



Mémoire

Par

Philippe Saindon

Citoyen de Laval

Jonathan Saindon

Citoyen de Laval

Aménagement du territoire et adaptation

Pour la création d'une autoroute cyclable verte dans l'axe Mascouche-Laval-Hudson

Déposé dans le cadre de la Consultation Publique pour le Plan d'électrification et de changements climatiques
du Gouvernement du Québec

30 octobre 2019

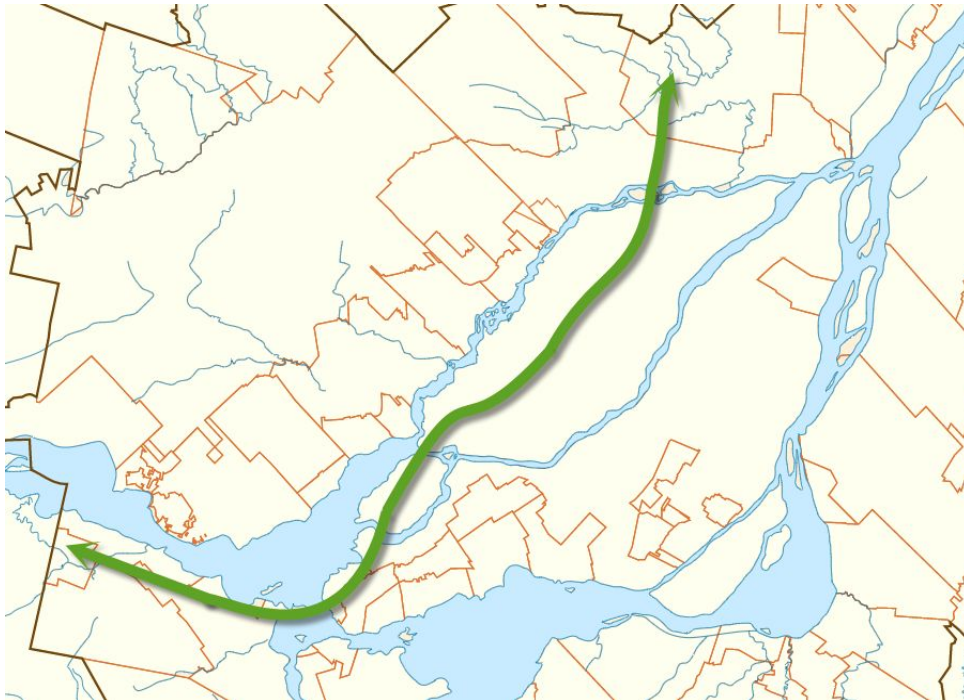




Table des matières

Avis au lecteur	2
Contexte	3
Objectifs	3
Introduction	4
Le vélo, l'enfant pauvre du transport au Québec	4
Écologie	5
Une Autoroute cyclable	6
Éléments clés	6
Différences avec le réseau cyclable actuel	7
Différences avec le réseau de la Route Verte	7
Des exemples réels	8
Pays-Bas	8
Belgique	9
Danemark	10
Chine	11
Norvège	12
Une opportunité actuelle à saisir	12
Réseau Express Métropolitain (REM)	13
Passerelle entre l'Île-Bizard et Laval	13
Île aux Vaches	14
Grand Parc de l'Ouest	15
Pont de l'Île aux Tourtes	15
Le tracé	16
Les terrains	16
Relié au transport en commun	18
Milieux naturels et parcs	19
Connecté aux réseaux cyclables existants	20
Présentation détaillée par segment	21
Secteur Ouest	22
Secteur Montréal	30
Secteur Laval	37
Secteur Rive-Nord	56



Avis au lecteur

Le présent document est une initiative citoyenne réalisée aux meilleurs de nos connaissances personnelles. Les auteurs n'œuvrent pas professionnellement dans le domaine de l'urbanisme ni dans un domaine connexe. Le mémoire ne constitue par un rapport d'expert et ne doit pas être interprété comme tel par le lecteur.

Ce document est déposé au Gouvernement du Québec dans le cadre de la Consultation pour le Plan d'électrification et de changements climatiques.



Contexte

Les défis auxquels font face la société québécoise en 2019 sont nombreux :

1. Les changements climatiques
2. L'étalement urbain et les problèmes de transport
3. La sédentarité d'une part grandissante de la population
4. La diminution des espaces verts
5. L'appauvrissement de la qualité de l'air dans les milieux urbains
6. L'accroissement du temps de trajet moyen entre le lieu de résidence et le travail



Objectifs

Mettre en place un réel **réseau provincial d'“autoroute” cyclable**, en collaboration avec les municipalités et les régions, mais avec un appuis fort et coordonné du ministère des transport du Québec au même titre que le sont les routes numérotées et les autoroutes pour les voitures.



Débuter la mise en place du réseau par la construction d'un premier axe reliant Mascouche à Hudson en passant par Laval et l'ouest de l'île de Montréal en s'inspirant du Réseau Express Vélo (REV), mais à l'échelle du Grand Montréal.

Le présent mémoire vise à démontrer qu'avec la volonté politique et l'investissement nécessaire, il serait possible de mettre en place des liens cyclables structurants permettant de contribuer à rendre le vélo un mode de transport compétitif à l'auto-solo.



Introduction

La pratique du vélo dans un but strictement de transport ou utilitaire gagne en popularité chaque année. En 2015, Vélo Québec dénombrait 4,2 millions de cyclistes dans la province soit près d'un Québécois sur deux. C'est un accroissement de plus de 16% depuis 1995. Malgré les quelques améliorations des dernières années, le réseau cyclable reste inadapté et incapable de répondre de manière satisfaisante aux besoins de la population. Si bien que la quote-part

Il est temps de passer à la vitesse supérieure afin d'offrir un meilleur niveau de service et de développer des infrastructures solides et sérieuses afin de soutenir la croissance de la pratique du vélo au Québec. Nous ne devons plus nous contenter de marquer les pistes d'une simple ligne blanche sur la chaussée. Il est impératif de créer environnement sécuritaire, polyvalent, pratique, invitant et convivial. Les infrastructures cyclables doivent faire partie intégrante de l'aménagement et de la planification urbaine. L'aménagement du réseau cyclable devra être planifié au sein même des nouveaux développements urbains tout comme dans la trame urbaine existante.

Un peu partout dans le monde, les "autoroutes" cyclables commencent à prendre forme. L'Europe et l'Asie comptent déjà de nombreux projets d'envergure d'infrastructure cyclable. Une première étape pourrait être franchie rapidement en mettant sur pied un tronçon dans l'axe Mascouche-Laval-Hudson puisque cet axe comporte un nombre important de terrains sous-utilisés tels que ceux d'Hydro-Québec et de piste existantes qui pourraient être mis à niveau.

Le vélo, l'enfant pauvre du transport au Québec

Alors que les grands projets et les propositions de transport sont nombreux en ce moment (échangeur Turcot, pont Champlain, prolongement de métro, REM, prolongement des autoroutes 13 et 19, Tramway, 3e lien, etc.) et que des milliards de dollars sont dépensés sur les infrastructures du réseau routier qui ne font qu'accroître l'achalandage sur nos routes, les projets visant la mobilité à vélo continuent de se faire rares et discrets.

Afin d'encourager de plus en plus de gens à utiliser le vélo comme mode de transport et inciter les citoyens à se réappropriier les milieux naturels qui les entourent, un investissement sérieux dans les infrastructures cyclistes s'impose.

Les budgets de certaines villes de la région métropolitaine de Montréal témoignent de la négligence du réseau cyclable.



	Budget 2019	Transport	Vélo
Laval	750,3M	180,7M	2,2M
Terrebonne	214M	33,8M	1,3M
Mascouche	82M	15M	0
Vaudreuil-Dorion	81M	10,8M	ind.
Montréal	5.7G	ind.	30M

sources:

<https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/A-propos/finances/budget-2019.pdf>

https://www.ville.terrebonne.qc.ca/uploads/html_content/terrebonne_docs/Budget-Terrebonne-2019.pdf

https://www.ville.terrebonne.qc.ca/uploads/html_content/terrebonne_docs/Budget-Terrebonne-2018-Pre%CC%81sentation-v7-1.pdf

<https://terrebonnemascouche.com/fr/idees-de-sortie/velo-et-pistes-cyclables/>

<https://ville.mascouche.qc.ca/wp-content/uploads/2018/12/2018-12-10-Pr%C3%A9sentation-budget-et-discours-maire.pdf>

https://www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca/uploads/sections/La_Ville/Administration_municipale/Budgets_documents_financiers/2019/PrevisionsBudgetaires2019.pdf

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/SERVICE_FIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/A120223-04_BUDGET-PTI_FAITSSAILLANTS_2019_FR.PDF

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/service_fin_fr/media/documents/2019_budget_fonctionnement.pdf

Écologie

Le vélo permet de parcourir une distance quotidienne intéressante tout en n'émettant qu'une quantité presque négligeable de CO₂. Cette faible pollution n'est produite que lors de sa fabrication et de sa distribution. Une fois acheté, on peut l'utiliser pendant des années et parcourir des milliers de kilomètres avant de devoir le changer.

Les infrastructures nécessaires sont également beaucoup moins coûteuse, tant en argent qu'en émission de gaz à effet de serre et ont un impact moindre sur les milieux naturels qu'il traverse que les autres moyens terrestre.



Mode de transport	CO ₂ (g) / passager / km*
Vélo	0g
Train	28g
Métro	30,5g**
Voiture électrique	38g***
Autobus	75g
Petite voiture	150g
Grosse voiture	300g

* Les données excluent les émissions nécessaires à la fabrication des engins et à la construction des infrastructures.

** Basé sur les données du métro de Bruxelles

*** Calculé selon la production électrique de la Belgique sur une consommation de 15 kWh/100 km

Sources:

<https://equiterre.org/fiche/transport-actif>

<https://www.delijn.be/en/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/milieu/co2-uitstoot-voertuigen.html>

Une Autoroute cyclable

Une "autoroute" cyclable est beaucoup plus qu'une piste cyclable : c'est un symbole fort et un signal clair pour éliminer les freins au déplacement actif à vélo quels qu'ils soient. L'objectif est de réduire au maximum les contraintes à sa pratique et de valoriser ce mode de déplacement pour le rendre aussi pratique qu'agréable.

Éléments clés

- Dont la conception a été élaborée pour les besoins spécifiques des cyclistes
- En site propre ou, lorsqu'elle ne l'est pas, est protégée par des barrières physiques et clairement indiquées à l'aide de marquage au sol
- Trajet en continu, droit et évite les zig-zag dans les rues
- Asphaltée, éclairée et balisée par une signalisation claire pouvant indiquer les attraits et les services à proximité
- Adaptée pour les différents types de cyclistes et permet des dépassements sécuritaires
- Structurante, connectée aux réseaux cyclables existants et rejoint des pôles d'intérêts importants de la région



Différences avec le réseau cyclable actuel

Le réseau actuel a été développé sans cohérence, planification et structure. Certaines sections sont adaptées aux cyclistes utilitaires aguerris, mais aucunement aux débutants ou aux enfants, alors que d'autres sont adaptées pour les enfants, mais totalement inadéquates pour les cyclistes sportifs.

Le réseau routier est encore réfléchi en terme de flux automobile et destiné uniquement au automobile dans la plupart des cas. Ce n'est qu'après sa mise en service qu'on y ajoute une bande cyclable délimitée par du marquage au sol. Ainsi, plusieurs villes font la promotion de l'expansion de leur réseau cyclable, mais ceux-ci ne sont rarement structurants, ne desservent pas les points d'intérêt de la ville en plus de ne pas protéger adéquatement le flux de cyclistes de la circulation.



Cet exemple à Laval sur le Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire démontre le manque de sérieux de la piste cyclable: un poteau se trouve en plein milieu de la bande cyclable et un panneau indique la fin de la piste alors que ce n'est plus le cas depuis plus de deux ans.



Dans Cartierville dans le nord de Montréal, le boulevard Gouin est en chaussée partagée bien que celui-ci soit particulièrement achalandé et très étroit, il est une autre démonstration de la vision uniquement basée sur l'automobile dans laquelle on tente par la suite tant bien que mal de rendre fonctionnel aux vélos. Cette section est particulièrement dangereuse.

Différences avec le réseau de la *Route Verte*

La route verte est un réseau fantastique et plusieurs sections valent le détour. Cependant, en milieux urbain, elle est surtout constituée de pistes locales raboutées pour tenter de créer une route unie et cohérente. En ville, presque aucune section ne pourraient être qualifié d'"autoroute cyclable", car la piste emprunte toute sorte de types de route : bande cyclable, chaussée désignée, voie partagées, etc. dont plusieurs ne correspondent aucunement aux éléments descriptifs.



L'exemple ci-contre à Deux-Montagne démontre bien le manque de signalisation sur des tronçons qui sont pourtant supposés être importants puisqu'ils font partie de la Route Verte #1 ainsi que du Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire. Cette rue est en *chaussée partagée*, bien que rien ne l'indique, et les cyclistes sont supposés deviner qu'ils doivent tourner à gauche sur un sentier en gravier caché derrière une clôture sans aucun marquage ni quelconque indication. Cet endroit est également très mal éclairé le soir rendant l'orientation du cycliste d'autant plus compliquée.

Des exemples réels

On trouve aujourd'hui des autoroutes cyclables dans plusieurs pays : Allemagne, Royaume-Unis, Pays-Bas, Suède, Belgique, Danemark, Norvège, Chine. C'est en s'inspirant de ces exemples qu'on peut espérer innover et faire du Québec un chef de file au Canada.

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, champion du déplacement à vélo, les infrastructures lourdes dédiées aux vélos ne manquent pas. Le Pays n'hésite pas à investir et à construire de larges pistes cyclables numérotés en site propre avec passerelles, viaducs et voies de sortie.



La *snelle fietsroute* (route cyclable rapide) F35 à Enschede au Pays-Bas

Photo Source: <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/03/14/f35-high-speed-cycle-route-twente/>



Le Hovenring en Pays-Bas dans la province de Brabant-Septentrional relie quatre directions au-dessus d'une intersection particulièrement achalandée.

Photo source : <https://www.theguardian.com/cities/2017/jul/12/dutch-app-elderly-hack-pedestrian-crossings>

Photographe: Alamy

Belgique



Une passerelle multifonctionnelle et multidirectionnelle à Bruges en Belgique.

Photo: JDMcomlent

Photo source: https://www.reddit.com/r/belgium/comments/2jhpga/cycling_infrastructure_from_bruges_belgium/



Danemark

Au Danemark, la collaboration de 27 villes autour de Copenhague a mené à la création d'un réseau de *Supercykelstier* (autoroute cyclable) comportant aujourd'hui 13 pistes. Cette coalition continue d'étendre ce réseau jusque dans les banlieues dans le but de totaliser plus de 500 km répartis sur 45 pistes.

Sources :

<https://supercykelstier.dk/english/>

<http://www.copenhageneze.com/2017/06/bicycle-superhighways-in-copenhagen.html>

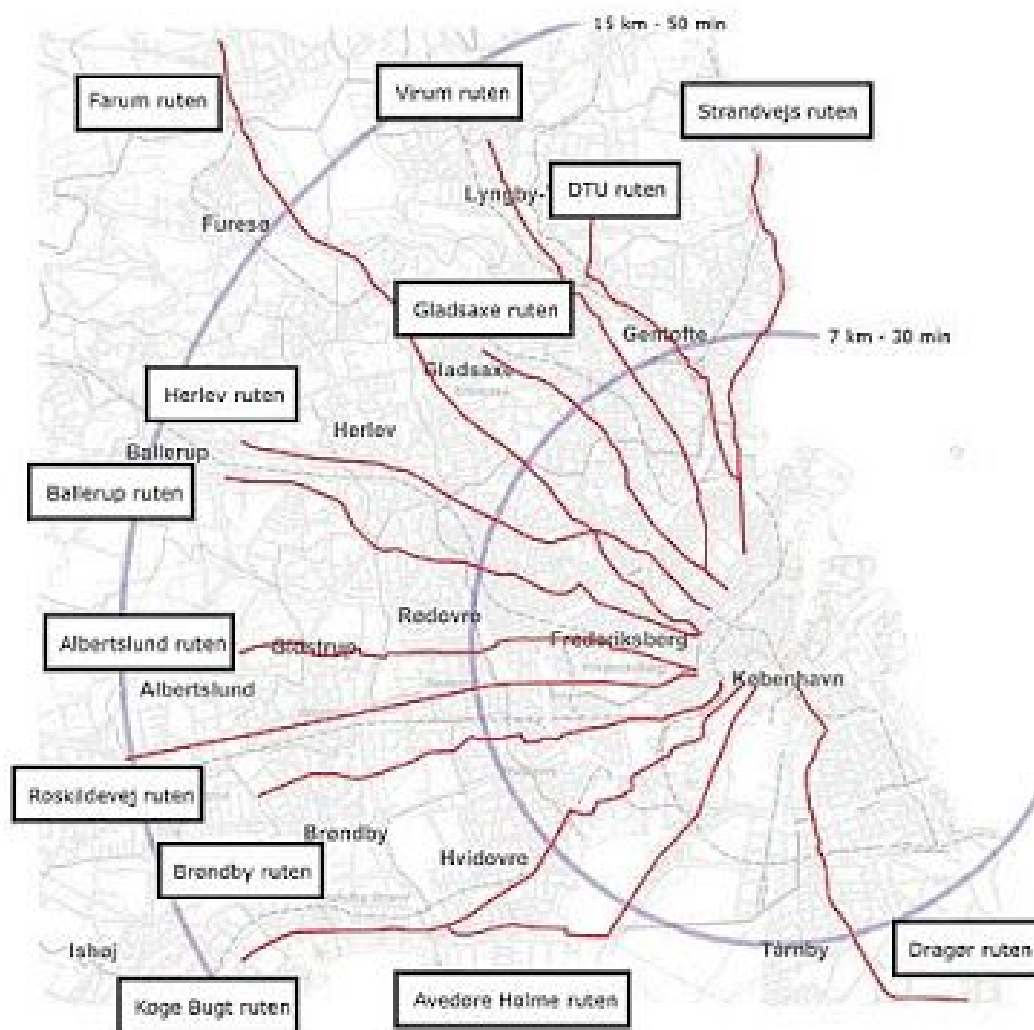


Image source: <http://www.copenhageneze.com/2009/08/bicycle-commuter-superhighways-in.html>



Chine

La région de Hong Kong construit actuellement une autoroute cyclable de 105 km entourant la région, celle-ci est dotée d'infrastructures dédiées en site propre et de signalétiques claires en plus d'être parsemée de haltes relais.



Hong Kong Cycle track

À Xiamen se trouve la plus longue piste cyclable aérienne au monde. Le concept aérien permet d'éviter les intersections et les dangers de la circulation automobile.



Piste cyclable aérienne à Xiamen. Photo source : <https://www.itdp.org/>



Une passerelle à Xiamen en Chine au dessus de 12 voix d'autoroute

Photo source : <https://dontai.com/wp/2017/03/06/xiamens-bike-path-includes-highway-overpass/>

Norvège

En Norvège, le gouvernement a annoncé un investissement de 1.1 milliard de dollars (8 milliards de couronnes norvégiennes) pour la construction de 10 *super-sykkelveier* (super route cyclable) qui permettront aux citoyens de voyager sécuritairement en vélo jusqu'à 40 km/h.

Source: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/Xy00o/synes-ikke-super-sykkelveier-er-saa-supert>

Une opportunité actuelle à saisir

Il y a actuellement une fenêtre d'opportunité qui faciliterait la mise en place du tracé. De nombreux projets présentement en cours et prévus dans les prochaines années pourraient être exploités pour bonifier l'accessibilité et l'interconnectivité de la piste avec d'autres modes de transport. Ces connexions représentent des emplacements stratégiques pour la mobilité et ajoutent de la valeur tant à la piste qu'au moyen de transport collectif rejoint.



Réseau Express Métropolitain (REM)

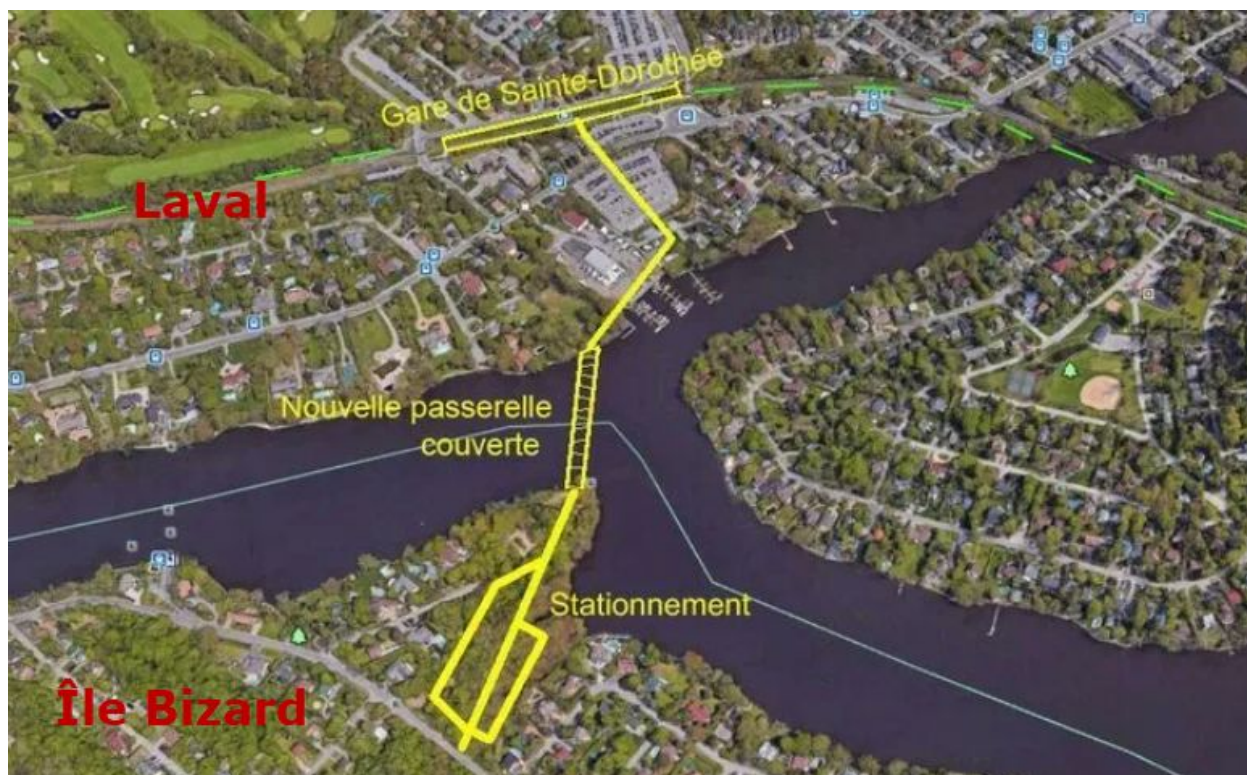
Le tracé proposé utilise la piste cyclable existante le long de l'avenue des Bois à Laval. Celle-ci s'arrête aujourd'hui à la rue du Chemin de Fer, mais avec le REM les rues seront reconfigurées et l'avenue des Bois sera prolongée sous les rails du REM jusqu'au chemin Bord de l'Eau. Il s'agit d'une bonne occasion pour prolonger également la piste cyclable. Avec le REM, le terminus d'autobus sera également beaucoup plus grand, la station agira comme un pôle de transport important dans le secteur. Relier la station à une autoroute cyclable est un excellent moyen d'encourager de s'y rendre en transport actif.



Image: CDPQ Infra

Passerelle entre l'Île-Bizard et Laval

Avec l'arrivée du REM à Sainte-Dorothée, les résidents de l'Île Bizard ne se trouveront plus qu'à une centaine de mètre d'une station de transport en commun majeure mais un obstacle de taille réside : la rivière. C'est pourquoi plusieurs citoyens, avec l'appui d'élus, ont déjà demandé d'installer une passerelle pour rejoindre à pied ou en vélo la gare. Cette passerelle fait partie intégrante du tracé de l'autoroute cyclable.



Source: <https://journalmetro.com/local/ouest-de-lile/1221209/relier-lile-bizard-au-rem/>

Île aux Vaches

Située dans la rivière des Mille Îles, l'Île aux Vaches est un terrain privé, mais la ville de Laval souhaiterait, avec des partenaires de la CMM, en faire l'acquisition pour le protéger. La mise en place d'une piste cyclable pourrait agir comme motivation supplémentaire de cette acquisition tout en la bonifiant pour un éventuel développement urbain par des promoteurs.



Source : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/annonce-sauvegarde-deux-grandes-iles-laval.aspx>



Grand Parc de l'Ouest

La ville de Montréal a déjà annoncé vouloir créer un immense parc dans l'ouest de de l'île de Montréal en joignant les parcs actuels. Le projet inclut également une navette fluviale pouvant être empruntée par les usagers de l'autoroute verte. La création de ce grand parc représente une occasion en or pour créer un grand tronçon cyclable en plein coeur du milieu naturel de ce secteur.



Image: Radio-Canada. Source: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1182299/grand-parc-ouest-promoteurs-cap-nature>

Pont de l'Île aux Tourtes

Reliant l'île de Montréal à Vaudreuil-Dorion, le pont de l'île aux Tourtes sur lequel se trouve l'autoroute 40 doit être reconstruit. Il est déjà prévu que le futur pont comportera une piste pour piétons et cyclistes. Cette piste sera utilisée par l'autoroute cyclable.



Source : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/construction-pont-ile-aux-tourtes.aspx>

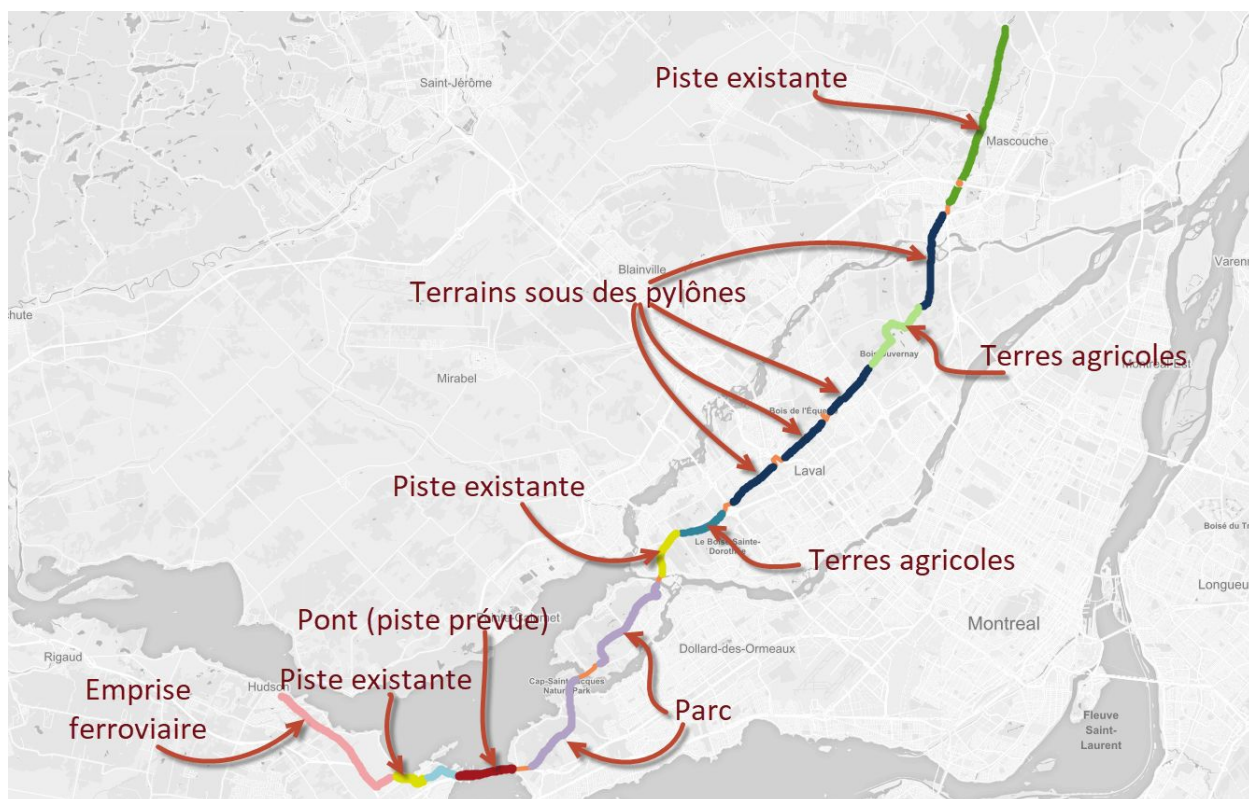


Le tracé

Le choix du tracé Mascouche-Laval-Hudson s'est basé sur l'analyse des terrains vacants ou sous-utilisés, les pistes cyclables existantes, les interconnexions avec les stations de transport en commun et des axes cyclables existants, ainsi qu'une volonté de mettre en valeur et protéger les parcs existants de même que de nouveaux. C'est basé sur ces critères que le choix s'est arrêté sur l'axe Mascouche-Laval-Hudson.

Les terrains

L'axe Mascouche-Laval-Hudson se dessine naturellement, il est donc celui qui serait le plus facile à mettre en place à court terme. Il emprunte presque exclusivement des terrains d'Hydro-Québec, des parcs, des pistes existantes ou des corridors ferroviaires. Ainsi, à l'exception de quelques passerelles, il ne nécessite que peu d'infrastructures lourdes tout en limitant les interactions avec les voitures et offre une très longue étendue de pistes en sites propres.





Type de terrain	Longueur
Piste sous des pylônes	23,7 km
Piste dans des parcs	16,5 km
Piste en zone agricole	9,8 km
Piste dans une emprise ferroviaire	7,7 km
Piste sur rue	2,1 km
Piste existante	13,7 km
Autre	0,9 km

Le tiers du tracé se trouve sur des terrains d'Hydro-Québec, ces terrains ont l'avantage d'offrir de longues lignes droites en site propre entouré de végétation et de croiser peu de routes automobiles.



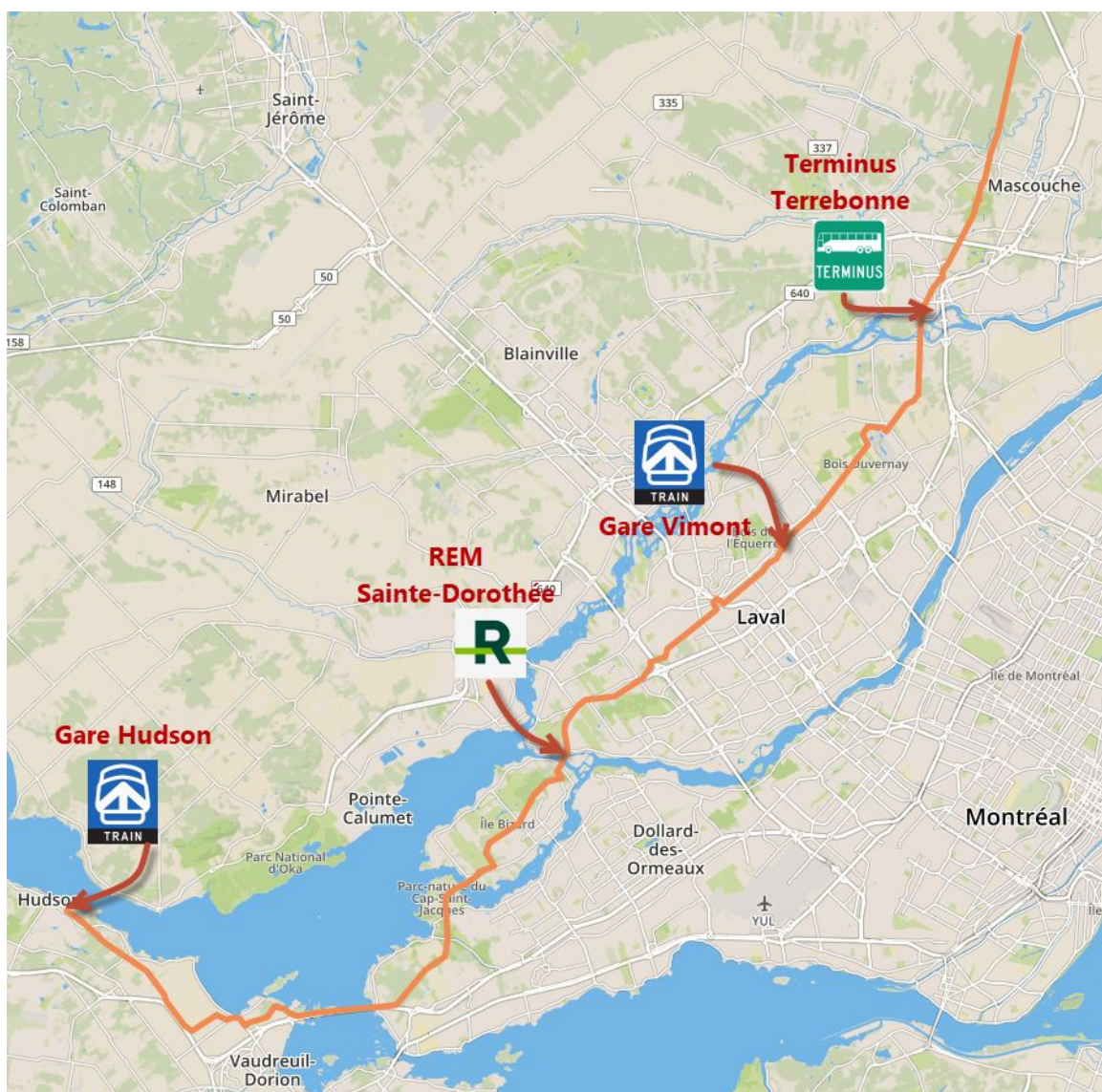
Représentation artistique



Relié au transport en commun

De plus en plus de gens prennent leur vélo pour se rendre directement à destination ou pour effectuer le premier ou dernier segment en coordination avec un autre mode de transport, typiquement le transport en commun. Pour cette raison, relier le tracé à des stations de transport en commun de la région s'avère une contrainte indispensable et péremptoire.

Le tracé élaboré permet de relier plusieurs d'entre elles, et ce, sur toute sa longueur. Entre autres, la gare Hudson, la gare Saint-Dorothée et la gare Vimont se seraient directement desservies et le Terminus EXO MRC Terrebonne ne serait séparé de l'autoroute verte que par quelques centaines de mètres via une autre piste cyclable existante.

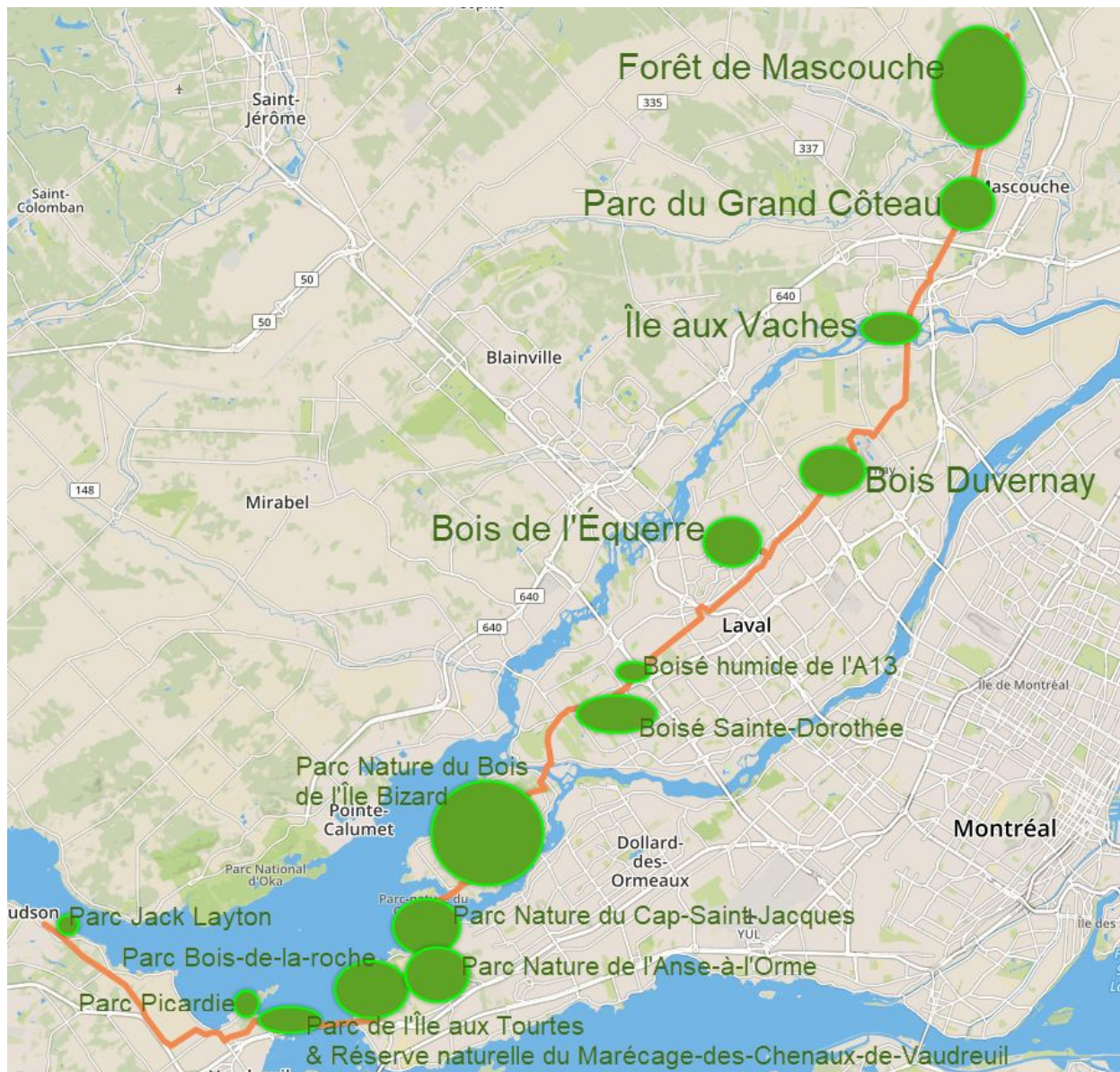


Carte des pôles stations de transport en commun croisées par la piste



Milieux naturels et parcs

Le tracé traverse de très nombreux parcs qui pourront à la fois être mis en valeur et protégés par le passage de l'Autoroute Verte. Ces parcs agissent non seulement comme attrait pour le cyclotourisme, mais permettent également de redonner aux citoyens ces espaces qui visent l'amélioration de leur qualité de vie.



Carte des principaux parcs et sites naturels croisés par la piste



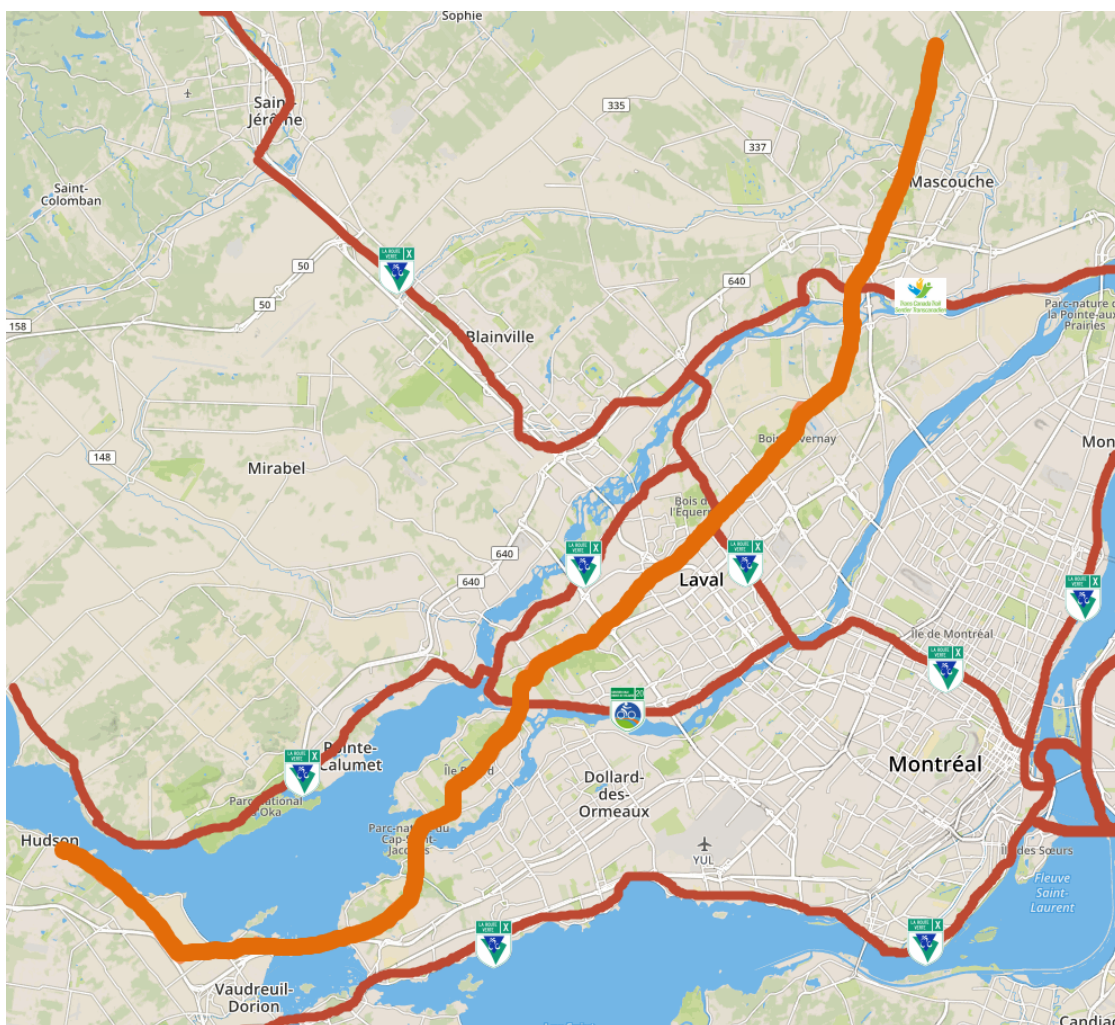
Connecté aux réseaux cyclables existants

Le tracé offre un nouvel axe dans des secteurs négligés et permet de raccorder certains quartiers tout en étant directement connecté à plusieurs pistes cyclables importantes dans la région :

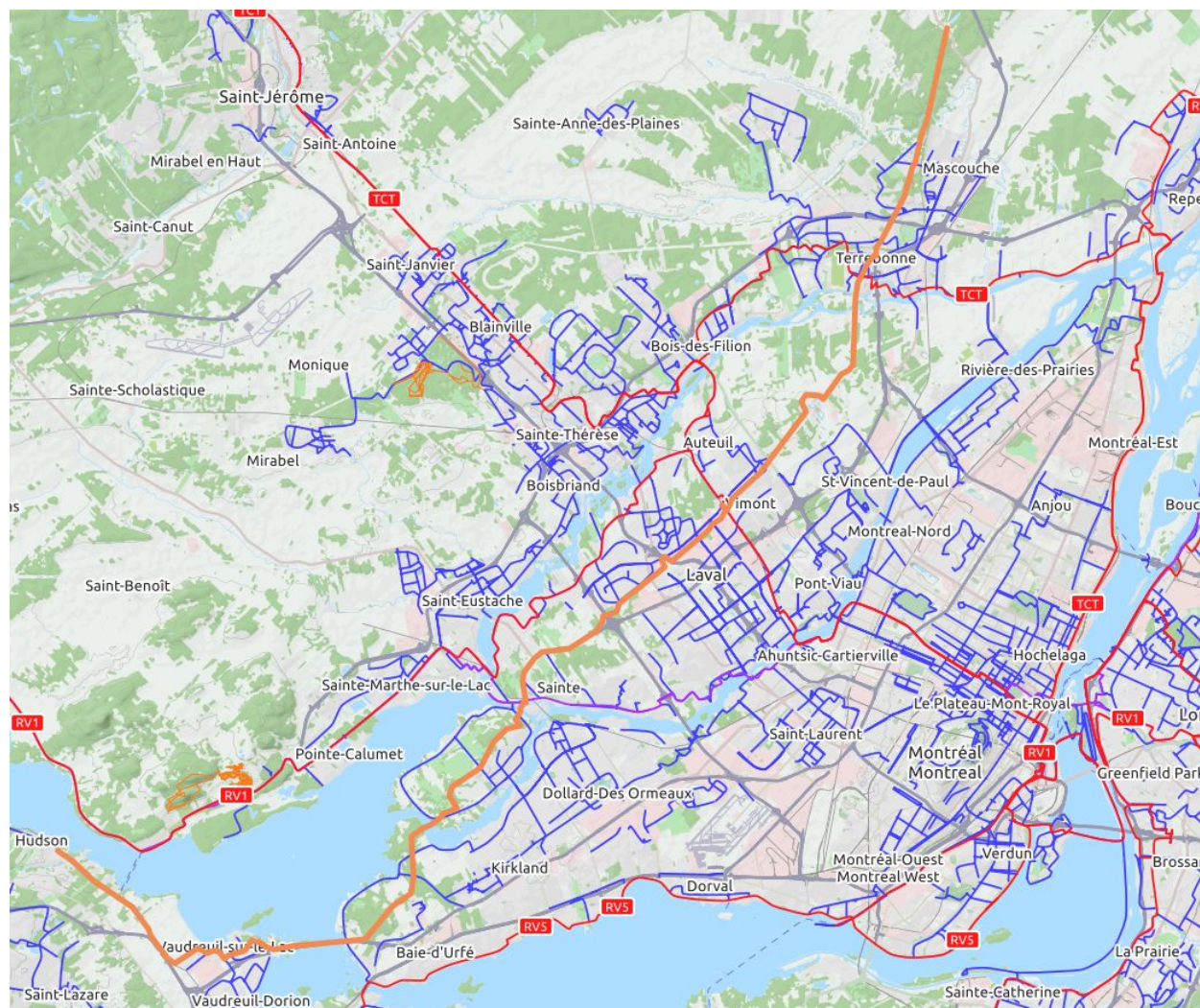
- Le Grand Sentier (Terrebonne)
- La Route Verte #1 (Vimont, Laval)
- Le Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire (Ste-Dorothée, Laval)

Plusieurs points d'interconnexions permettant d'unifier ces différents réseaux :

- La Route Verte #1 (Laval-sur-le-Lac, Laval)
- La Route Verte #5 (Sainte-Anne-de-Bellevue)
- La Route Verte #1 (via le traversier d'Oka)



Carte des principaux axes cyclables de la région



Carte du réseau cyclable de la région

Présentation détaillée par segment

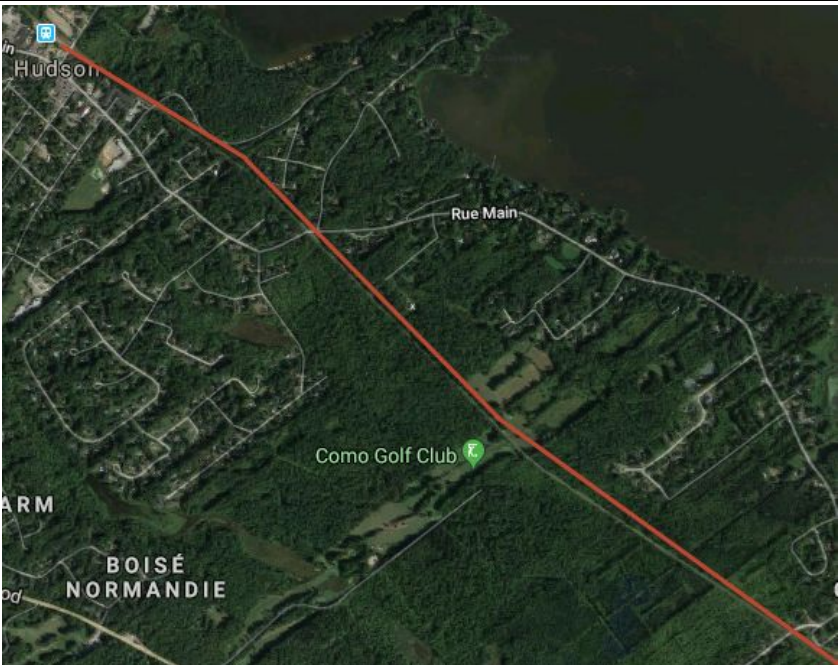
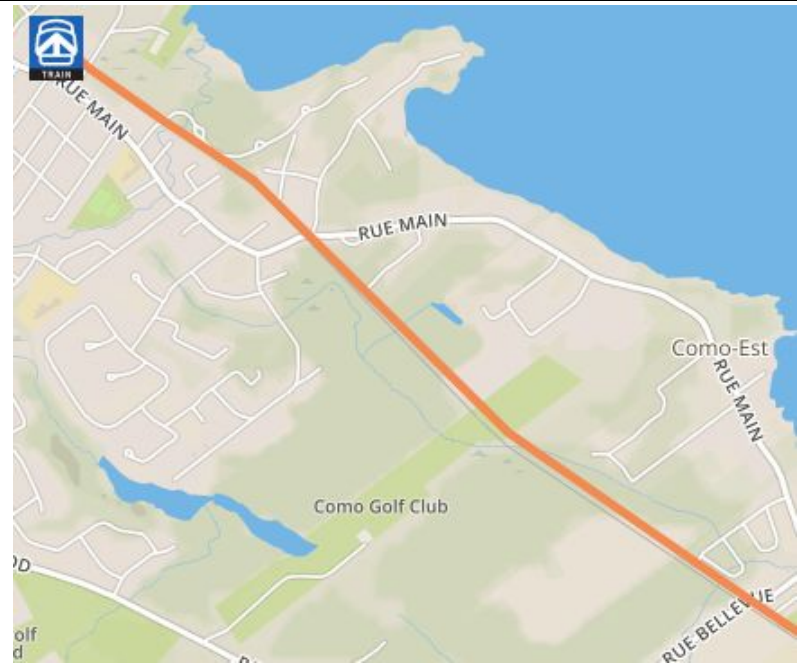
Les segments ont été divisés en quatre secteurs géographiques.

Ouest	Montréal	Laval	Rive-Nord
Hudson Vaudreuil-Dorion	Senneville Sainte-Anne-de-Bellevue Montréal	Laval	Terrebonne Mascouche



Secteur Ouest

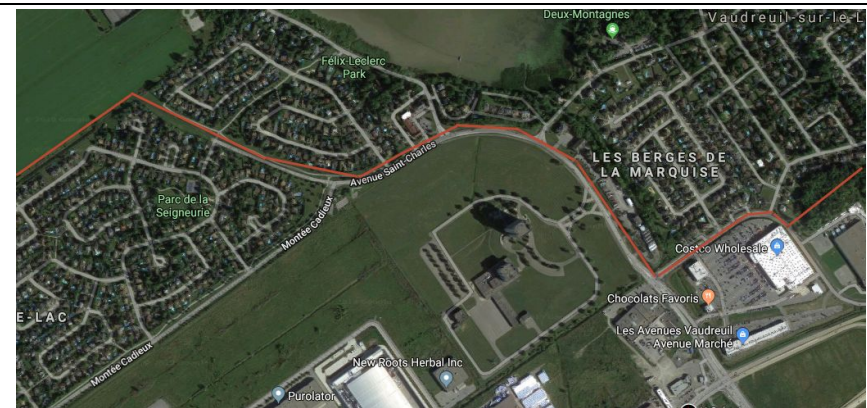
Segment	1
Secteur	Ouest
Municipalité	Hudson
Limite 1	Gare Hudson
Limite 2	Rue Bellevue
État	À construire
Description	La piste longe la voie ferrée dans l’emprise ferroviaire jusqu’à la rue Bellevue.







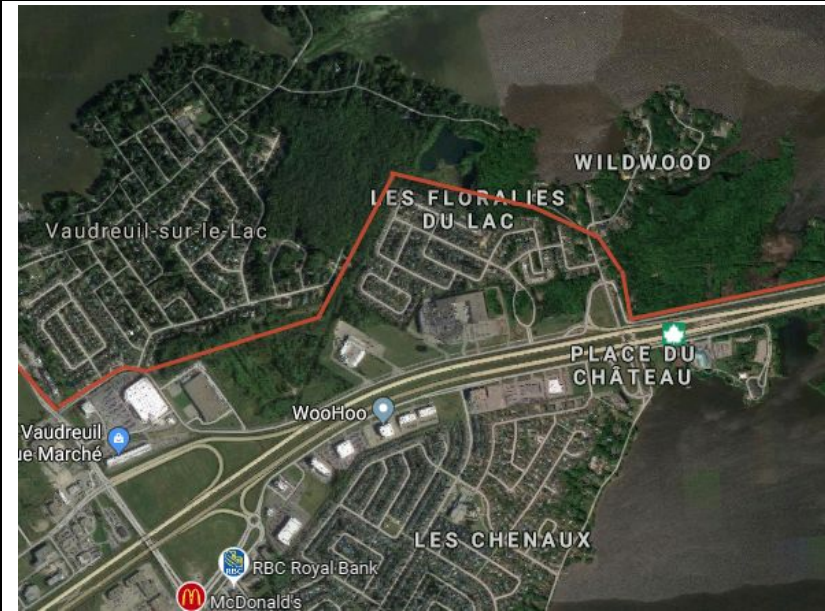
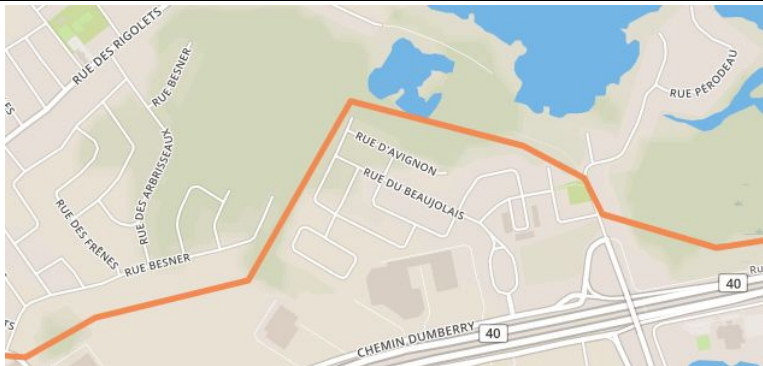
Segment	3
Secteur	Ouest
Municipalité	Vaudreuil-Dorion
Limite 1	Derrière la rue Jean-Lesage
Limite 2	Intersection du chemin Dumberry et rue Besner
État	À construire partiellement. Réutilisation de la piste existante par endroit.
Description	La piste longe les terres agricoles derrière les maisons, puis emprunte l'avenue Saint-Charles et le chemin Dumberry où une piste existe déjà.







Segment	4
Secteur	Ouest
Municipalité	Vaudreuil-Dorion
Limite 1	Intersection du chemin Dumberry et rue Besner
Limite 2	Début du pont Aut. 40
État	À construire
Description	La piste passe par les terrains boisés contournant les maisons et la plupart des rues.







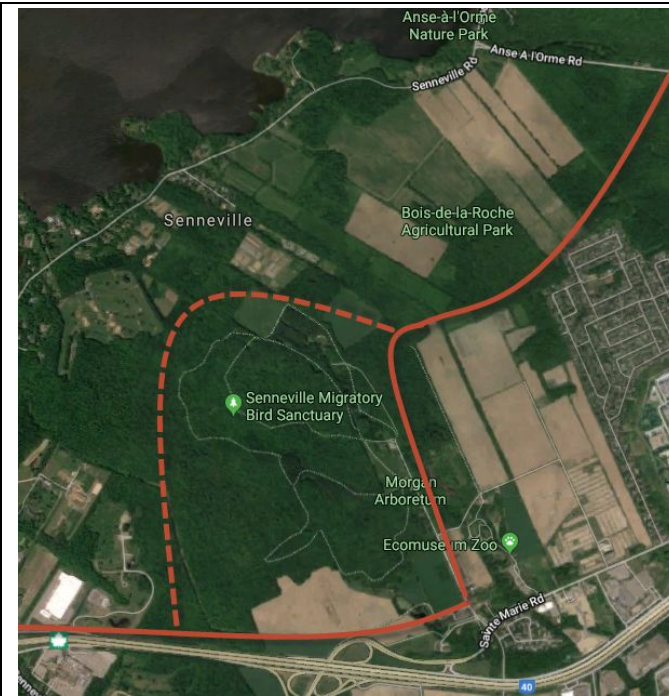
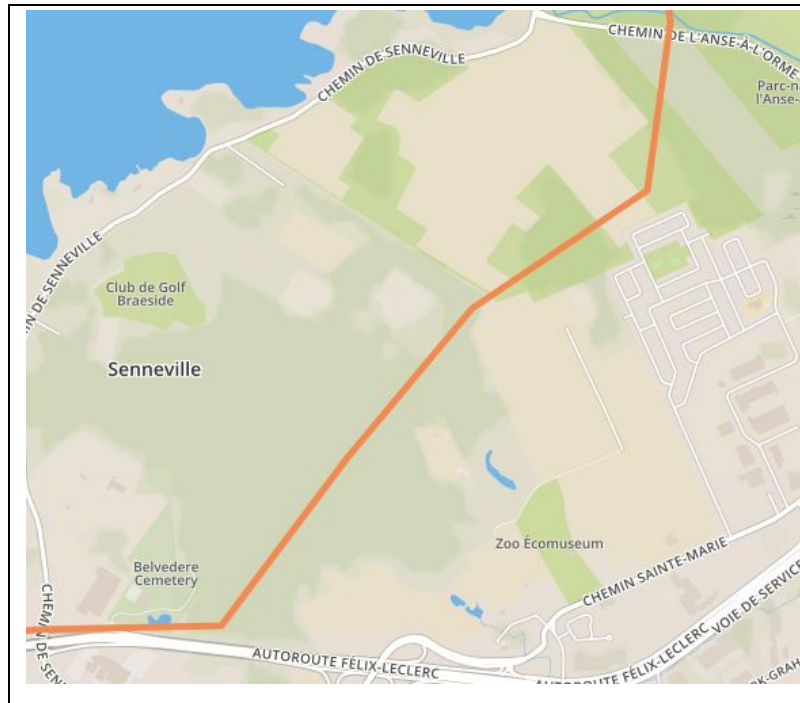
Segment	5
Secteur	Ouest
Municipalité	Vaudreuil-Dorion / Senneville
Limite 1	Début du pont Aut. 40
Limite 2	Fin du pont Aut. 40
État	Prévue
Description	La piste utilise la piste polyvalente qui sera mise en place lors de la reconstruction du nouveau pont. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/construction-pont-ile-aux-tourtes.aspx





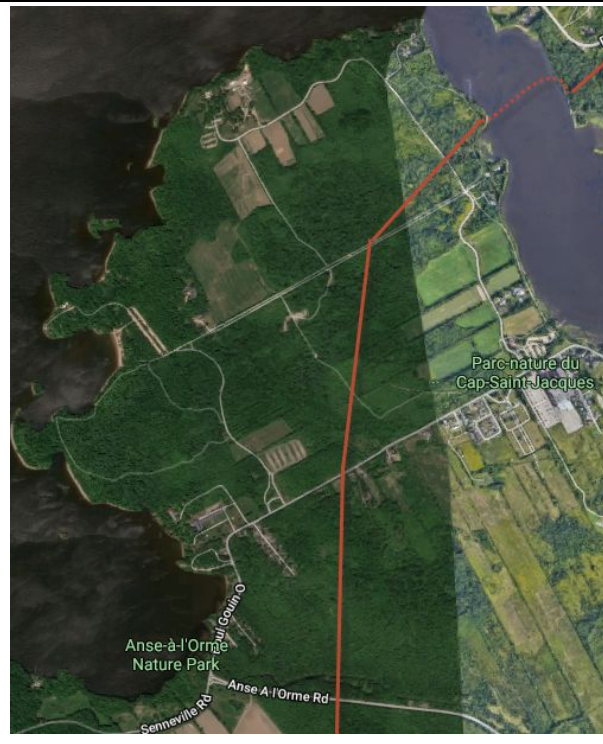
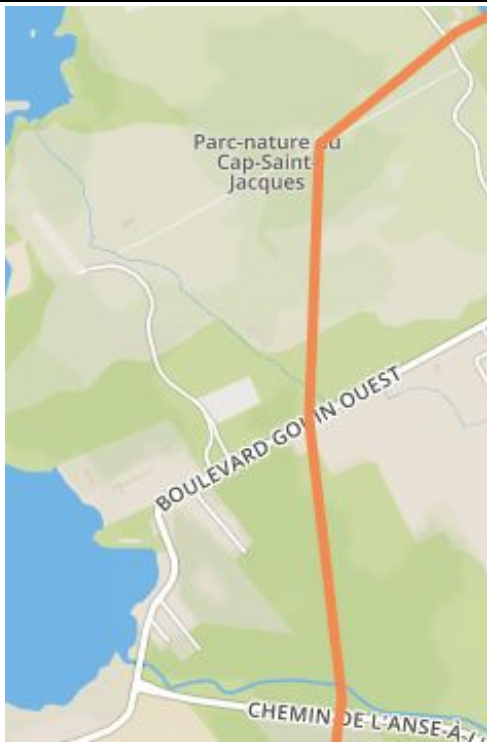
Secteur Montréal

Segment	6
Secteur	Montréal
Municipalité	Senneville / Sainte-Anne-de-Bellevue / Montréal (Pierrefonds-Roxboro)
Limite 1	Fin du pont Aut. 40
Limite 2	Chemin de l'Anse-à-l'Orme
État	À construire
Description	La piste longe la bordure de l'autoroute 40 puis emprunte un chemin boisé, contournant les terres agricoles. Un itinéraire alternatif à considérer serait de faire passer la piste par le refuge d'oiseaux migrateurs de Senneville dans la mesure où il soit possible de le faire sans nuire à la protection des oiseaux.





Segment	7
Secteur	Montréal
Municipalité	Montréal (Pierrefonds-Roxboro)
Limite 1	Chemin de l'Anse-à-l'Orme
Limite 2	Chemin du Cap-Saint-Jacques
État	À construire
Description	La piste emprunte un chemin boisé du parc.



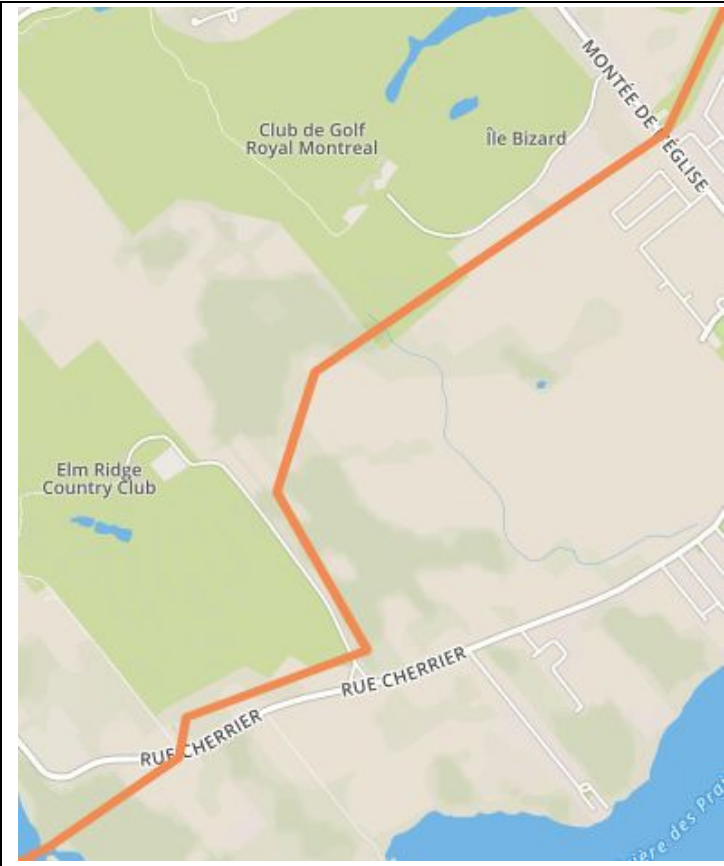


Segment	8
Secteur	Montréal
Municipalité	Montréal (Pierrefonds-Roxboro) / Montréal (Île-Bizard-Sainte-Genève)
Limite 1	Chemin du Cap-Saint-Jacques
Limite 2	Rive de l'Île Bizard
État	À construire / À mettre en place
Description	Il faut emprunter une navette fluviale pour rejoindre l'Île-Bizard, tel que prévu présentement dans le plan d'aménagement du Grand Parc de l'Ouest. https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1182299/grand-parc-ouest-promoteurs-cap-nature





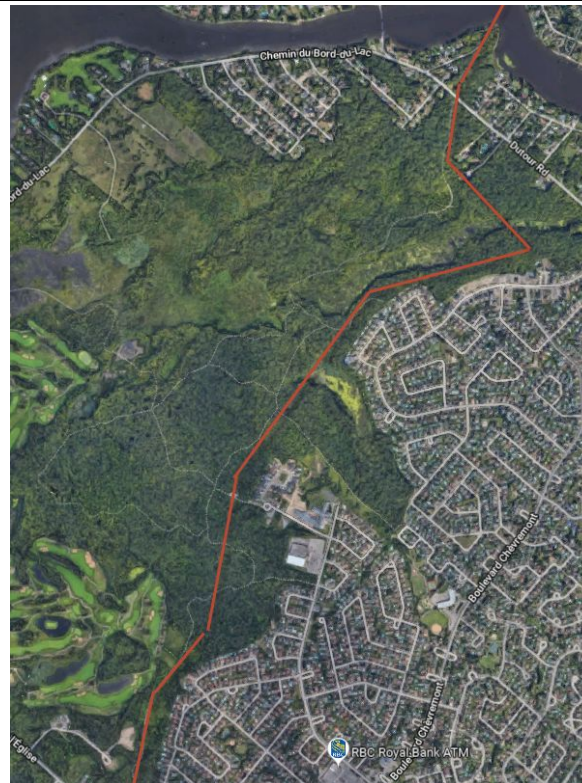
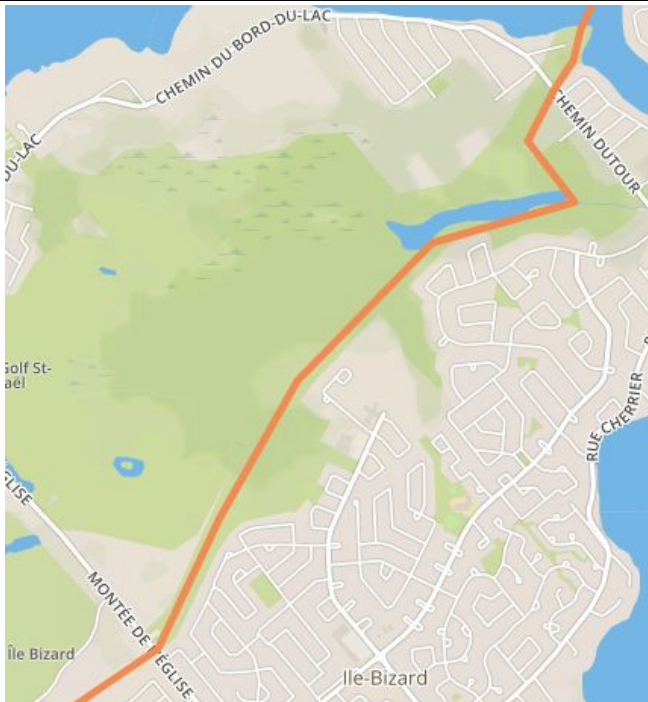
Segment	9
Secteur	Montréal
Municipalité	Montréal (Île-Bizard-Sainte-Genève)
Limite 1	Rive de l'Île Bizard
Limite 2	Montée de l'Église
État	À construire
Description	La piste emprunte un chemin boisé du parc.





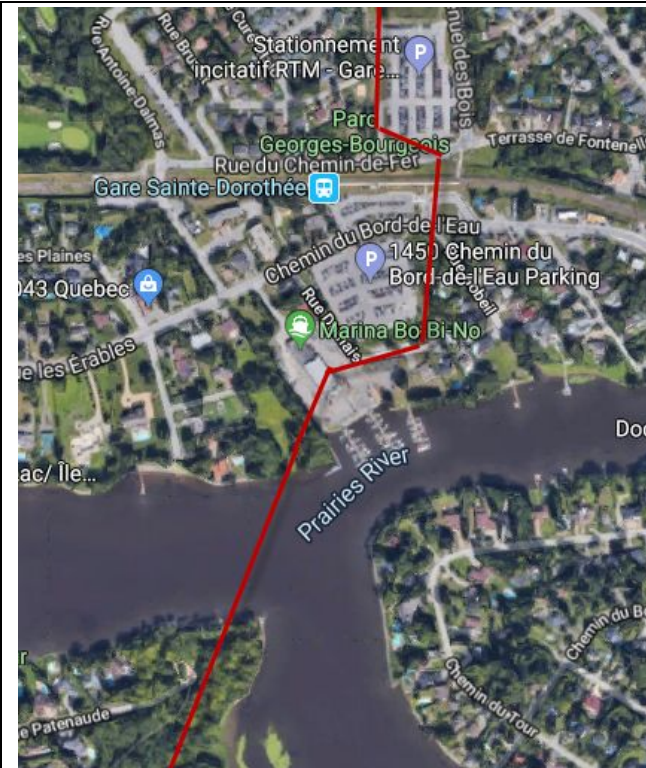
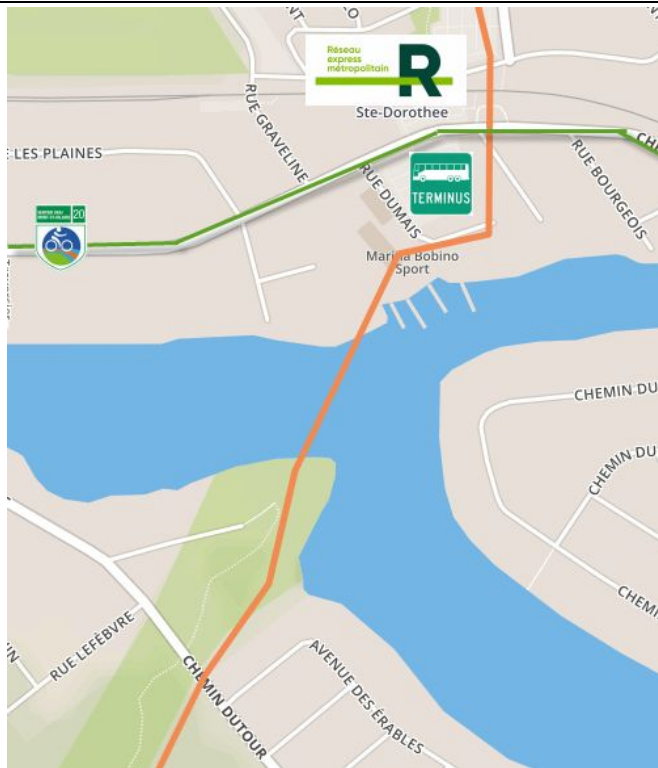


Segment	10
Secteur	Montréal
Municipalité	Montréal (Île-Bizard-Sainte-Genève)
Limite 1	Montée de l'Église
Limite 2	Chemin du Tour
État	À construire / À mettre à niveau
Description	La piste emprunte un chemin boisé du parc, certains sentiers existants du parc peuvent être réutilisés et mis à niveau.





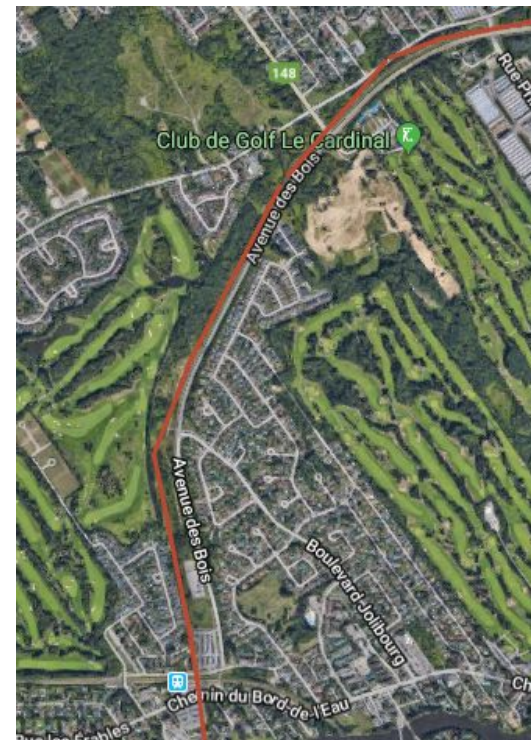
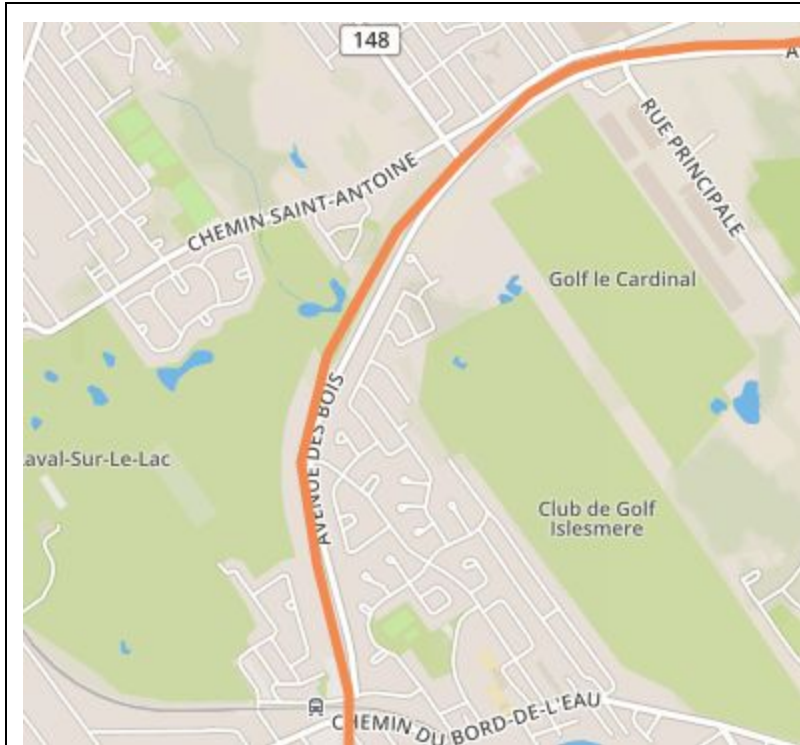
Segment	11
Secteur	Montréal
Municipalité	Montréal (Île-Bizard-Sainte-Genève) / Laval
Limite 1	Chemin du Tour
Limite 2	Chemin Bord-de-l'eau
État	À construire
Description	La construction d'une passerelle multifonctionnelle reliant l'Île Bizard à Laval est déjà en discussion. Cette passerelle est stratégiquement placée pour permettre aux résidents de l'Île Bizard de rejoindre, à pied ou à vélo, la future station du REM et le terminus d'autobus Sainte-Dorothée de la STL. La piste croiera le sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire.





Secteur Laval

Segment	12
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Chemin Bord-de-l'eau
Limite 2	Rue Principale
État	Existante (mise à niveau requise)
Description	La piste réutilise la piste existante longeant l'avenue des Bois. Une mise à niveau est requise, car le sentier existant est trop étroit par endroit et non-asphalté. Dans sa configuration existante, le sentier est davantage un sentier pédestre qu'une piste cyclable.





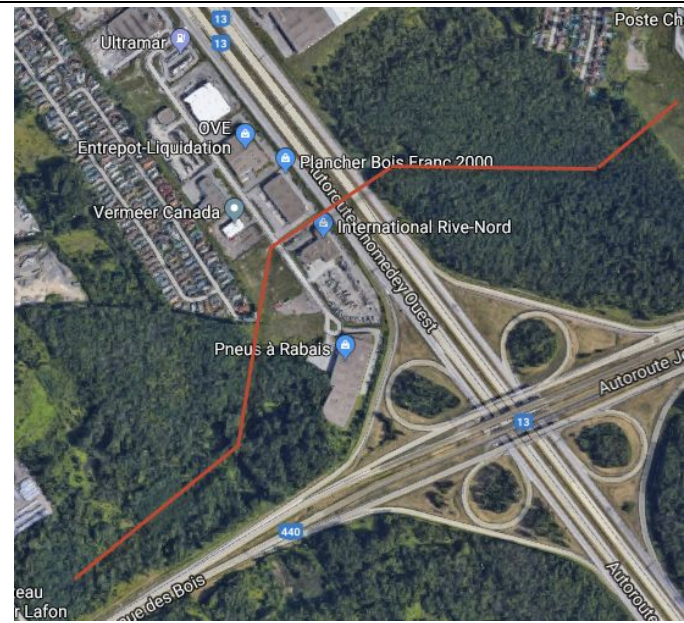
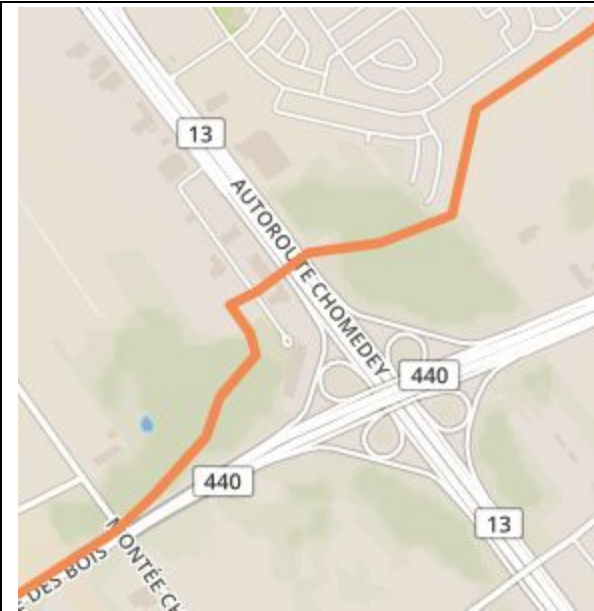


Segment	13
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Rue Principale
Limite 2	Montée Champagne
État	À construire
Description	La piste longe l’avenue des Bois aux extrémités des terres agricoles.



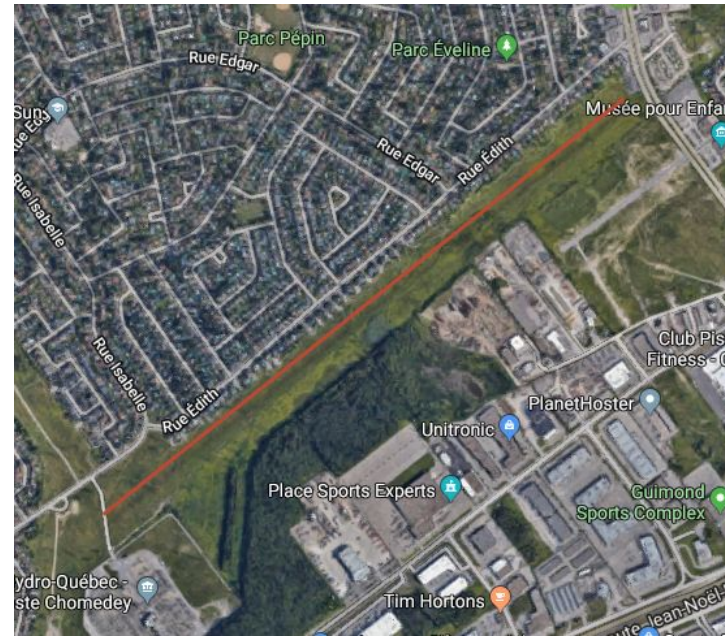
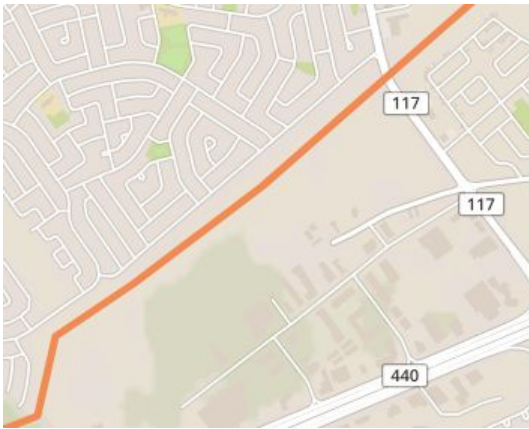


Segment	14
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Montée Champagne
Limite 2	Rue Jasmine
État	À construire
Description	La piste emprunte les terrains boisés de part et d'autre de l'autoroute 13. Une passerelle doit être construite pour traverser au-dessus de l'autoroute 13.





Segment	15
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Rue Jasmine
Limite 2	Boulevard Curé Labelle
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec.





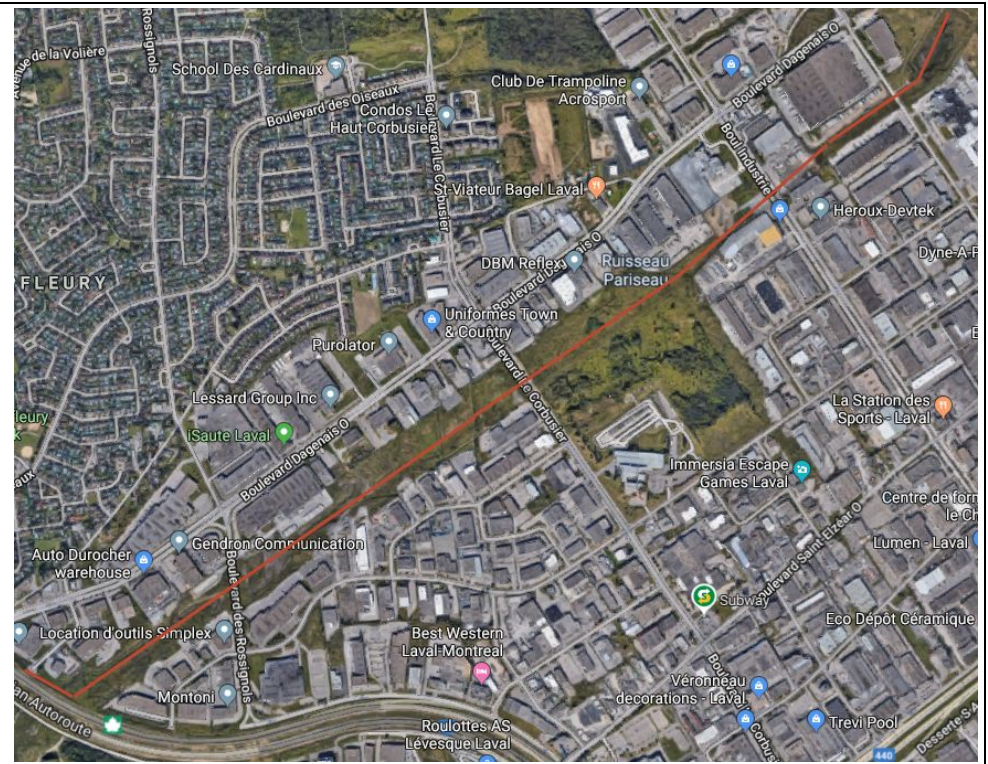
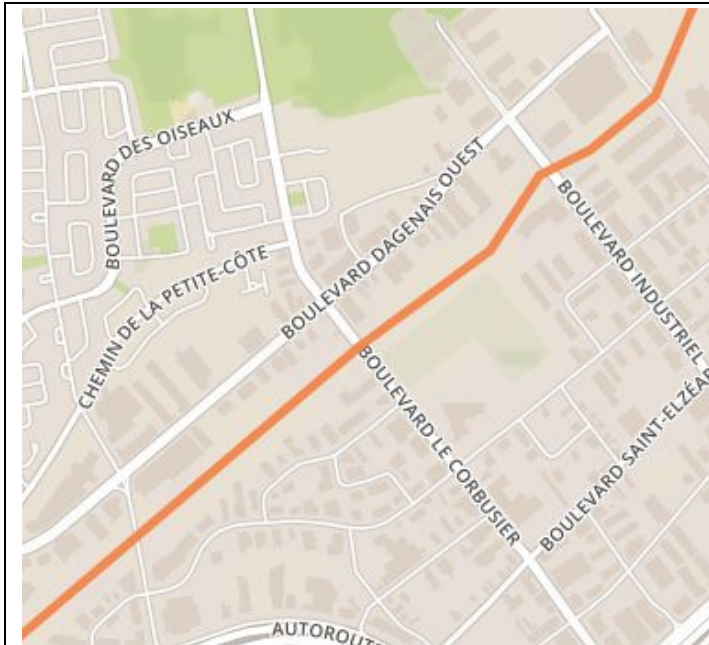
Segment	16
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Boulevard Curé Labelle
Limite 2	Emprise d'Hydro-Québec (aut. 15 Est)
État	À construire / existante
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec et utilise la piste existante sur le boulevard Dagenais pour traverser l'autoroute 15.







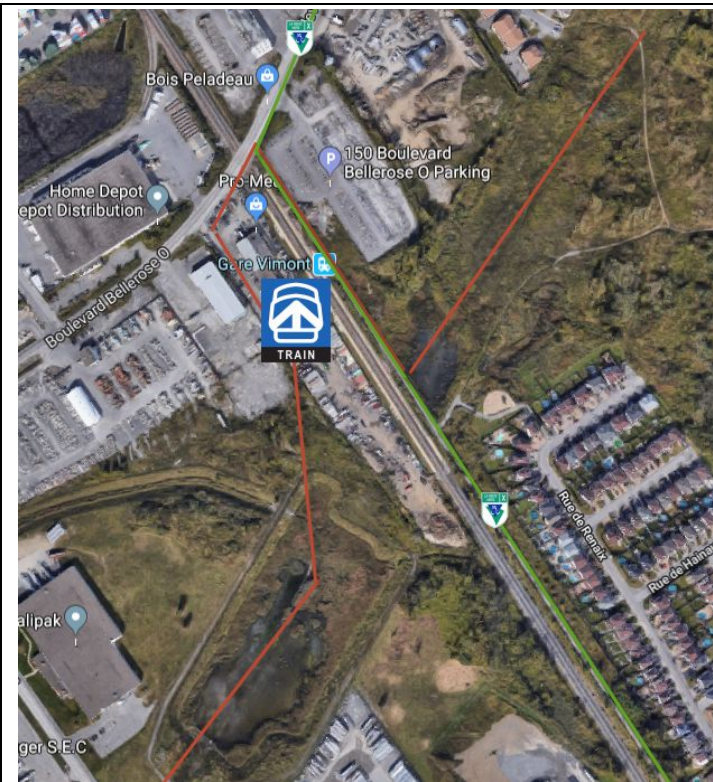
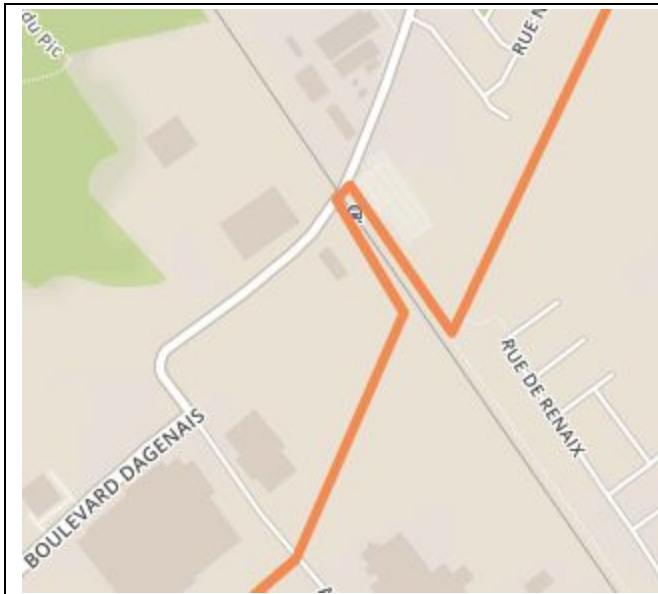
Segment	17
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Emprise d'Hydro-Québec (aut. 15 Est)
Limite 2	Voie ferrée (côté ouest)
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec.







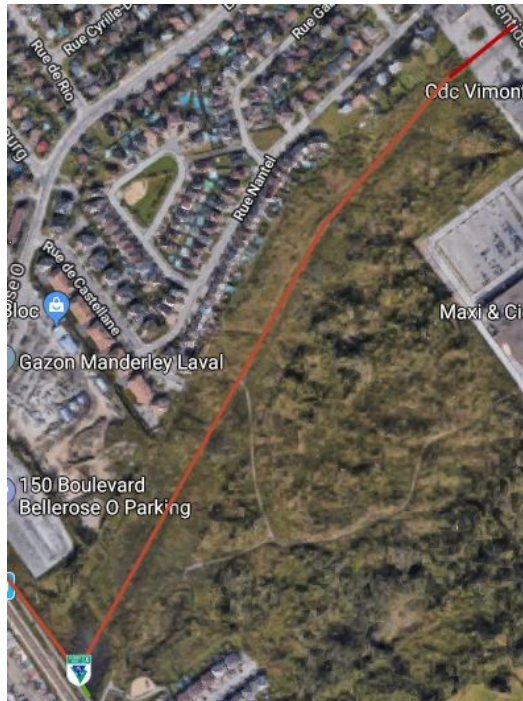
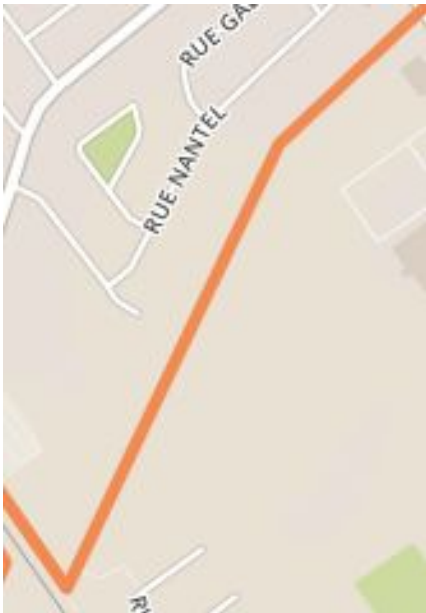
Segment	18
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Voie ferrée (côté ouest)
Limite 2	Voie ferrée (côté est)
État	Existante / Existante (mise à niveau requis) / À construire
Description	La piste longe utilise le passage à niveau du boulevard Bellerose Ouest. La piste croise la gare de train EXO Vimont ainsi que la route verte.





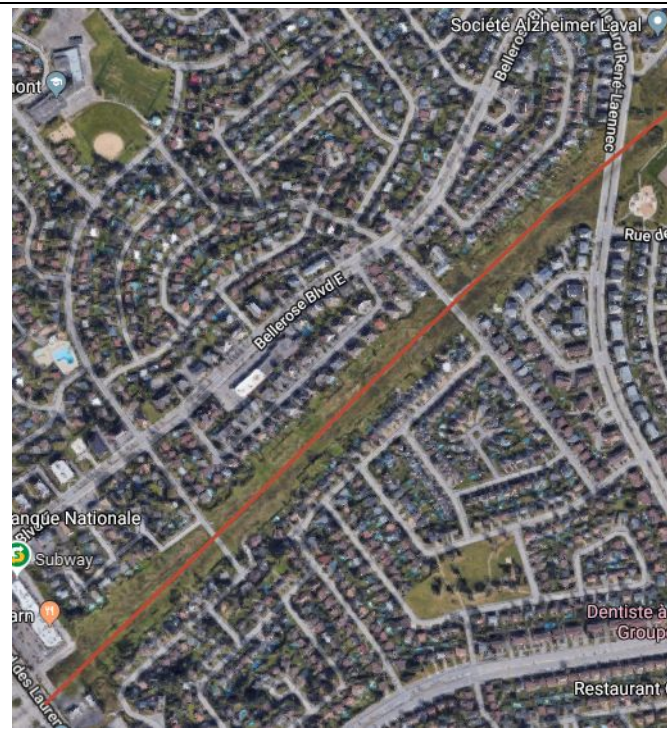
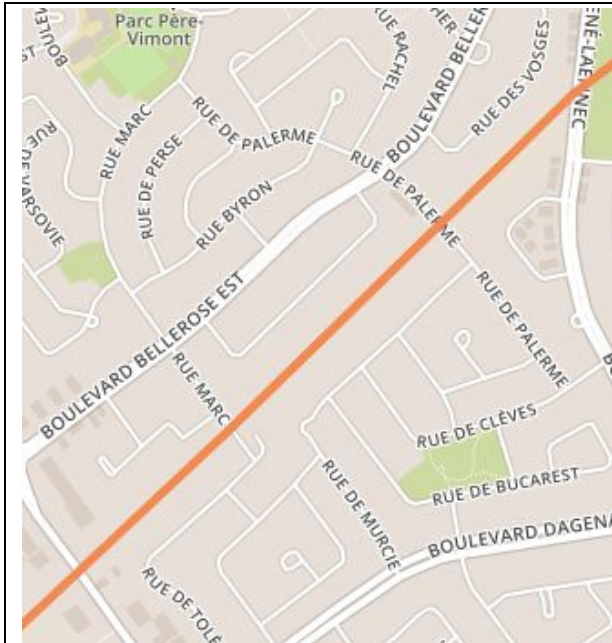


Segment	19
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Voie ferrée (côté est)
Limite 2	Boulevard des Laurentides
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec.



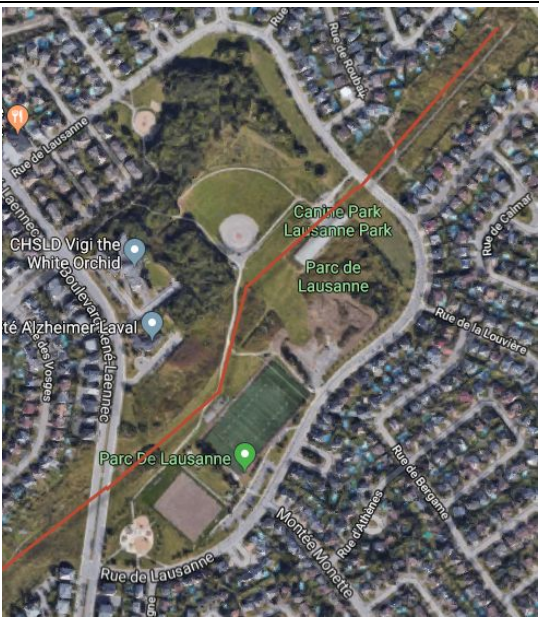


Segment	20
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Boulevard des Laurentides
Limite 2	Boulevard René Laennec
État	À construire / Existante (à mettre à niveau)
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec.





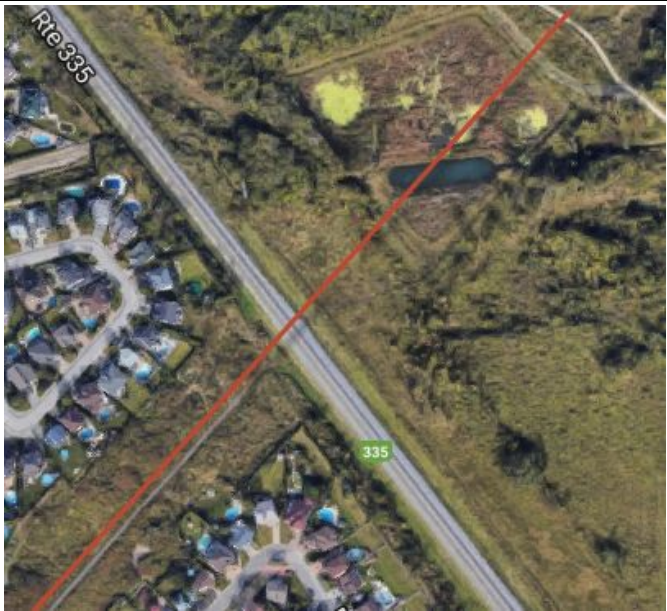
Segment	21
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Boulevard René Laennec
Limite 2	Route 335 (côté ouest)
État	Existante / Existante à mise à niveau / à construire
Description	La piste traverse le parc Lausanne où une piste existe déjà, ainsi que les terrains vagues sous les pylônes d’Hydro-Québec.





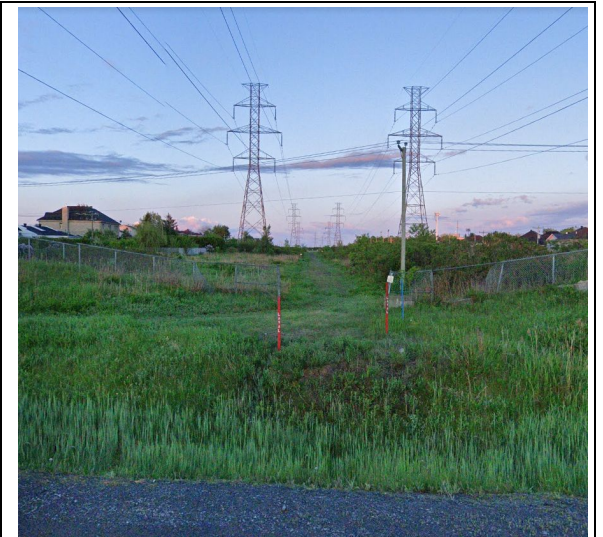
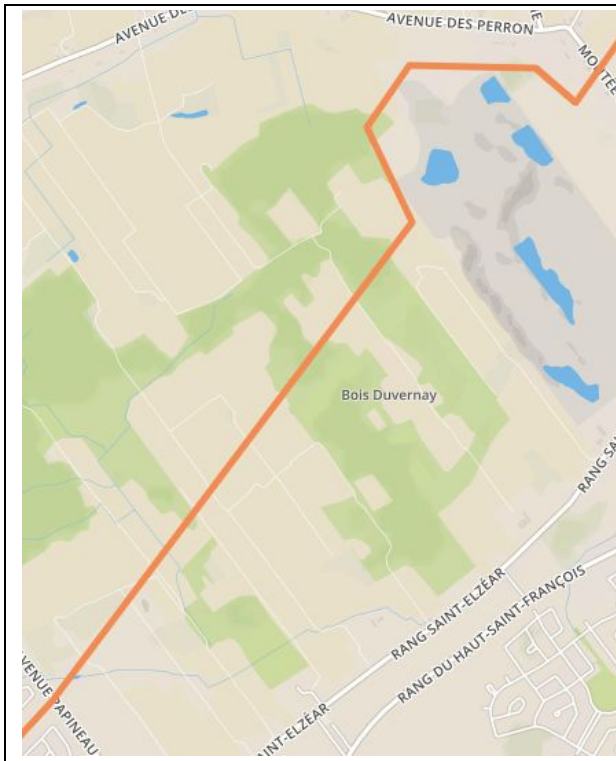


Segment	22
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Route 335 (côté ouest)
Limite 2	Route 335 (côté est)
État	À construire
Description	Il est prévu que la route 335 subisse d'important travaux (élargissement), ces travaux seront l'occasion de construire un lien polyvalent de part et d'autre, soit par un tunnel sous la route soit par une passerelle aérienne.



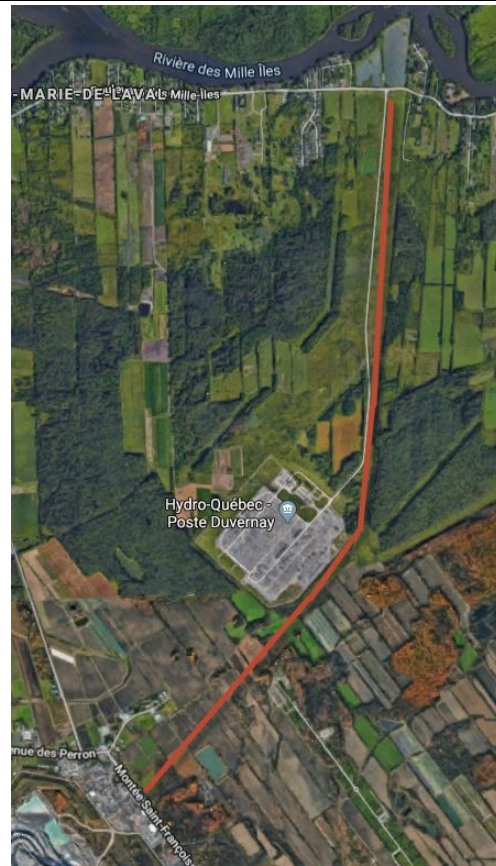
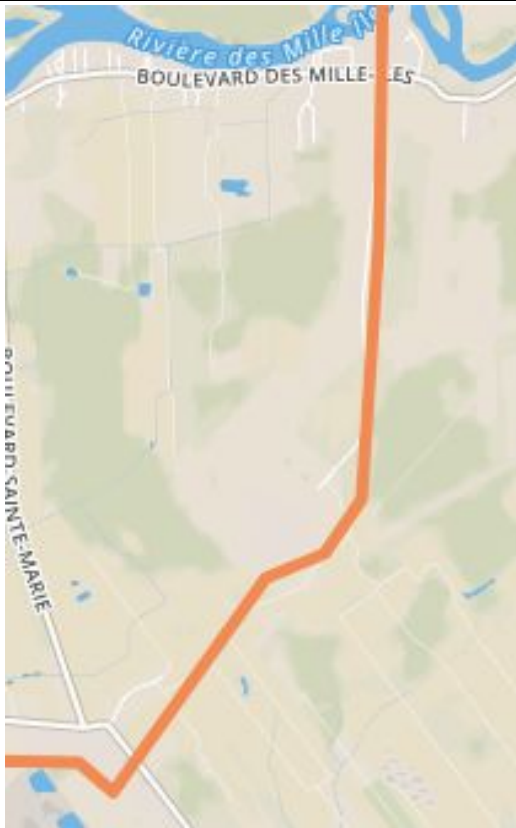


Segment	23
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Route 335 (côté est)
Limite 2	Montée Saint-François
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains vagues sous les pylônes d'Hydro-Québec, des terrains boisés du Bois Duvernay. Le secteur compte beaucoup de terres agricoles. D'autres itinéraires peuvent être étudiés.



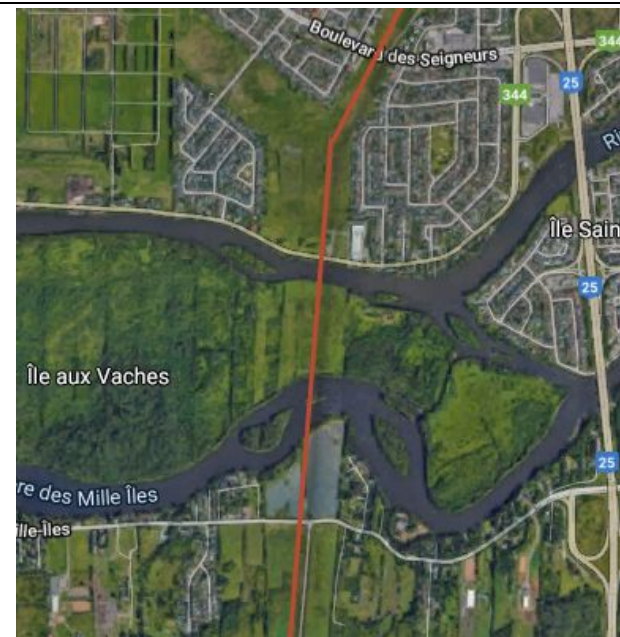
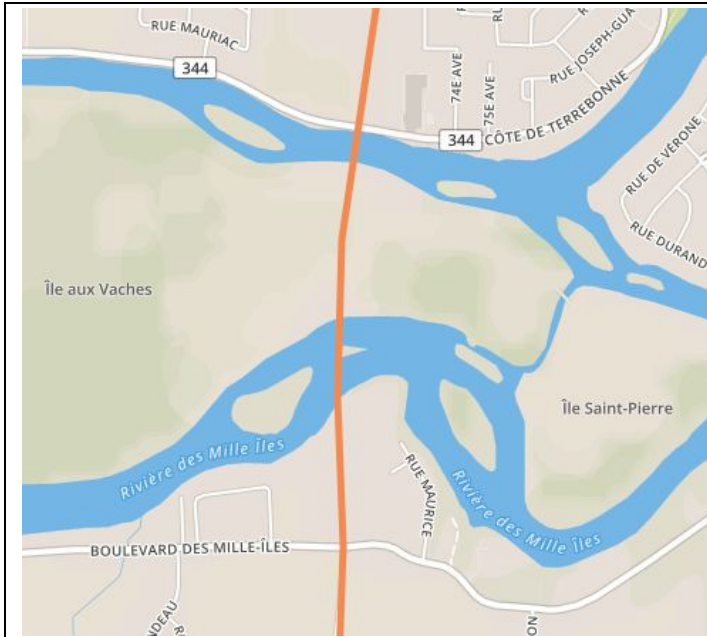


Segment	24
Secteur	Laval
Municipalité	Laval
Limite 1	Montée Saint-François
Limite 2	Boulevard des Mille-Îles
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains sous les pylônes d'Hydro-Québec.





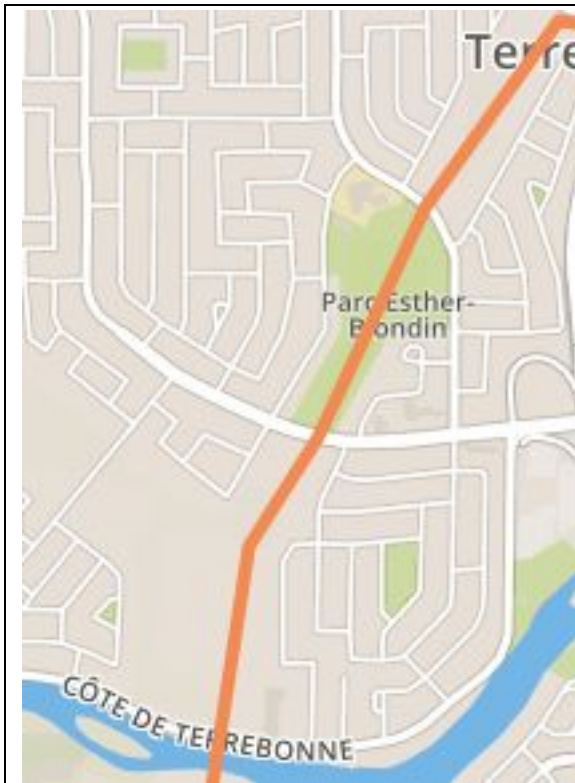
Segment	25
Secteur	Laval
Municipalité	Laval / Terrebonne
Limite 1	Boulevard des Mille-Îles
Limite 2	Côte Terrebonne
État	À construire
Description	Deux passerelles devront être construites pour relier Laval et Terrebonne.





Secteur Rive-Nord

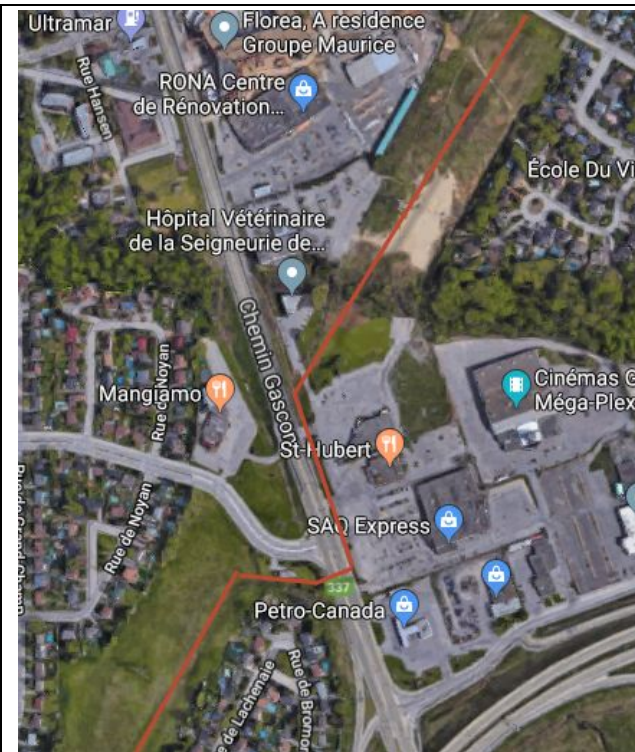
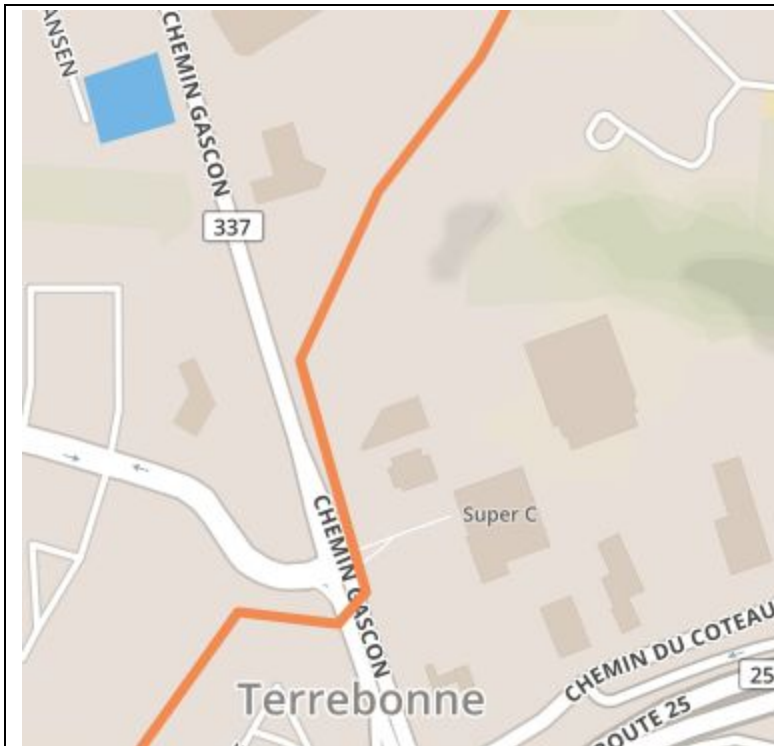
Segment	26
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Terrebonne
Limite 1	Côte Terrebonne
Limite 2	Chemin Gascon (côté ouest)
État	À construire
Description	La piste utilise les terrains sous les pylônes d'Hydro-Québec. La piste croise le « Grand Sentier » transcanadien et passe à moins de 1 km du terminus d'autobus de Terrebonne.





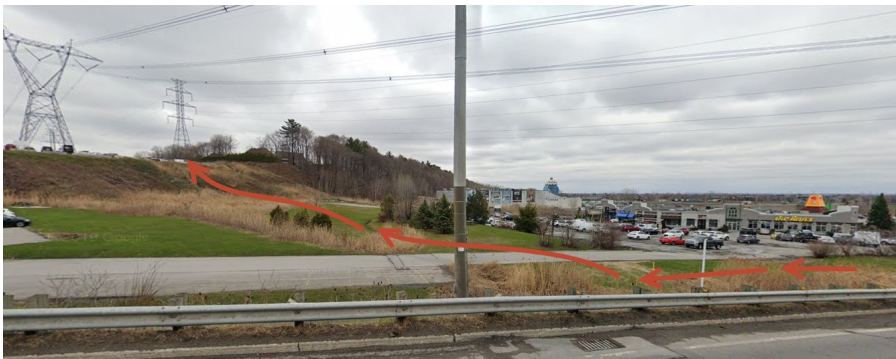


Segment	27
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Terrebonne / Mascouche
Limite 1	Chemin Gascon (côté ouest)
Limite 2	Rue de la Portneuf
État	À construire
Description	La piste traverse le chemin Gascon et longe le boulevard du côté est avant de bifurquer et de monter la pente vers Mascouche sur les terrains des pylônes.



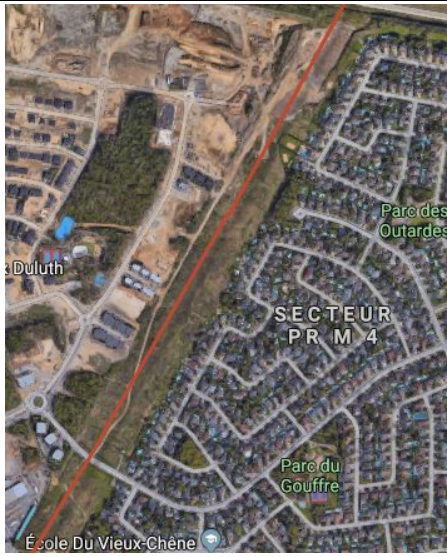
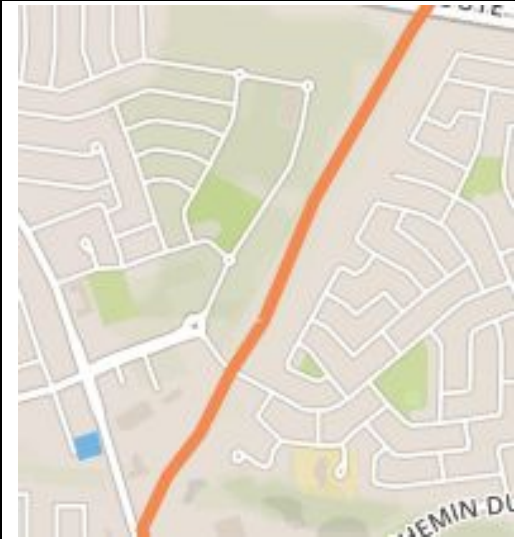


Street View - May 2019



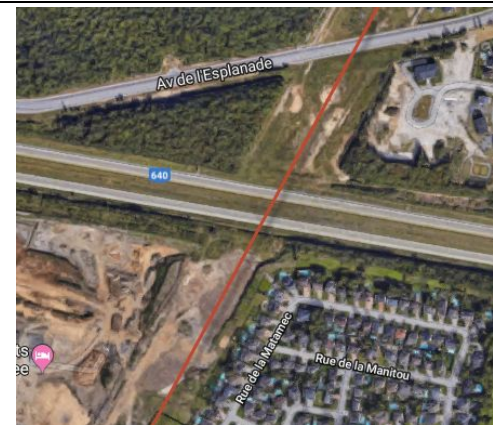
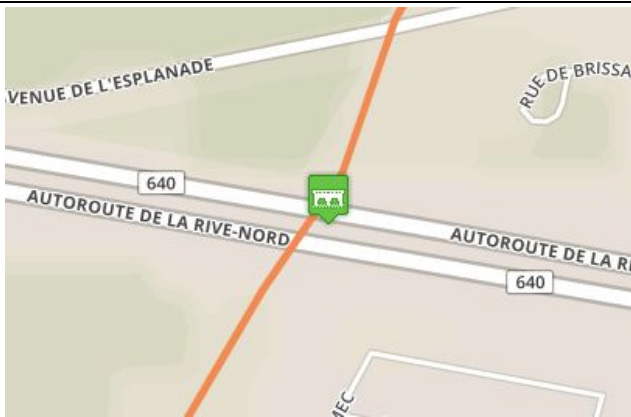


Segment	28
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Mascouche
Limite 1	Rue de la Portneuf
Limite 2	Autoroute 640 (Côté sud)
État	Existant, à mettre à niveau
Description	La piste emprunte les terrains sous les pylônes d’Hydro-Québec. Des sentiers sont déjà présents à cet endroit.



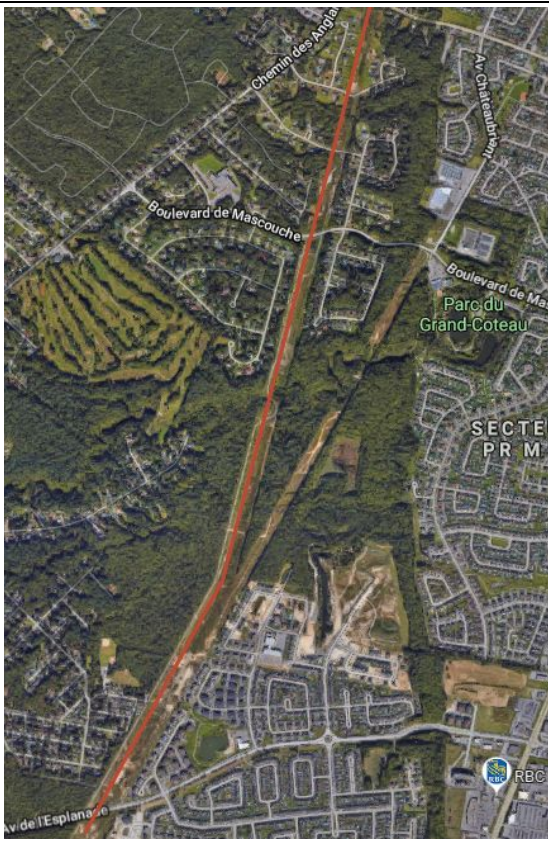
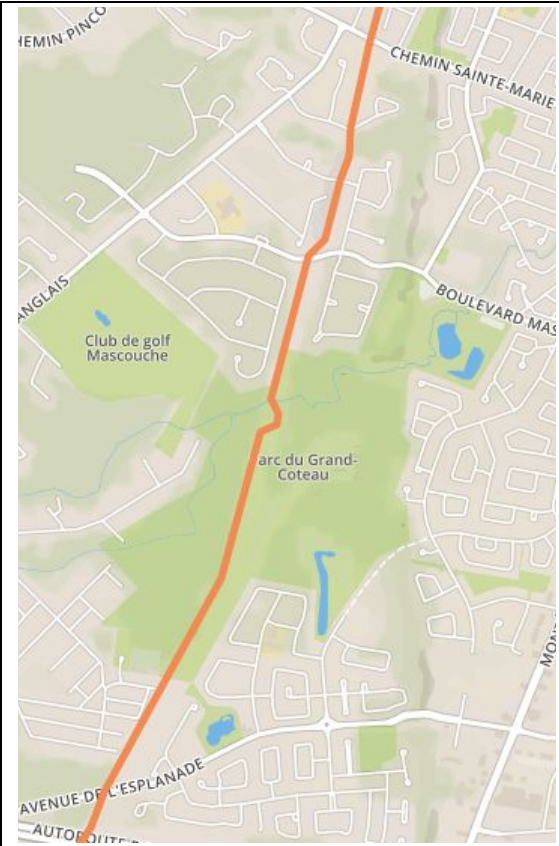


Segment	29
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Mascouche
Limite 1	Autoroute 640 (Côté sud)
Limite 2	Avenue de l'Esplanade
État	À construire
Description	Une passerelle doit être construite pour permettre de traverser l'autoroute. Des sentiers existent déjà de part et d'autre et ils seront ainsi connectés. L'avenue de l'Esplanade a déjà des feux pour piétons/cyclistes.





Segment	30
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Mascouche
Limite 1	Avenue de l'Esplanade
Limite 2	Chemin Sainte-Marie
État	Existant, à mettre à niveau
Description	La piste emprunte les terrains sous les pylônes d'Hydro-Québec. Des sentiers sont déjà présents à cet endroit.





Segment	31
Secteur	Rive-Nord
Municipalité	Mascouche
Limite 1	Chemin Sainte-Marie
Limite 2	Route 125
État	Existant, à mettre à niveau
Description	La piste emprunte les terrains sous les pylônes d'Hydro-Québec. Des sentiers sont déjà présents à cet endroit.

