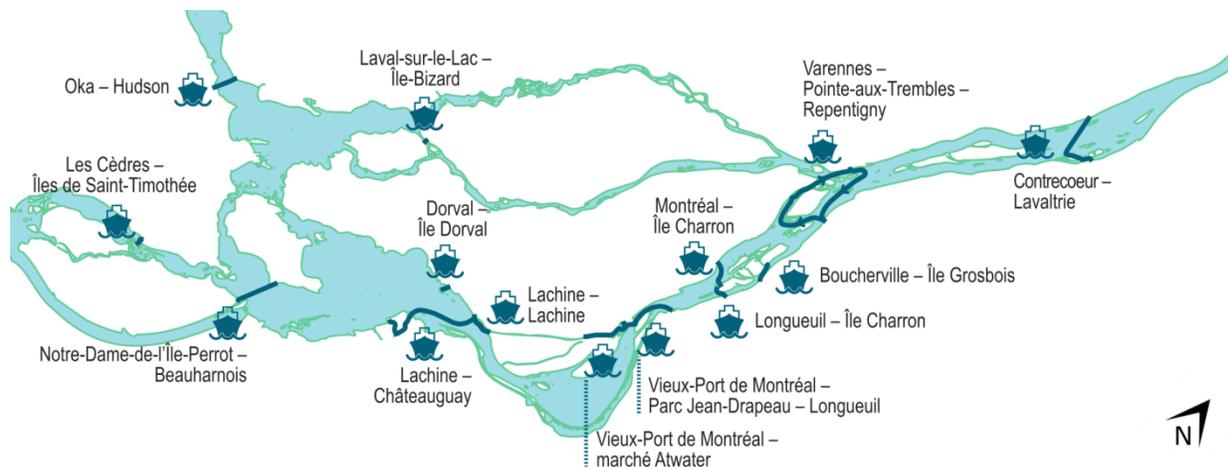


Crédit photo | © CMM

## 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 de Lachine peuvent aussi être parcourus par navette fluviale. Ces navettes desservent quinze municipalités du Grand Montréal, 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 du 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 navettes 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 de 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 toutes amorcé 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 du Grand Montréal, 2016**

Navette fluviale	Année d'implantation
Boucherville–île Grosbois	1992
Contrecoeur–Lavaltrie	2014 <sup>a</sup>
Dorval–L'Île-Dorval	ND
Lachine–Châteauguay	2002
Lachine (parc Saint-Louis)–Lachine (parc René-Lévesque)	1987 <sup>b</sup>
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, sources d'information essentielle, ont ensuite été consultés afin de 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 des 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. Toutes 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 de Lachine (sous la responsabilité de Gestion Nauti-Cités), la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ), la traverse Laval et la 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. De même, 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 un 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 Exploitation et capacité

En raison des grands froids propres au climat québécois, les navettes fluviales sont en activité 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 de début	Mois de fin	Nombre de jours en service <sup>a</sup>
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 <sup>b</sup>	Septembre	Octobre	2
Oka–Hudson <sup>c</sup>	Avril	Novembre	230
Varenes–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

Notes : 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 ce, dès le mois d'avril. Il faut 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 démarrent leurs activités 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 terminent 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 offrent du service 7 jours sur 7 pour toute la saison, alors que la navette avec une halte au parc Jean-Drapeau n'offre qu'un service 7 jours sur 7 à partir de la semaine de la Saint-Jean-Baptiste jusqu'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 offrent 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. Le traversier Oka-Hudson peut accueillir jusqu'à 96 personnes. 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 <sup>a</sup>	Nombre de voitures <sup>a</sup>
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.

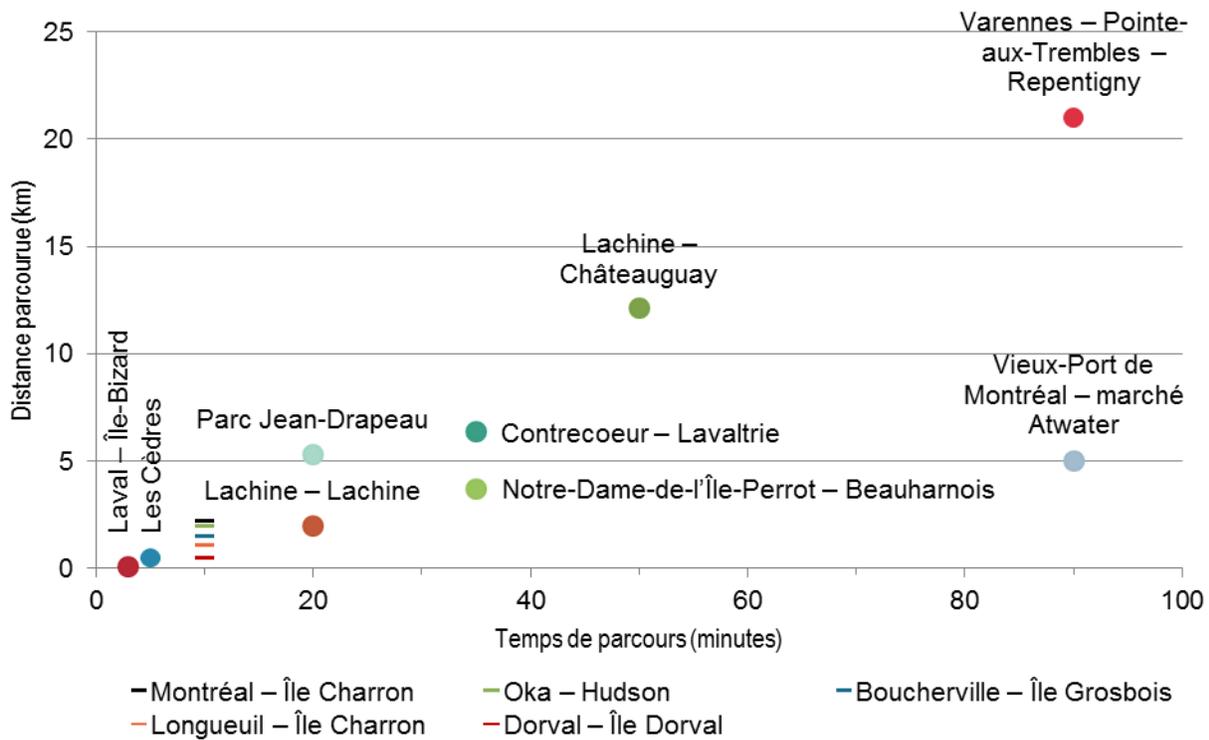


### 2.3 Temps de parcours et distance parcourue

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 respectivement 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 de 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 respectifs 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 \$ 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 à ne pas bénéficier de subventions publiques, propulsant ainsi 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 <sup>a</sup>	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.
<b>Moyenne</b>	<b>7,06 \$</b>	<b>7,75 \$</b>

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 publique<sup>1</sup> 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 <sup>a</sup>
Boucherville–île Grosbois	7 814
Contrecoeur–Lavaltrie	348 <sup>e</sup>
Dorval–L'Île-Dorval	4 500 <sup>e</sup>
Lachine–Châteauguay	7 000 <sup>e</sup>
Lachine, parc Saint-Louis–Lachine, parc René-Lévesque	7 000 <sup>b, e</sup>
Laval-sur-le-Lac–L'Île-Bizard	90 000 <sup>e</sup>
Les Cèdres–îles de Saint-Timothée	4 000 <sup>e</sup>
Longueuil–île Charron	5 372
Montréal (promenade Bellerive)–île Charron	8 826
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot–Beauharnois	200
Oka–Hudson	230 000 <sup>e</sup>
Varennes–Pointe-aux-Trembles–Repentigny	7 656
Vieux-Port de Montréal–marché Atwater	730
Vieux-Port de Montréal–parc Jean-Drapeau–Longueuil	105 992
<b>Total</b>	<b>479 438</b>

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) Estimation 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 représentent en moyenne 1 000 déplacements par jour. Le traversier Laval–L'Île-Bizard enregistre en moyenne environ 400 déplacements par jour, suivi de près par la navette Montréal (promenade

<sup>1</sup> 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 à 1984.



Bellerive)–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 principalement, sinon exclusivement, une vocation 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 fonction 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 matin<sup>2</sup>. Malgré un temps de parcours relativement court, ses lieux de départ et d’arrivée, soit 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 du 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 important et parfois même quatre fois moins important 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 %. L’augmentation des droits d’entrée au parc national des Îles-de-Boucherville exigés par la SÉPAQ pourrait en partie expliquer la diminution 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, le nombre de jours d’opération et la capacité des bateaux, qui pourraient également apporter des pistes d’explication.

---

<sup>2</sup> 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 <sup>a</sup>	1993 <sup>a</sup>	1994 <sup>a</sup>	1995 <sup>a</sup>	1996 <sup>a</sup>	2016 <sup>b</sup>
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.

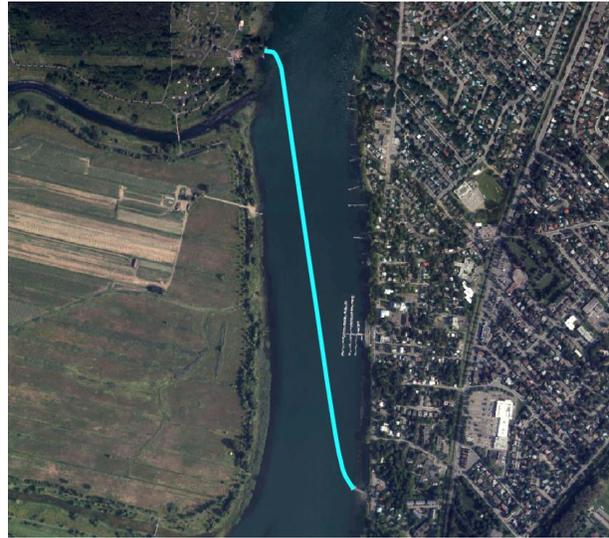
Ces données semblent démontrer que les navettes auraient engendré un fort engouement dans leurs premières années d'implantation. Elles ont par la suite connu des baisses d'achalandage, et ces déclin ont été particulièrement importants pour les navettes vers les îles de Boucherville. À ce jour, ces navettes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



## 2.7 Fiches techniques

### Boucherville—île Grosbois

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



#### Quai 1. Quai fédéral

<b>Municipalité</b>	Boucherville
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Longueuil
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Longueuil

#### Quai 2. Île Grosbois

<b>Municipalité</b>	Boucherville
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Longueuil
<b>Secteur géographique</b>	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) \*

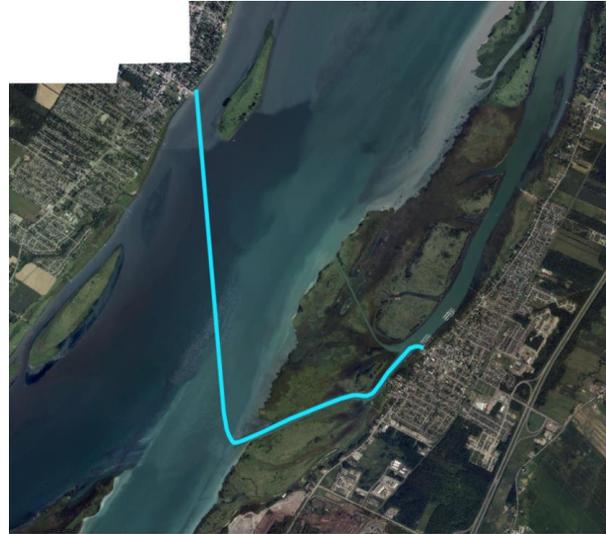
<b>Piste cyclable</b>	: Réseau cyclable municipal à 4,3 m du quai 1 et à 17,4 m du quai 2
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Noyau villageois de Boucherville
<b>Parc national</b>	: Parc national des Îles-de-Boucherville

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



## Contrecoeur–Lavaltrie

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



### Quai 1. Port de plaisance

<b>Municipalité</b>	Contrecoeur
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Marguerite-D'Youville
<b>Secteur géographique</b>	Couronne Sud



### Quai 2. Quai municipal

<b>Municipalité</b>	Lavaltrie
<b>MRC / territoire équivalent</b>	D'Autray
<b>Secteur géographique</b>	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

<b>Année d'implantation</b>	ND
<b>Cours d'eau</b>	Fleuve Saint-Laurent
<b>Distance parcourue (km)</b>	0,5
<b>Durée (minutes)</b>	10
<b>Opérateur</b>	Île Dorval
<b>Période d'activité (nb mois)</b>	6
Mois de début	Mai
Mois de fin	Octobre
<b>Période d'activité (nb jours)</b>	153
<b>Fréquence des départs</b>	À toutes les 30 minutes
<b>Capacité d'embarquement</b>	
Passagers (nb)	12
Vélos (nb)	ND
Automobiles (nb)	0
<b>Coût d'embarquement</b>	
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

<b>Municipalité</b>	Dorval
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Montréal



### Quai 2. Île Dorval

<b>Municipalité</b>	L'Île Dorval
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	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) \*

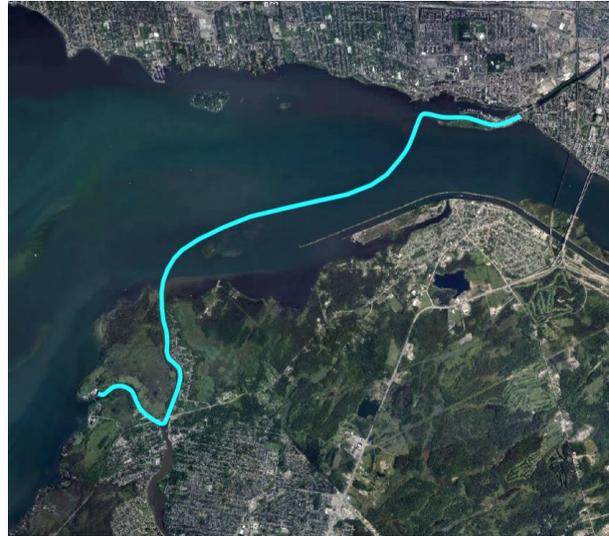
Piste cyclable	: Route verte à 146,9 m du quai 1 et à 568,4 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Aucun

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



## Lachine–Châteauguay

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



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

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



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

<b>Piste cyclable</b>	: Réseaux cyclables municipaux à 17,5 m du quai 1 et à 103,9 m du quai 2
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Lachine et refuge faunique Marguerite-D'Youville
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Secteur du canal Lachine et Châteauguay / Île Saint-Bernard
<b>Parc national</b>	: 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)

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



### Quai 1. Parc Saint-Louis

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Montréal



### Quai 2. Parc René-Lévesque

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	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) \*

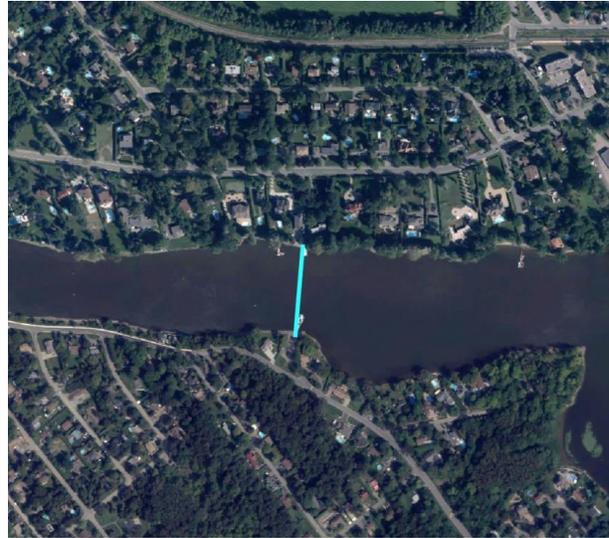
<b>Piste cyclable</b>	: Route verte à 44 m du quai 1 et réseau cyclable municipal à 17,5 m du quai 2
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Lachine
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Secteur du canal Lachine
<b>Parc national</b>	: Aucun

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



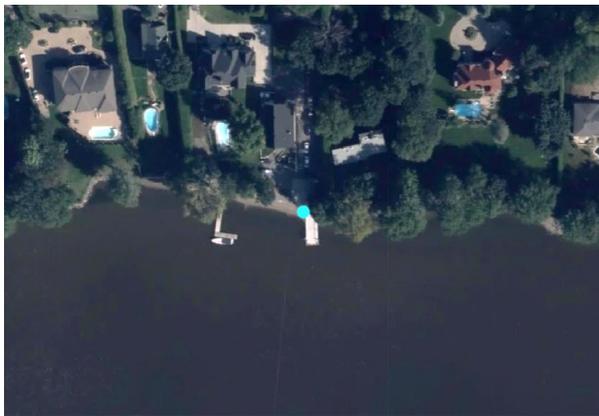
## Laval-sur-le-Lac–L'Île-Bizard

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



### Quai 1. Laval-sur-le-Lac

<b>Municipalité</b>	Laval
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Laval
<b>Secteur géographique</b>	Laval



### Quai 2. L'Île-Bizard

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	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

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



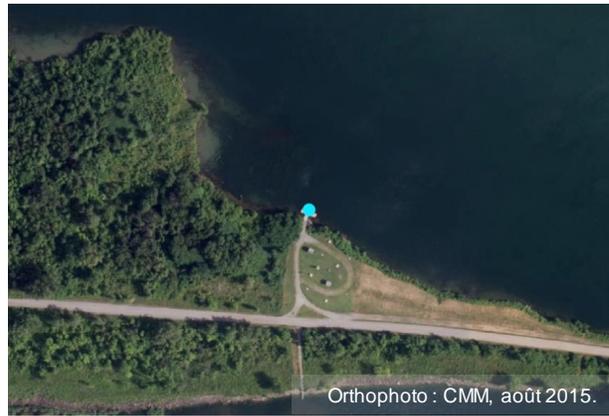
### Quai 1. Quai Municipal

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



### Quai 2. Parc des Îles de Saint-Timothée

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



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

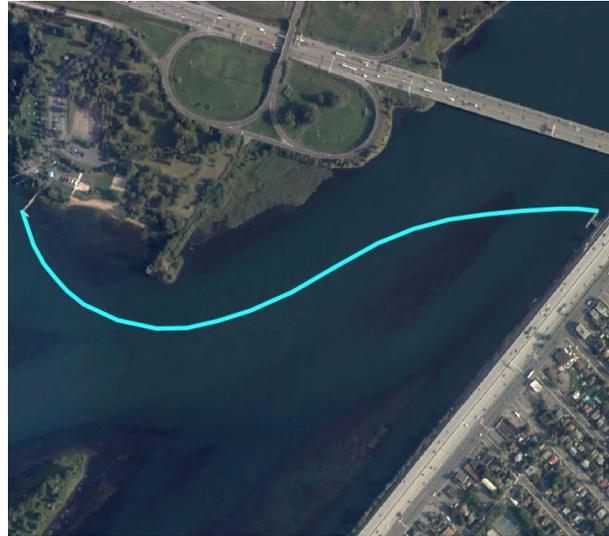
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 7,3 m du quai 1 et à 0 m du quai 2
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Canal de Beauharnois / Canal de Soulanges / Les Cèdres
Parc national	: Aucun

\* 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

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

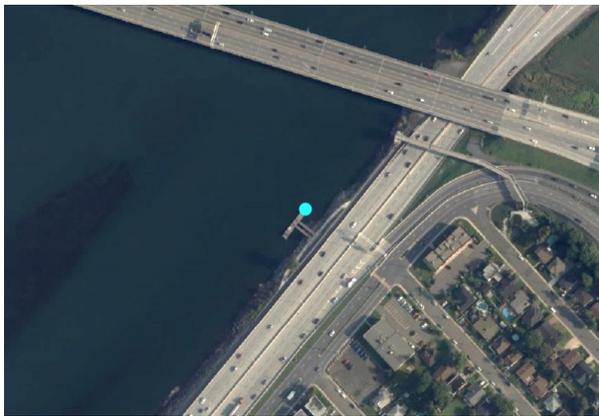


### Quai 1. Promenade René-Lévesque

<b>Municipalité</b>	Longueuil
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Longueuil
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Longueuil

### Quai 2. Île Charron

<b>Municipalité</b>	Longueuil
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Longueuil
<b>Secteur géographique</b>	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) \*

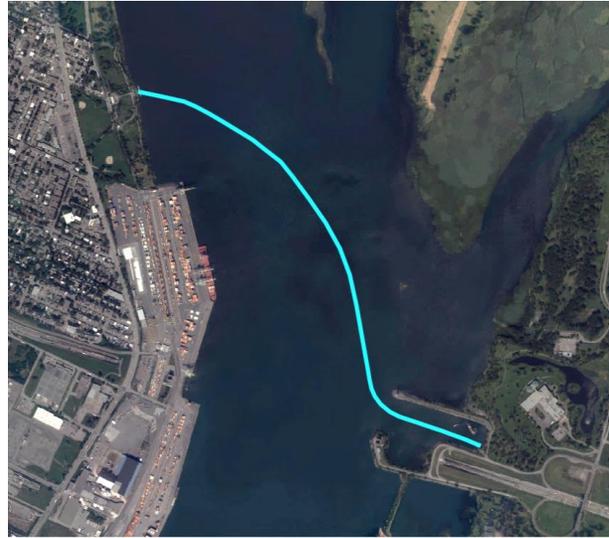
<b>Piste cyclable</b>	: Route verte à 25,9 m du quai 1 et à 774,2 m du quai 2
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Aucun
<b>Parc national</b>	: Parc national des Îles-de-Boucherville

\* 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

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

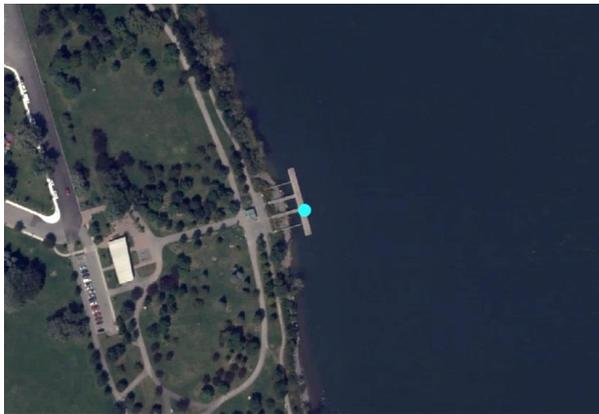


### Quai 1. Parc de la Promenade Bellerive

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Montréal

### Quai 2. Île Charron

<b>Municipalité</b>	Longueuil
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Longueuil
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Longueuil



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

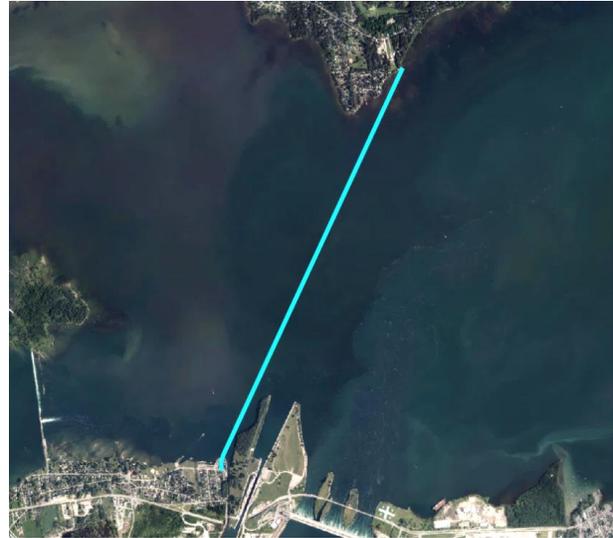
<b>Piste cyclable</b>	: Réseaux cyclables municipaux à 37,5 m du quai 1 et à 771,5 m du quai 2
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Rive du Saint-Laurent et Îles de Boucherville
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Aucun
<b>Parc national</b>	: Parc national des Îles-de-Boucherville

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



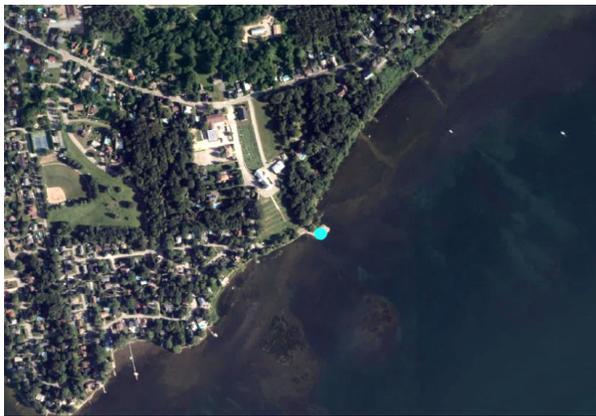
## Notre-Dame-de-l'Île-Perrot–Beauharnois

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



### Quai 1. Quai Brideloup

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



### Quai 2. Marina de Beauharnois

<b>Municipalité</b>	Beauharnois
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Beauharnois-Salaberry
<b>Secteur géographique</b>	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) \*

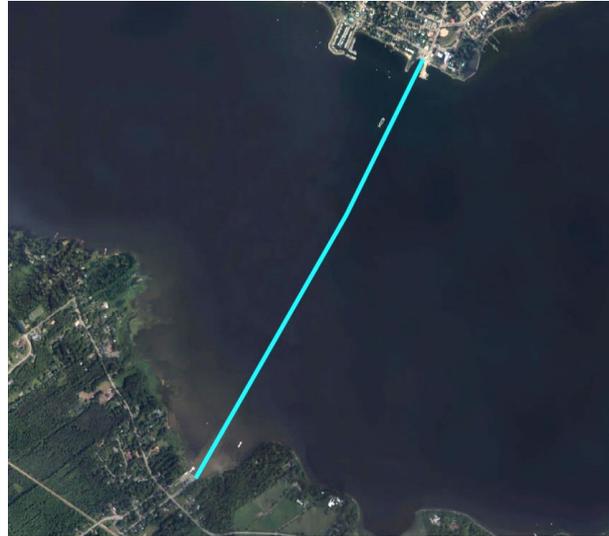
Piste cyclable	: Réseau cyclable municipal à 61,8 m du quai 1
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Canal de Beauharnois / Canal de Soulanges / Les Cèdres
Parc national	: Aucun

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



## Oka–Hudson

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



### Quai 1. Terminal d'Oka

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



### Quai 2. Terminal d'Hudson

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



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

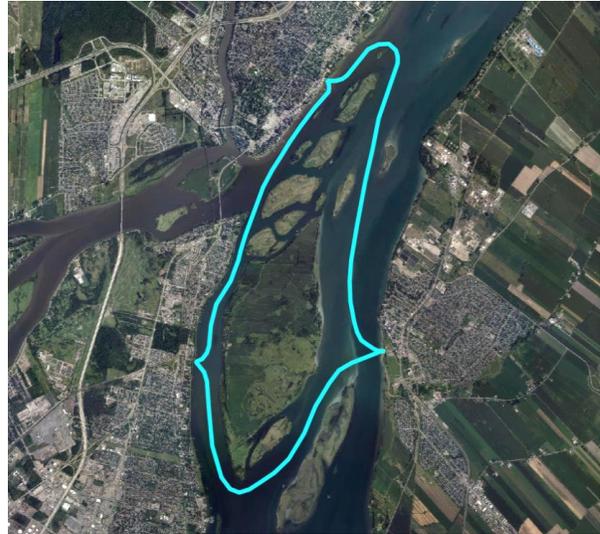
Piste cyclable	: Route verte à 44,2 m du quai 1
Pôle récréotouristique	: Aucun
Ensemble patrimonial	: Aucun
Parc national	: Aucun

\* 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

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

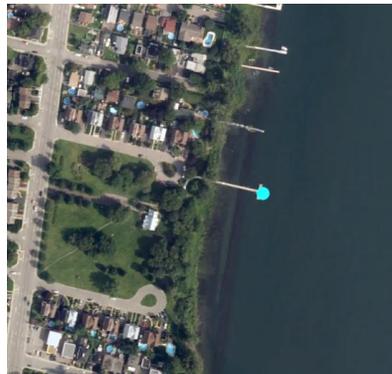


<b>Quai 1. Parc de la Commune</b>	
<b>Municipalité</b>	Varenes
<b>MRC / TE *</b>	Marguerite-D'Youville
<b>Secteur</b>	Couronne Sud

\* TE = Territoire équivalent



<b>Quai 2. Quai de la maison Beaudry</b>	
<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / TE *</b>	Montréal
<b>Secteur</b>	Agglomération de Montréal



<b>Quai 3. Parc Saint-Laurent</b>	
<b>Municipalité</b>	Repentigny
<b>MRC / TE *</b>	L'Assomption
<b>Secteur</b>	Couronne Nord



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

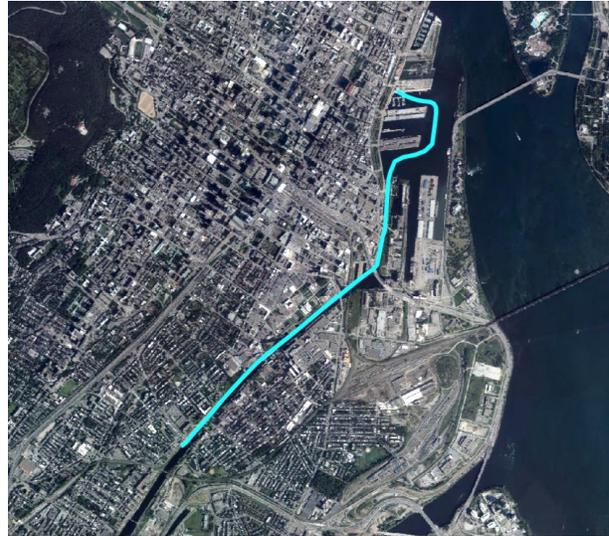
<b>Piste cyclable</b>	: Route verte à 141,9 m du quai 1 et réseaux municipaux à 209,2 m du quai 2 et à 932,6 m du quai 3
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Aucun
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Noyau villageois de Varenes
<b>Parc national</b>	: Aucun

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



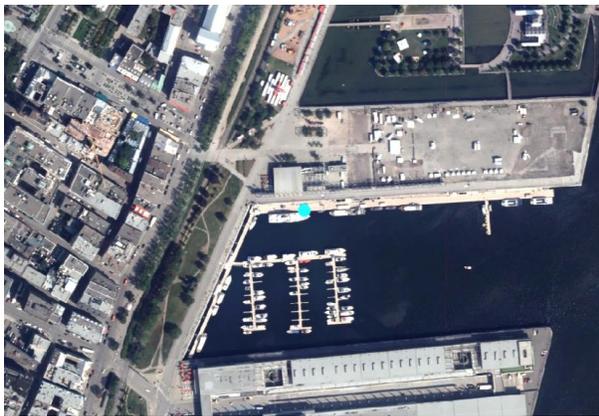
## Vieux-Port de Montréal—marché Atwater

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



### Quai 1. Quai Jacques-Cartier

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Montréal



### Quai 2. Quai du marché Atwater

<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / territoire équivalent</b>	Montréal
<b>Secteur géographique</b>	Agglomération de Montréal



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

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

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



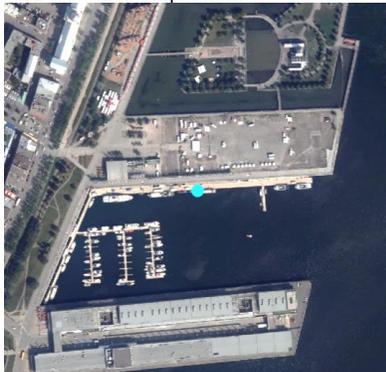
## Vieux-Port de Montréal–parc Jean-Drapeau–Longueuil

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

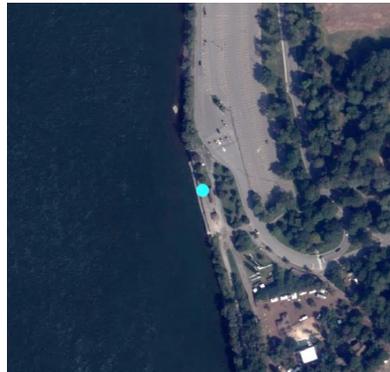


<b>Quai 1. Quai Jacques-Cartier</b>	
<b>Municipalité</b>	Montréal
<b>MRC / TE *</b>	Montréal
<b>Secteur</b>	Agglo. de Montréal

\* TE = Territoire équivalent



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



<b>Quai 3. Port de plaisance Réal-Bouvier</b>	
<b>Municipalité</b>	Longueuil
<b>MRC / TE *</b>	Longueuil
<b>Secteur</b>	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) \*

<b>Piste cyclable</b>	: 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
<b>Pôle récréotouristique</b>	: Vieux-Port de Montréal / Vieux-Montréal et Parc Jean-Drapeau
<b>Ensemble patrimonial</b>	: Vieux-Montréal, Île Sainte-Hélène / Île Notre-Dame et noyau villageois de Longueuil
<b>Parc national</b>	: 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 ou moins de la Route verte, du projet de Réseau vélo métropolitain ou d'un réseau cyclable municipal. Ceci soutient le « 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 la 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 des 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 du 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 des services de navettes fluviales.

**Tableau 8. Forces et faiblesses des navettes fluviales, 2016**

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

Traitement : CMM, 2017.



Les navettes fluviales sont appréciées de la population, comme en témoigne l’achalandage important présenté à la section précédente. Elles offrent des vues panoramiques spectaculaires du Grand Montréal, mettent en valeur de 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’excursions parallèle au service de navettes fluviales, etc. – 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"><li>▪ Achalandage annuel significatif</li><li>▪ Mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et d’autres cours d’eau d’importance</li><li>▪ Accès à des panoramas</li><li>▪ Possibilité de développer une promotion intégrée de l’offre existante de service de navettes fluviales</li><li>▪ Certains grands cours d’eau n’ont toujours pas de service de navettes (rivière des Mille-Îles et rivière Richelieu), donc plusieurs opportunités de nouvelles liaisons</li><li>▪ Possibilité de développer les circuits existants par l’amélioration des infrastructures et la bonification des horaires</li><li>▪ La saturation du réseau routier dévie les automobiles vers les deux traverses existantes (Oka–Hudson et Laval–L’Île-Bizard)</li><li>▪ 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<sup>e</sup> de Montréal, 350<sup>e</sup> de Contrecoeur, etc.</li><li>▪ Caractère unique de l’expérience offerte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Plusieurs contraintes naturelles : tirant d’eau adéquat parfois loin des rives, rapides, etc.</li><li>▪ Plusieurs contraintes anthropiques : digue de la voie maritime, barrages, etc.</li><li>▪ La majorité des circuits de navettes fluviales doivent être soutenus par un financement public, à l’image des services de transport en commun</li><li>▪ La mise en place de circuits nécessite l’implication de multiples partenaires</li><li>▪ Affluence affectée par les prévisions météorologiques</li><li>▪ Lourdeur administrative pour développer et maintenir le service. Besoin d’une multitude d’analyses (p. ex. : ingénieurs ou biologistes) et d’approbations (p. ex. : villes, Transport Canada et MDDELCC)</li><li>▪ Le service nécessite d’importants investissements en immobilisations</li><li>▪ Difficultés d’accès à certains quais : non accessibles universellement, manque de places de stationnement, aucune desserte en transport en commun, chantiers routiers bloquant l’accès, etc.</li><li>▪ Mise en place de nouveaux circuits peut se révéler risquée, comme 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.</li></ul>



#### **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 décrite 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 aux 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
<b>Canal de Beauharnois</b>	I. Barrage de Beauharnois
<b>Fleuve Saint-Laurent</b>	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
<b>Rivière des Mille-Îles</b>	I. Barrage de l'Étang-Masson II. Barrage des Moulins III. Barrage du Grand Moulin IV. Rapides du Grand Moulin V. Rapides du Moulin
<b>Rivière des Prairies</b>	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
<b>Rivière Richelieu</b>	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 de 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 métropolitain<sup>3</sup> et réseaux municipaux);
- 2) les pôles récréotouristiques;
- 3) les ensembles patrimoniaux;
- 4) les parcs nationaux; et
- 5) le réseau métropolitain structurant de transport en commun<sup>4</sup>.

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 ayant un 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.

---

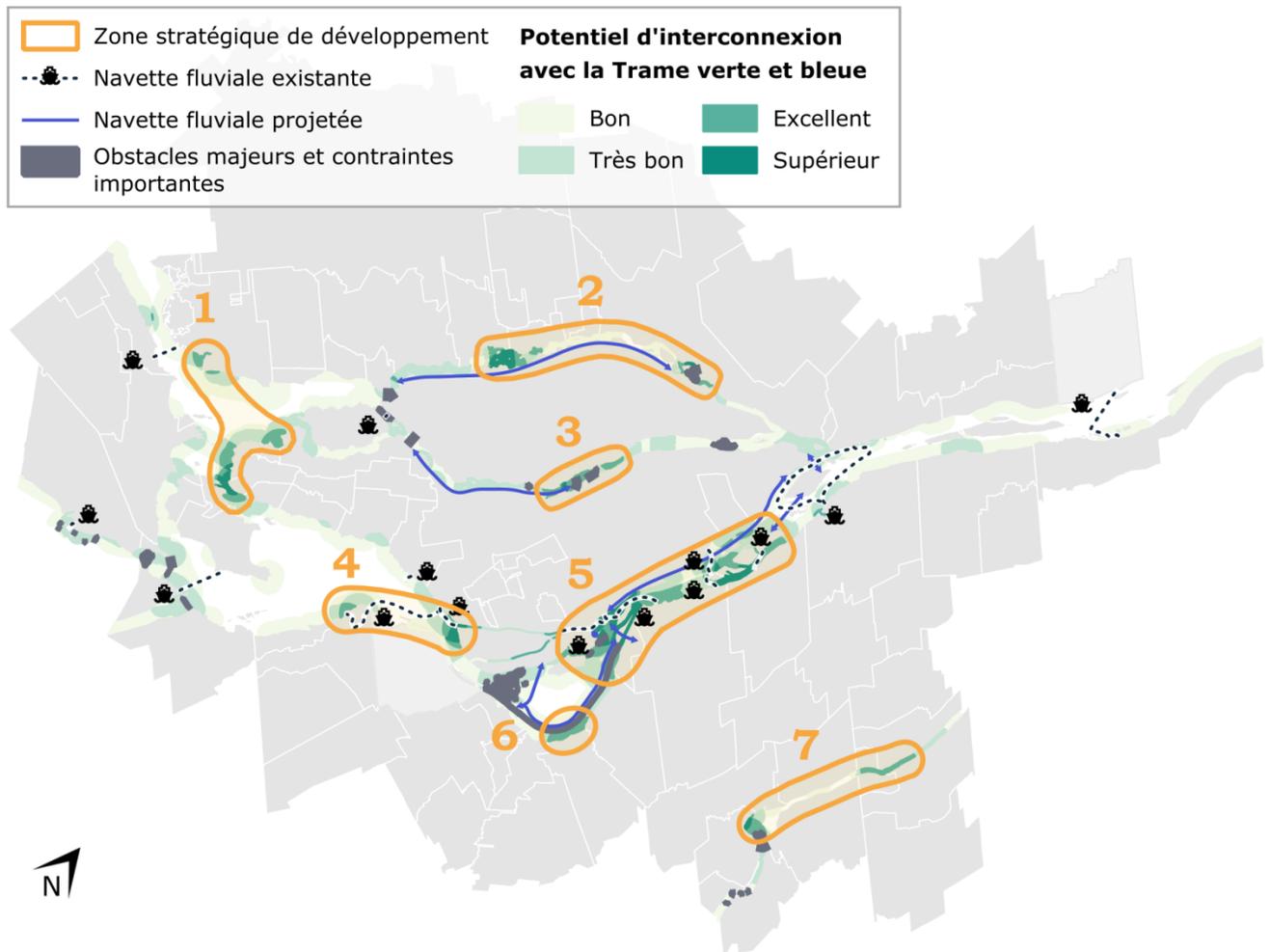
<sup>3</sup> Projet de Réseau vélo métropolitain tel qu'identifié par la Communauté au 28 mars 2017.

<sup>4</sup> 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 projetées 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 situant plus à l'ouest. On note également la présence d'une plage, de milieux humides et d'une zone inondable de récurrence de 20 ans. Tous ces éléments devront 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 très fort potentiel de développement comprend le pôle récréotouristique de Sainte-Anne-de-Bellevue, l'ensemble patrimonial Pierrefonds/Senneville/Sainte-Anne-de-Bellevue/Baie-D'Urfé et plusieurs 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 le 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-Masson et le barrage des Moulins. Il est donc à supposer que toute embarcation naviguant dans la zone de développement n° 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 Rive-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 regroupe 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 de 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 également 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 de la station de Place-d'Armes de la ligne orange du métro.

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 de 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 aurait 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 relèvent 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 constitue une contrainte importante puisque chaque éclusage prend environ 45 minutes<sup>5</sup>. 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 déterminer l'ampleur de cette contrainte.

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



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 toutefois élaboré, pour le compte de la Communauté, le Plan directeur du parc-plage du 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 RécréoParc de Sainte-Catherine et l'île de Montréal a été retenue dans le plan directeur.

#### *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 il peut être contourné par l'emprunt du canal de Chambly. Il serait également possible pour les embarcations de descendre le Richelieu à partir de Chambly, auquel 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 de 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. Ceux-ci s'ajoutent aux 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 multiresource 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 réunissent 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.

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 s'y situe. Horizon multiresource Service-Conseil qualifie néanmoins le 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 ses 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 possibilités. Leur hiérarchisation passera nécessairement par une analyse multicritère 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 créer 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-Hudson, Traverse Laval-sur-le-Lac-L'Île-Bizard 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 bénéfices d'exploitation.

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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTDDET) 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 MTDDET 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 précédent remontait à 1984<sup>6</sup>.

**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 dire que les salaires occupent une part importante des frais d'exploitation. Parmi les autres postes de dépenses importants mentionnés se trouvent : le carburant, les assurances, les loyers et la maintenance. Les frais d'immobilisations (p. 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, assurée 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.

<sup>6</sup> 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 service 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 charges d'exploitation 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-Cités<sup>7</sup>.

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

Navette fluviale	Financement public <sup>a</sup>	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
<b>Total</b>	<b>1 479 928,40 \$</b>	

Note : a) Le 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.

Sources : 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.

<sup>7</sup> La part des subventions publiques sur l'ensemble des budgets d'exploitation 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 une estimation. Les entreprises privées ne sont pas tenues de rendre public leur budget d'exploitation.



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.

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'exploitation.

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'exploitation 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 de Lachine qui possède son propre bateau pour faire la navette entre les parcs Saint-Louis et René-Lévesque. Ce faisant, l'arrondissement se charge de l'entretien, de l'inspection et de l'entreposage de son bateau. L'entreprise Gestion Nauti-Cités, qui s'est vue accorder le contrat de gestion du Port de plaisance de Lachine, s'occupe pour sa part de 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 appartient à 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 contrats comprennent une option de reconduction pour deux saisons. L'arrondissement de Lachine s'est prévalu de cette option en renouvelant le contrat qui le 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.



### 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 un capitaine chaque année. 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 une 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 résidents 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)<sup>8</sup> et la Communauté métropolitaine de Montréal. L'ARTM a pour mission « 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.

---

<sup>8</sup> En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, l'Autorité régionale de transport métropolitain a succédé à l'Agence métropolitaine de transport à compter du 1<sup>er</sup> juin 2017.



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 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.

En vertu de la législation en vigueur, 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 : sorties 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 de 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\$<sup>9</sup> 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.

<sup>9</sup> 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 navettes fluviales devrait également prendre en considération la présence de quais, de marinas ou de 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 être admissibles à un financement. Par contre, les frais relatifs à l'opération des navettes fluviales ne seraient pas admissibles.