

Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels



■ ■ ■  
N° de projet : 37292TT

■ ■ ■  
Avril 2021  
Révision n° 3

Le respect de l'environnement et la préservation de nos ressources naturelles sont des priorités pour nous. Dans cette perspective de développement durable, nous imprimons nos documents recto verso, à moins d'avis contraire de notre client.


Un geste de valeur et innovateur pour les générations futures.

## Plan directeur des aménagements cyclables et des sentier multifonctionnels

N° de projet TT : 37292TT

Tetra Tech QI inc.  
1205, rue Ampère, bureau 310  
Boucherville (Québec) J4B 7M6  
☎ 450 655-8440  
📠 450 655-7121


Préparé par :



---

Audrey Roberge, ing.  
No OIQ : 5061120

Vérfié par :



---

Sylvain Rioux, ing.  
Directeur de projet  
No OIQ : 38421

Avril 2021  
Révision n° 3

---

## Suivi des révisions

---

Révision n°	Description	Date	Par
0	Pour commentaires	Avril 2020	SR
1	Révision avec commentaires Ville	Octobre 2020	SR
2	Révision avec commentaires Ville	Novembre 2020	SR
3	Révision avec commentaires Ville	Avril 2021	SR

---


## Table des matières

---

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>MANDAT ET MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>1</b>
2.1	Le territoire .....	1
2.2	Définitions des aménagements cyclables .....	2
2.2.1	Généralités.....	2
2.2.2	Les voies partagées.....	2
2.2.3	La chaussée désignée.....	2
2.2.4	Les accotements asphaltés .....	2
2.2.5	La bande cyclable.....	3
2.2.6	La piste cyclable .....	3
2.3	Inventaire des réseaux existants de la ville de Carignan.....	4
2.4	Inventaire des réseaux existants des villes voisines .....	4
2.5	Inventaire des réseaux provinciaux .....	4
<b>3</b>	<b>OBJECTIFS, ENJEUX, ATTENTES ET BESOINS .....</b>	<b>5</b>
3.1	Attentes concernant le plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels .....	5
3.2	Règles de bonnes pratiques de vélo-québec .....	5
3.3	les nouvelles tendances.....	6
3.4	Objectifs 2025 .....	6
3.5	Lignes directrices et principes généraux.....	6
<b>4</b>	<b>LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS .....</b>	<b>7</b>
4.1	Généralités.....	7
4.2	Les stratégies d'intervention sur le réseau .....	7
<b>5</b>	<b>LE PLAN D'ACTION .....</b>	<b>8</b>
5.1	Généralités.....	8
5.2	Travaux à réaliser d'ici 2025 .....	8
5.3	Travaux à réaliser après 2025 .....	8
<b>6</b>	<b>LES PROCHAINES ACTIVITÉS .....</b>	<b>11</b>

### LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 – Offre de services Tetra Tech
- Annexe 2 – Carte du réseau existant
- Annexe 3 – Carte du réseau proposé
- Annexe 4 – Réseaux cyclables des villes voisines
- Annexe 5 – Plan des pistes cyclables de la Montérégie

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 1 Rév. : 3

## 1 INTRODUCTION

La Ville de Carignan a mandaté la firme Tetra Tech QI inc. pour procéder à la mise à jour de son plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels.

Les principales étapes du mandat consisteront à faire l'inventaire des réseaux existants de la Ville de Carignan, des villes avoisinantes ainsi que des aménagements plus régionaux.

À partir des objectifs, des attentes, des besoins et des générateurs de déplacement, les scénarios de consolidation et de développement du réseau seront élaborés et les estimations préliminaires des coûts seront produites.

Les différents tronçons à réaliser seront ensuite priorisés et un calendrier de réalisation sera proposé.

## 2 MANDAT ET MÉTHODOLOGIE

Le présent mandat a été octroyé à la suite d'une demande d'offres de services sollicitée par la Ville de Carignan en avril 2018. Une copie de cette demande est jointe à l'annexe 1.

L'annexe 1 présente également l'offre de services présentée par Tetra Tech, le 12 avril 2018.

Les travaux d'élaboration du plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels ne peuvent être adéquatement réalisés sans que les différents intervenants s'entendent sur les enjeux, les objectifs et les besoins des usagers.

Pour faciliter la démarche, trois (3) rencontres de travail ont été organisées en cours de mandat.

Les rencontres de travail ont été divisées en trois blocs, soient :

- L'état de la situation (le territoire, l'inventaire des aménagements et les générateurs de déplacement) (le 26 juin 2018) ;
- Les enjeux, les objectifs et les besoins (23 janvier 2019) ;
- Les aménagements prévus et la priorisation des interventions (2 octobre 2020 et 8 octobre 2020).


Le plan directeur a aussi été diffusé sur le site internet de la Ville de Carignan durant le mois de décembre 2020, afin de recueillir les commentaires des citoyens. La présente version du rapport a été révisée et mise à jour avec les commentaires reçus.

### 2.1 LE TERRITOIRE

La Ville de Carignan compte une population de 10 959 habitants établis sur un territoire d'environ 65 km<sup>2</sup>. La population est répartie sur le territoire en huit (8) secteurs séparés par plusieurs barrières physiques telles que l'autoroute 10, la route 112, la rivière L'Acadie et des zones agricoles. Le secteur commercial « Faubourg Carignan » est implanté le long de la route 112.

Les secteurs sont montrés sur la carte du territoire jointe à l'annexe 3 et sont communément identifiés de la façon suivante :

1. Secteur Centre ;
2. Secteur Carignan-Salières ;
3. Secteur du Domaine ;
4. Secteur des Îles ;
5. Secteur Sainte-Thérèse ;

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 2 Rév. : 3

6. Secteur de la Source ;
7. Secteur Carignan sur le Golf ;
8. Secteur du Parchemin.

## 2.2 DEFINITIONS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

### 2.2.1 Généralités

Avant de procéder à l'inventaire de différents aménagements de la Ville de Carignan, il est important de bien les identifier.

Nous présentons ci-dessous ces différents aménagements.

### 2.2.2 Les voies partagées

Toute chaussée dure, lisse et uniforme, revêtue d'asphalte de béton ou de pavés, est propice à la circulation de vélos, à moins que cette dernière ne soit interdite par une signalisation. Les cyclistes peuvent emprunter ces voies et s'y déplacer aisément et en sécurité, dans la mesure où les caractéristiques de la circulation automobile (débit, vitesse et espace occupé) sont compatibles avec le vélo. Lorsque ces caractéristiques dépassent certains seuils, des aménagements doivent être réalisés pour maintenir la sécurité des usagers et le niveau de confort.

### 2.2.3 La chaussée désignée

La chaussée désignée est une route ou une rue officiellement reconnue comme voie cyclable, que les cyclistes et les automobilistes partagent. La reconnaissance d'une voie cyclable est signalée par un marquage au sol à l'aide d'un symbole de vélo, de chevrons et de flèches directionnelles. Cette signalisation au sol est généralement installée aux intersections et répétée au besoin.

Le panneau de signalement d'un danger « chaussée désignée » numéro D-440 peut aussi être installé en bordure de la chaussée afin de signaler aux cyclistes et aux automobilistes qu'ils partagent une chaussée désignée.

Il est recommandé d'aménager les chaussées désignées sur des rues ou des routes où la circulation automobile est inférieure à 3 000 véhicules par jour en milieu urbain et inférieur à 1 000 véhicules par jour en milieu rural et où la vitesse officielle est de 50 km/h ou moins. Le débit de camions devrait être inférieur à 250 véhicules par jour.


La chaussée désignée peut être utilisée pour :

- joindre des aménagements cyclables dans un itinéraire cyclable balisé;
- signaler un trajet fréquemment emprunté par les cyclistes pour rejoindre un point d'intérêt;
- détourner les cyclistes d'une voie peu sécuritaire.

### 2.2.4 Les accotements asphaltés

L'accotement asphalté est généralement aménagé sur des routes rurales sans bordure de béton, où le stationnement est interdit. Les cyclistes se déplacent alors dans le même sens que la circulation automobile. Pour ce type d'aménagement, les deux accotements doivent être asphaltés pour éviter que les cyclistes ne roulent à contresens.

Les accotements asphaltés aménagés pour les cyclistes sont signalés par des panneaux de danger numéro D-270-7 installés en bordure de la route.

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 3 Rév. : 3

## 2.2.5 La bande cyclable

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée.

Les bandes cyclables se retrouvent en milieu urbain où les limites de vitesse sont inférieures à 50 km/h.

Les bandes cyclables sont signalées au moyen de marquage au sol par des lignes blanches de séparation continue.

Des pavages de couleur peuvent aussi être utilisés. On signale qu'il s'agit d'une zone réservée aux cyclistes par des losanges évidés, les bicyclettes et les flèches peinturées au sol. Des panneaux P-250 peuvent être implantés en bordure de rue ou au-dessus des voies.

Les bandes cyclables ne sont jamais bidirectionnelles.

Les bandes cyclables peuvent être aménagées sur des rues avec ou sans stationnement. Il est possible d'utiliser des délinéateurs pour renforcer la séparation entre la bande cyclable et les voies de circulation automobile.

## 2.2.6 La piste cyclable

### 2.2.6.1 Généralités

Une piste cyclable peut être aménagée à même la chaussée ou au niveau du trottoir, ou en site propre.

#### 2.2.6.2 La piste cyclable à même la chaussée


La piste cyclable à même la chaussée est aménagée le long du trottoir ou de la bordure. Elle est séparée des voies de circulation ou des espaces de stationnement par une barrière physique adéquate qui peut prendre plusieurs formes telles que :

- Délinéateurs;
- Bordure de béton;
- Terre-plein;
- Muret.

Si des délinéateurs sont choisis, ils doivent constituer une véritable séparation et être disposés à tous les 20 mètres au maximum.

La piste cyclable sur rue est préférablement unidirectionnelle, mais une piste bidirectionnelle peut être acceptable dans les cas suivants;

- Dans une rue avec peu d'intersections et peu d'accès ;
- Dans une rue à sens unique ;
- Dans une rue où les virages à gauche sont interdits.

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 4 Rév. : 3

### 2.2.6.3 La piste cyclable au niveau du trottoir

Cet aménagement prévoit une séparation physique et une dénivellation entre la rue et l'aménagement cyclable. Cet aménagement est généralement unidirectionnel afin de permettre aux cyclistes de circuler dans le même sens que les automobiles dans la voie adjacente. Une piste bidirectionnelle complique la circulation aux intersections, mais peut être justifiée sur des tronçons qui ne comportent pas beaucoup d'accès ou de rues transversales.

### 2.2.6.4 La piste cyclable en site propre

La piste cyclable en site propre est un aménagement conçu spécifiquement pour les cyclistes dans une emprise ne comportant pas de voies de circulation automobile.

### 2.2.6.5 Les sentiers polyvalents

Les sentiers polyvalents ou multifonctionnels sont conçus pour convenir à plusieurs modes de déplacement, soit en même temps, soit à des saisons différentes.

Le partage du même espace ne pose pas de problème tant que les usagers sont peu nombreux.

Lorsque le nombre est plus important, la largeur des sentiers doit être augmentée.

## 2.3 INVENTAIRE DES RESEAUX EXISTANTS DE LA VILLE DE CARIGNAN

Le plan de l'annexe 3 montre les aménagements cyclables et les sentiers multifonctionnels existants sur le territoire de la Ville de Carignan.

## 2.4 INVENTAIRE DES RESEAUX EXISTANTS DES VILLES VOISINES

L'inventaire des réseaux cyclables des villes de Longueuil, de Saint-Basile-le-Grand, de Chambly, de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Saint-Bruno-de-Montarville a été réalisé.

Dans ces villes, des cartes du réseau existent. Toutes les informations ont été regroupées à l'annexe 4. À noter que les inventaires ont été réalisés en 2019.


## 2.5 INVENTAIRE DES RESEAUX PROVINCIAUX

Dans l'élaboration du plan directeur de développement, la Ville de Carignan doit tenir compte des réseaux provinciaux situés à proximité de son territoire.

Toutes les pistes cyclables de la Montérégie sont montrées sur une carte publiée par Tourisme Montérégie. La Montérégie compte onze (11) aménagements cyclables régionaux qui totalisent 670 km.

Les aménagements cyclables sont constitués de pistes cyclables asphaltées, de pistes cyclables en poussière de roches, de bandes cyclables et de chaussées désignées.

Le réseau de la Montérégie est traversé par le tracé de la Route Verte. La Route Verte est un itinéraire cyclable de plus de 4 300 km qui traverse le Québec d'est en ouest et du nord au sud. La Route Verte relie les villes de Carignan, Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu. La piste du canal de Chambly est un tronçon de la Route Verte.

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 5 Rév. : 3

### 3 OBJECTIFS, ENJEUX, ATTENTES ET BESOINS

#### 3.1 ATTENTES CONCERNANT LE PLAN DIRECTEUR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET DES SENTIERS MULTIFONCTIONNELS

1. Assurer la mise en place d'un réseau de transport actif continu et sécuritaire afin de desservir les principaux sites d'intérêt.
2. Considérer les aménagements cyclables et multifonctionnels comme un élément intégral de la planification, de la conception et de l'aménagement de l'infrastructure réservée aux transports et aux espaces verts.
3. Favoriser à court terme la consolidation et la continuité du réseau local de transport actif.
4. Favoriser à moyen et long terme la réalisation d'un réseau cyclable intégré aux voies cyclables régionales.
5. Développer des liens sécuritaires avec les réseaux cyclables et multifonctionnels des villes voisines.
6. Prévoir des aménagements de transport actif dans les projets d'ordre public et privé (stationnements, voies, acquisitions de terrains, servitudes, etc.).

#### 3.2 RÈGLES DE BONNES PRATIQUES DE VÉLO-QUÉBEC


Dans sa plus récente édition du « Guide d'aménagement des voies cyclables », l'organisme Vélo-Québec décrit les principes fondamentaux qui doivent être considérés lors de l'élaboration d'un réseau cyclable.

Éléments de planification :

- mobilité
- continuité
- homogénéité
- efficacité
- desserte des commerces et services
- sécurité
- agrément

Stratégie de planification :

- nouveaux quartiers : intégrer dès le départ au projet
- quartiers existants : prioriser les chaînons manquants et les interventions faciles
- planifier dans les réfections majeures

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 6 Rév. : 3

Attentes des cyclistes :

- confort
- sécurité
- efficacité

### 3.3 LES NOUVELLES TENDANCES

De nouvelles tendances sont actuellement observées en regard avec la pratique du vélo. Le plan directeur doit en tenir compte.

Ces nouvelles tendances sont :

1. la valorisation de la pratique d'activités physique;
2. l'attention portée au respect et à la sécurité des cyclistes et des piétons;
3. l'intégration des thèmes du développement durable, de la santé et de l'environnement;
4. le transport actif.

### 3.4 OBJECTIFS 2025


À partir des inventaires des réseaux existants, les objectifs 2025 ont été élaborés :

1. Favoriser la consolidation des réseaux locaux et la connexion entre les différents aménagements existants.
2. Développer le réseau existant en tenant compte autant des besoins fonctionnels que récréatifs dans l'optique d'une alternative à la mobilité des personnes.
3. Raccorder les aménagements de la Ville de Carignan aux aménagements des villes voisines.
4. Aménager des liens sécuritaires entre les différents secteurs de la Ville.
5. Créer des liens avec les écoles, le centre-ville, les parcs municipaux, les centres communautaires, les gares, les transports collectifs et les autres points d'intérêts.

### 3.5 LIGNES DIRECTRICES ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

Ces objectifs permettent d'élaborer les nouvelles lignes directrices et les principes généraux qui devraient guider les décideurs dans l'élaboration des scénarios de développement et de consolidation des réseaux cyclables et multifonctionnels de la Ville de Carignan.

1. Assurer la mise en place d'un réseau de sentiers polyvalents et d'aménagements cyclables efficaces, continus et sécuritaires afin de desservir les principaux sites d'intérêt autant locaux que régionaux et nationaux.
2. Privilégier la polyvalence des aménagements. Considérer les aménagements cyclables comme un élément intégral de la planification, de la conception et de l'aménagement des infrastructures municipales (parcs, rues, etc.).
3. Privilégier des aménagements qui respectent les plus récents guides en tenant compte des infrastructures existantes.
4. Finaliser et consolider le réseau local en reliant les différents tronçons existants et particulièrement les sentiers en site propre (hors de l'emprise de la rue).

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 7 Rév. : 3

5. Établir et prioriser les liens inter-villes afin de profiter des aménagements existants et futurs, de s'intégrer aux voies cyclables régionales et de favoriser l'accès à nos installations par les populations voisines.
6. Prévoir et exiger des aménagements cyclables et multifonctionnels pour le transport actif dans les nouveaux projets privés.
7. Promouvoir le réseau avec des outils efficaces (cartes, publicité, signalisation).
8. S'assurer du maintien de la qualité du réseau actuel en prévoyant les budgets d'entretien adéquats.
9. Décider de l'utilisation de certains tronçons sur une base annuelle et prévoir les aménagements et les équipements d'entretien en conséquence.
10. Planifier l'élargissement des routes rurales et l'aménagement d'accotements asphaltés lors des travaux de réfection de ces routes, afin d'améliorer la sécurité pour les cyclistes.

## 4 LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

### 4.1 GÉNÉRALITÉS


Un plan directeur doit proposer un plan de développement et de consolidation des infrastructures en harmonie avec les besoins actuels et futurs des utilisateurs et la capacité financière de la Ville. En planifiant le déploiement du réseau à l'avance, la Ville pourra synchroniser certains travaux de façon à diminuer les coûts de construction.

Par sa nature évolutive, le plan directeur permettra de profiter des opportunités qui pourraient se présenter au cours des prochaines années.

### 4.2 LES STRATÉGIES D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU

À partir de l'ensemble des informations recueillies, des objectifs et des lignes directrices, les stratégies suivantes ont été retenues :

1. Consolider, à court terme, le réseau interne de la Ville en planifiant le bouclage des réseaux cyclables et multifonctionnels existants dans les différents secteurs.
2. Aménager un réseau de transport actif interne en reliant les réseaux cyclables et multifonctionnels des différents secteurs de la Ville.
3. Confirmer les liens avec les réseaux des villes de Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Jean-sur-Richelieu, ainsi que la Route Verte.
4. Intégrer la planification du développement du réseau cyclable dans les projets de réhabilitation ou de construction des voies publiques.
5. Identifier les interventions à réaliser au cours des années 2021, 2022, 2023 et 2024 et préparer l'estimation du coût des travaux.

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 8 Rév. : 3

## 5 LE PLAN D'ACTION

### 5.1 GÉNÉRALITÉS

Les travaux proposés sur le réseau cyclable de Carignan sont montrés sur le plan de l'annexe 3.

Les travaux proposés ont été regroupés en deux (2) catégories :

1. les travaux à réaliser d'ici l'année 2025;
2. les travaux à réaliser après l'année 2025.

Afin d'évaluer le coût de mise en place des nouveaux réseaux, une estimation budgétaire a été réalisée, basée sur un coût de construction au mètre linéaire.

- Sentier et corridor polyvalents : 225 \$ du m.lin.
- Piste cyclable bi-directionnelle sur rue 50\$ du m.lin.
- Chaussée désignée et piste sur rue : 10\$ du m.lin.
- Accotements asphaltés (2 côtés de la route) : 175\$ du m.lin., excluant les acquisitions d'emprises et les canalisations de fossés, si requises.

### 5.2 TRAVAUX À RÉALISER D'ICI 2025

Le tableau 1 présente les aménagements qui devraient être réalisés d'ici l'année 2025 ainsi qu'une estimation budgétaire du coût des travaux. Le montant total de l'investissement s'élève à 2,3 millions de dollars. Tous les montants sont en dollars 2021 et n'incluent pas les taxes et les frais connexes.

Si tous les travaux sont réalisés, la Ville de Carignan augmentera son réseau cyclable et multifonctionnel d'environ 16,6 km. Plusieurs liens sont intégrés à d'importants travaux de réaménagement de rues existantes ou de construction de nouvelles rues. Il est donc très important de bien planifier les travaux et d'intégrer les aménagements cyclables projetés dans les descriptions des projets préliminaires et de les programmer simultanément.

### 5.3 TRAVAUX À RÉALISER APRÈS 2025


Le tableau 2 présente les aménagements qui seront probablement réalisés à plus long terme, soit après l'année 2025. Une estimation budgétaire du coût de ces travaux est également montrée dans ce tableau. Si la Ville réalise tous les travaux, elle ajoutera un autre 32,3 km à son réseau cyclable et multifonctionnel, pour totaliser plus de 48 km de nouveau réseau comparativement à la situation actuelle. L'estimation budgétaire de ces travaux est près du 6 millions de dollars. Il y a plus de 36 km d'accotements asphaltés dans les travaux prévus après 2025. Certains sites pourraient amener des défis de conception occasionnés par la faible largeur des emprises municipales disponibles, la nécessité de canaliser des fossés, de relocaliser des enseignes et des infrastructures municipales. Les coûts budgétés pour ces types de projets pourraient alors augmenter significativement. La négociation d'ententes avec les propriétaires riverains ou d'acquisition de bandes de terrain pourrait être nécessaire et engendrerait des délais. Ces projets doivent être planifiés à l'avance afin de tenter de réduire les coûts et de profiter des opportunités qui pourraient se présenter à la Ville.

**Tableau 1: Travaux proposés d'ici 2025**

IDENTIFICATION DU LIEN	DESCRIPTION	LONGUEUR APPROXIMATIVE (EN MÈTRE)	COÛT DE MISE EN PLACE (ESTIMÉ)	REMARQUES
CG-01	Corridor polyvalent	930	209 250 \$	Corridor en arrière-lot reliant la rue Antoine-Forestier, la rue de l'Aigle et le secteur Riviera, projet financé par le promoteur.
CS-01	Corridor polyvalent	315	70 875 \$	Corridor polyvalent Lareau-Désourdy jusqu'à la limite de l'arrondissement Saint-Hubert.
CS-02	Chaussée désignée – rue Gérard La Palme	500	5 000 \$	Tronçon reliant le boulevard Désourdy et la Route Verte.
PA-01	Corridor polyvalent – Ancienne voie ferrée	1 570	353 250 \$	Corridor reliant la Route Verte et la rue Albani. Ce lien pourrait être utilisé pour relocaliser la Route Verte.
PA-02	Sentier polyvalent – rue Henriette	885	199 125 \$	Sentier polyvalent reliant la rue Jean-Collet et la rue Albani. Travaux intégrés dans le projet de réaménagement de la rue Henriette.
PA-03	Chaussée désignée – rue Michel-Brouillet	315	3 150 \$	Tronçon reliant le parc Forget, la rue Henriette et la rue Ethel Ouest.
PA-04	Chaussée désignée – rue Ethel Ouest	440	4 400 \$	Tronçon reliant la rue Michel-Brouillet et le parc Boisé du Parchemin.
PA-05	Chaussée désignée – rue Léonard-Tresny	160	1 600 \$	Tronçon reliant le parc Boisé du Parchemin au parc Étienne Provost.
CE-01	Corridor polyvalent – Ancienne voie ferrée	2 025	455 625 \$	Corridor reliant la rue Albani et le Chemin Bellerive. Ce lien pourrait être utilisé pour relocaliser la Route Verte.
CE-02	Sentier polyvalent – rue Henriette	1 790	402 750 \$	Sentier polyvalent reliant la rue Albani et le Chemin Bellerive. Travaux intégrés dans le projet de réaménagement de la rue Henriette.
CE-03	Chaussée désignée – rue Ambroise-Joubert	325	3 250 \$	Tronçon reliant le parc Étienne-Provost et la rue Ambroise-Joubert.
CE-04	Chaussée désignée – rue Étienne-Provost	290	2 900 \$	Tronçon reliant la rue Ambroise-Joubert et la rue Henriette.
CE-05	Sentier polyvalent – rue Albani	350	78 750 \$	Sentier polyvalent reliant la rue Étienne-Provost et la rue Gertrude.
DO-01	Accotements asphaltés – Chemin de la Grande-Allée	2 100	367 500 \$	Entre la limite de l'arrondissement Saint-Hubert et le chemin Salaberry.
DO-02	Chaussée désignée – rue du Domaine	220	49 500 \$	Piste reliant le chemin de la Grande-Allée et la rue Jacques-de-Chambly
DO-03	Chaussée désignée – rue Jacques-de-Chambly	300	15 000 \$	Tronçon reliant la rue du Domaine et le corridor polyvalent menant à la rue Marie-Gendron.
DI-01	Chaussée désignée – rue des Tulipes	1 345	13 450 \$	Tronçon reliant la rue des Roses et la rue des Deux-Rivières.
DI-02	Chaussée désignée – rue des Roses	1 025	10 250 \$	Tronçon reliant la rue des Tulipes et la rue des Deux-Rivières.
DI-03	Chaussée désignée – rue des Deux-Rivières	425	4 250 \$	Tronçon reliant le parc des Iles et le parc Genest
DI-04	Chaussée désignée – rue Olivier-Morel	525	5 250 \$	Tronçon reliant la Chevalier-de-Chaumont et le corridor polyvalent de la Pointe-Nord menant à la rue des Tulipes.
DI-05	Chaussée désignée – rue Chevalier-de-Chaumont	775	7 750 \$	Tronçon reliant la rue Olivier-Morel et la rue Martel.
<b>Total</b>		<b>16 610</b>	<b>2 262 875 \$</b>	

**Tableau 2: Travaux à réaliser après 2025**

IDENTIFICATION DU LIEN	DESCRIPTION	LONGUEUR APPROXIMATIVE (EN MÈTRE)	COÛT DE MISE EN PLACE (ESTIMÉ)	REMARQUES
CS-25	Sentier polyvalent – prolongement de la rue Laurent-Monty	940	211 500 \$	Sentier polyvalent reliant la rue Laurent-Monty à la rue Henriette. Ce tronçon relie également le secteur Carignan-Salière et Parchemin et sera construit lors de la construction de la rue projetée.
PA-25	Sentier polyvalent – rue Jeanne-Décharde	400	90 000 \$	Sentier reliant l'école du Parchemin à la rue Marie-Anne.
CE-25	Sentier polyvalent – prolongement de la rue Albani	1 400	315 000 \$	Sentier polyvalent reliant la rue Albani au Chemin Chambly et au Chemin Bellevue. Ce tronçon relie également le secteur Centre et l'hôtel de ville.
CE-26	Corridor polyvalent – Faubourg Carignan	720	162 000 \$	Corridor polyvalent reliant la rue Marie-Anne faisant partie du secteur Centre au Faubourg Carignan.
CE-27	Corridor polyvalent – parc Henriette	350	78 750 \$	Corridor polyvalent reliant la rue Marie-Anne à la rue Éthel, et passant par le parc Henriette.
DO-25	Corridor polyvalent	1 675	376 875 \$	Corridor polyvalent reliant la rue Marie-Gendron à la Route Verte. Ce tronçon relie également le secteur du Domaine et Carignan-Salière.
DI-25	Accotements asphaltés – Chemin Bellerive (Route 223)	3 240	567 000 \$	Tronçon reliant le Chemin Chambly et la rue des Deux-Rivières. Ce tronçon relie également le secteur des Îles et le Faubourg Carignan.
CE-28	Accotements asphaltés – Chemin Bellerive tronçon A	8 690	1 520 750 \$	Tronçon entre la route 112 et la limite de Saint-Jean-sur-Richelieu
CE-29	Accotements asphaltés – Chemin Salaberry	5 200	910 000 \$	Tronçon entre les villes de Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu
----	Accotements asphaltés – Chemin Bellevue	2 500	437 500 \$	Tronçon entre la route 112 et la rue Bachand
ST-01	Accotements asphaltés – Chemin Sainte-Thérèse	7 000	1 225 000 \$	Tronçon entre les villes de Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu
ST-02	Chaussée désignée – rue du Pont 4	225	2 250 \$	Rue reliant la route Verte, le chemin Sainte-Thérèse et le sentier polyvalent du parc Édouard-Harbec
Total		32 340	5 896 625 \$	

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Date : Avril 2021	Page : 11 Rév. : 3


## 6 LES PROCHAINES ACTIVITÉS

La préparation d'un plan directeur exige la remise à jour des inventaires des réseaux et le repositionnement des décideurs par rapport aux objectifs et aux lignes directrices préalablement identifiées.

Plus la période est longue entre la mise à jour d'un plan directeur plus l'exercice est difficile. Il devient donc important de réviser le plan directeur de façon plus régulière afin de maintenir les objectifs identifiés. De plus, des mises à jour annuelles des cartes et des tableaux permettront de mieux suivre l'évolution du dossier.

La planification de certains tronçons plus problématiques peut nécessiter un délai assez long. Il est recommandé de débiter immédiatement certaines études et négociations en vue de réaliser ces tronçons à plus long terme. Le gouvernement du Québec propose certains programmes de subvention pour la construction d'aménagements cyclables sécuritaires sur les voies de circulation des municipalités.

La Ville de Carignan pourrait bénéficier d'un support financier pour réaliser certains travaux prévus dans le présent plan directeur. Dans le cadre de demande de subventions, les dossiers doivent cependant être préparés et présentés longtemps avant les dates de réalisation.

	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Annexe	
		Date : Avril 2021	Rév. : 3

# ANNEXE 1

## Offre de services Tetra Tech

---

Boucherville, le 12 avril 2018

Monsieur Michel Hugron  
Directeur des travaux publics  
**Ville de Carignan**  
2555, Chemin Bellevue  
Carignan (Québec) J3L 6G8

**Objet : Offre de services professionnels  
Préparation d'un plan directeur des aménagements cyclables  
N/Réf. : 37292TT (10OSV)**

---

Monsieur,

Suite à votre demande par courriel et à la lecture du document d'appel d'offres, nous vous offrons nos services professionnels pour la préparation de votre plan directeur des aménagements cyclables.

Notre mandat sera orienté sur les actions concrètes à réaliser et sur les choix stratégiques que la ville devra faire dans les prochaines années. Les principales étapes du mandat consisteront à faire l'inventaire des réseaux existants de la ville, des parcs, des destinations d'intérêts, des liens avec les villes avoisinantes, ainsi que des aménagements plus régionaux.

À partir des objectifs, des attentes, des besoins et des destinations à privilégier, les scénarios de consolidation et de développement du réseau seront élaborés et les estimations préliminaires des coûts seront produites.

Les différents tronçons à réaliser seront finalement priorisés dans un plan d'action.

Pour réaliser la démarche de révision du plan directeur, nous comptons former un comité de travail composé des employés des secteurs de la récréation, de la planification du territoire et des travaux publics.

Des rapports d'avancement pourraient être présentés aux élus en cours de mandat.

Les principaux points élaborés dans le rapport que nous produirons sont les suivants :

1. Inventaire des aménagements existants
  - 1.1. Historique
  - 1.2. Inventaire des réseaux existants de la ville
  - 1.3. Inventaire des réseaux existants liens avec les villes avoisinantes
  - 1.4. Inventaire des réseaux provinciaux

...2

2. Objectifs, enjeux, attentes et besoins
  - 2.1. Objectifs du plan directeur
  - 2.2. Règles de bonnes pratiques de vélo-Québec
  - 2.3. Les nouvelles tendances
3. Aménagements prévus;
  - 3.1. Généralités
  - 3.2. Définitions des termes
    - 3.2.1. Voie partagée
    - 3.2.2. Chaussée désignée
    - 3.2.3. Bande cyclable et accotement pavé
    - 3.2.4. Piste cyclable en site propre
    - 3.2.5. Piste cyclable sur rue
    - 3.2.6. Sentier polyvalent en site propre
  - 3.3. Les Stratégies d'intervention sur le réseau
4. Plan d'action
  - 4.1. Travaux à réaliser – Horizon court terme
  - 4.2. Travaux à réaliser – Horizon moyen terme
  - 4.3. Travaux – Horizon long terme
  - 4.4. La signalisation des aménagements
5. Prévision budgétaire des travaux.

Nous vous proposons de réaliser ce mandat à sur une base horaire avec un budget de **17 900 \$**. Ce montant inclut les dépenses admissibles, mais exclut les taxes applicables. La liste des taux horaires applicables est jointe en annexe. Nous estimons notre budget d'heure pour réaliser ce mandat à environ 175 heures avec un taux moyen horaire de 102 \$/hr. Toutefois, à la première rencontre de démarrage du projet, la définition des livrables pourra être définie (plan 11 x 17, croquis, format des plans ensemble, etc...) puisque ceux-ci ont un impact direct sur l'effort à faire pour produire votre plan directeur.

Espérant le tout conforme, recevez, Monsieur Hugron, nos salutations les meilleures.




Eric Pelletier, ing.  
Directeur – Bureau de Boucherville  
EP/md

p.j.

**LISTE DES TAUX HORAIRES APPLICABLES**

<b>Ressources</b>	<b>Taux horaire/Heure</b>
Ingénieur patron	170 \$
Ingénieur senior	130 \$
Ingénieur intermédiaire	95 \$
Ingénieur junior	75 \$
Technicien senior	120 \$
Technicien junior	65 \$
Adjointe administrative	65 \$


	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Annexe	
		Date : Avril 2021	Rév. : 3

## **A N N E X E 2**

### **Carte du réseau existant**

---




	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Annexe	
		Date : Avril 2021	Rév. : 3

## **A N N E X E 3**

### **Carte du réseau proposé**

---



	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Annexe	
		Date : Avril 2021	Rév. : 3

## **A N N E X E 4**

### **Réseaux cyclables des villes voisines**

---

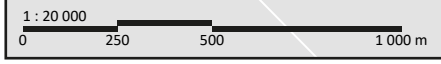


VILLE DE CHAMBY	
RÉSEAU CYCLABLE	
	Sentier polyvalent
	Bande cyclable bidirectionnelle
	Bande cyclable unidirectionnelle
	Réseau cyclable projeté
Longueur du réseau cyclable existant : <b>37,3 km</b>	
- Sentier polyvalent : <b>16,7 km</b>	
- Bande cyclable bidirectionnelle : <b>17,8 km</b>	
- Bande cyclable unidirectionnelle : <b>2,8 km</b>	
Longueur du réseau cyclable projeté : <b>6,8 km</b>	
- Réseau cyclable projeté : <b>6,8 km</b>	
	Limite municipale de Chamby
	Limite municipale
	Zone d'urbanisation
	Parc et espace vert
	Zone agricole
Date :	2018-03-20
Dessiné par :	Nicolas Jehannin
Approuvé par :	Jean-François Auclair
Mise à jour :	V. 1
Source :	Z:\carte de base\2018\CarteRéseauCyclable.ai
Service de la planification et du développement du territoire	
56, rue Martel, Chamby, Québec, J3L 1V3	
téléphone: (450) 658-8788	
télécopieur: (450) 447-4525	
courriel: <a href="mailto:urbanisme@ville.chambly.qc.ca">urbanisme@ville.chambly.qc.ca</a>	

**Sentier polyvalent :**  
Voies aménagées pour convenir aux cyclistes, mais également à plusieurs autres modes de déplacement actif.

**Bande cyclable bidirectionnelle :**  
Voies réservées aux cyclistes aménagées à même la chaussée et situées à droite des voies de circulation automobile. Les deux sens de direction se trouvent du même côté de la chaussée.

**Bande cyclable unidirectionnelle :**  
Voies réservées aux cyclistes aménagées à même la chaussée et situées à droite des voies de circulation automobile. Un sens de direction se trouve de chaque côté de la chaussée.



Saint-Mathias-sur-Richelieu



Richelieu



Carignan

AUTOROUTE DES CANTONS DE L'EST



**BANDES ET PISTES CYCLABLES ET PÉDESTRES**  
 Direction générale - Concessionnaires  
 Mai 2018

**RESTO de la PLACE**

Venez déguster les bons plats du jour!

Soupe, café et dessert inclus  
 (Voir sur Facebook du lundi au vendredi pour le menu)

Terrasse  
 Déjeuner • Dîner  
 Restaurant familial

Heures d'ouverture  
 Lundi au vendredi 5h30 à 14h  
 Samedi 6h à 14h  
 Dimanche 7h à 14h

• Stationnement : accessible par la rue Savaria  
 Caplain Boivin, propriétaire

**59, montée Robert, Saint-Basile-le-Grand**  
 Pour réservation : 440.441.5634 www.restomontreal.ca

■ ■ ■ massothérapie  
**glenn outure**

Massothérapie  
 SPORTIVE | THÉRAPEUTIQUE | RELAXATION | FEMMES ENCEINTE

MEMBRE depuis 2004

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MASSOTHÉRAPEUTES

**97, Montée Robert, Saint-Basile-le-Grand**  
 450 441-9729

POUR ACCROÎTRE VOTRE AUTONOMIE ET VOTRE POTENTIAL DE SANTÉ

**Chantal Beaulieu**  
 herboriste - thérapeute acupuncturiste

- CONSULTATIONS THÉRAPEUTIQUES
- ATELIERS ET COURS SUR L'UTILISATION DES PLANTES MÉDICINALES
- VISITES DE JARDIN MÉDICINAL ET ENSEIGNEMENT
- PRODUITS D'HERBORISTERIE DE HAUTE QUALITÉ

Chantal Beaulieu  
 Hér. M.Sc. B.Sc.A.  
 Membre de l'Association nationale des acupuncturistes et de la Fédération des herboristes du Québec

email : info@chbeaulieuherboriste.com | Tél. : 514 568 1778  
 38, rue Bouchard, Saint-Basile-le-Grand, QC, J3N 1K3

**LA BELLE PROVINCE**

**Le Shack EXPRESS Du Pêcheur**  
 FISH & CHIPS

191, BOUL. SIR-WILFRID-LAURIER, SUITE 111  
 SAINT-BASILE-LE-GRAND | 450-690-3222

**AU RYTHME DE VOTRE VIE**  
 BISTRO SANTÉ GYM WIFI ET PLUS ENCORE!

**KRONO FORD ST-BASILE**

107, boul. St-Wilfrid-Laurier, Saint-Basile-le-Grand | 450-283-6699 | fordstbasile.ca

**Groupe C & G Beaulieu inc.**  
 LICENCE R.B.Q. 4032-068-06

**ENTREPRENEUR GÉNÉRAL**  
 Spécialités :  
 Structure d'acier • Métaux ouvrés • Ebénisterie

368, Grand Boulevard Est,  
 St-Basile-le-Grand (Québec) J3N 1M4  
 450-653-9581  
 cgbeaulieu.com

**CLINIQUE de PHYSIOTHÉRAPIE NICOLE B. DESROCHERS inc.**

Physiothérapie - Thérapie du sport - Massothérapie

Nous prenons soin de vos blessures et de vos maux, pour que votre randonnée à vélo soit agréable et SANS DOULEUR!

Chez vous depuis 1985!

www.physiodesrochers.ca | 450 653-1880  
 210, rue Principale, St-Basile-le-Grand, J3N 1L6

- BANDE CYCLABLE (LIGNAGE 200mm)
  - BANDE CYCLABLE FUTURE UNIDIRECTIONNELLE (SUIVANT ORIENTATION)
  - PISTE CYCLABLE (VRS-ROUTES)
  - PISTE CYCLABLE DU LIEN (VRS-ST-BASILE)
  - AMÉNAGEMENT CYCLABLE (autres vrs)
  - AMÉNAGEMENT CYCLABLE (sans permis)
- ABBAYERS
  - ARENA JEAN-ROUSSEAU
  - BIBLIOTHÈQUE ROLAND-LEBLANC
  - CENTRE QUÉBEC BERNARD-GAGNON
  - CENTRE COMMUNAUTAIRE LÉVEL-BOISVERT
  - ÉCOLES
  - ÉGLISE
  - ENTRÉE LEON-TALON
  - MAIRIE
  - MARION SCOUTS LE CASTOR DÉVOÛÉ
  - CASERNE DE POMPIERS

## RÉSEAU CYCLABLE ET PÉDESTRE

Les adeptes du vélo et de la marche peuvent profiter des charmes du décor champêtre avec près de 20 kilomètres de pistes et bandes cyclables et pédestres sur le territoire grandbasilois dont 10,2 km font partie du sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, un parcours de près de 143 kilomètres traversant trois parcs nationaux (Oka, Îles-de-Boucherville et Mont-Saint-Bruno) et 17 municipalités.



Consultez la  
**CARTE INTERACTIVE**  
[www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca)



Photo: Francine Ménard  
Montée Robert



Piste longeant la voie ferrée,  
de la montée Robert jusqu'au  
boulevard du Millénaire



Parc de la Seigneurie  
Chemin Saint-Louis



Photo: Gabrielle Houde  
Parc du Ruisseau



Photo: Pierre Cyr  
Parc national du Mont-Saint-Bruno  
Halte du rang des Vingt



Montée Robert



Photo: James Laflamme  
Montée des Trinitaires

## PARCS ET AIRES DE DÉTENTE

Une vingtaine de parcs, dont plusieurs sont accessibles via le réseau cyclable, ont été aménagés permettant de faire une halte bien méritée! Profitez des lieux pour pratiquer différentes activités libres (terrains sportifs, modules ainsi que jeux d'eau).

Consultez la carte interactive du site Web afin d'en savoir plus sur les infrastructures et le mobilier urbain disponibles dans les différents lieux sur les parcours de vos randonnées.

## RIVIÈRE ET MONTAGNES

À partir de la halte du rang des Vingt (près de la rue de la Montagne), il est possible d'accéder au parc national du Mont-Saint-Bruno; toutefois, une tarification d'accès s'applique.

Pour en savoir plus | [www.sepaq.com](http://www.sepaq.com)

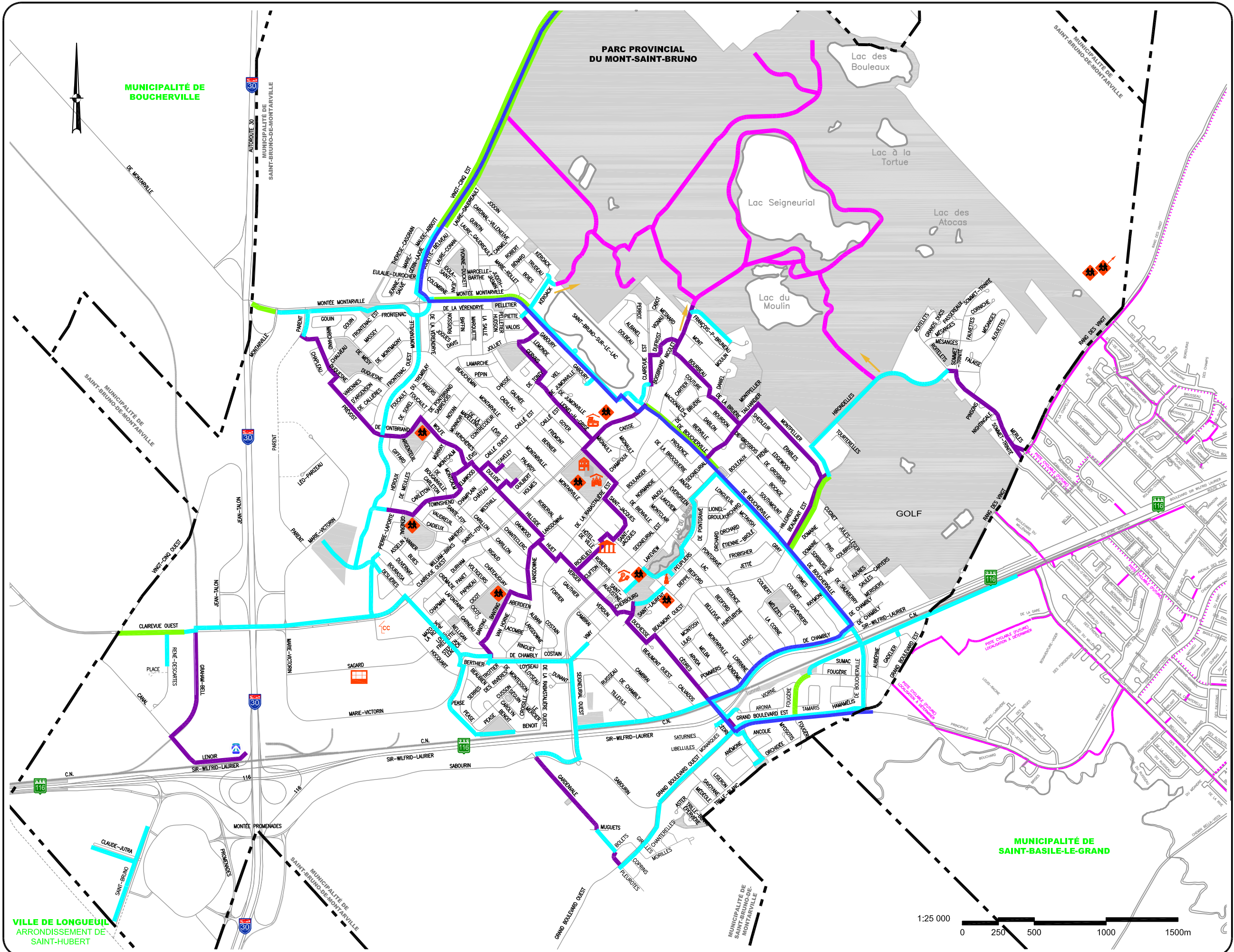
En empruntant la montée Robert vers le chemin du Richelieu, vous aurez une perspective magnifique sur le mont Saint-Hilaire et la rivière Richelieu.



Photo: Brice Bourgoin  
Parc des Cheminots  
Rues Beauchemin et Ménard



Photo: Michel Paquet  
Parc Prudent-Robert



**LÉGENDE**

- Lien cyclable Oka / Mont-Saint-Hilaire
- Sentier polyvalent en site propre
- Chaussé désignée
- Aménagement cyclable (autres villes et parc provincial)
- ⋯ Aménagement cyclable proposé (autres villes)
- Bande cyclable ou accotement pavé
- ➔ Accès au parc provincial du Mont Saint-Bruno
- Espace vert, parc, lac et golf

REV. No.	DATE	NATURE	PAR	APPROUVE
00	01-08-2017	REVISION GÉNÉRALE		D.M.

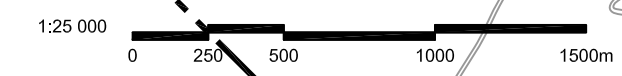

**DIRECTION DU GÉNIE**  
 1585, rue Montarville  
 Saint-Bruno-de-Montarville  
 J3V 3T8  
 Tél.: (450) 645-2920  
 Fax: (450) 441-8482

PROJET :  
**SENTIERS POLYVALENTS ET CYCLABLES**  
 Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

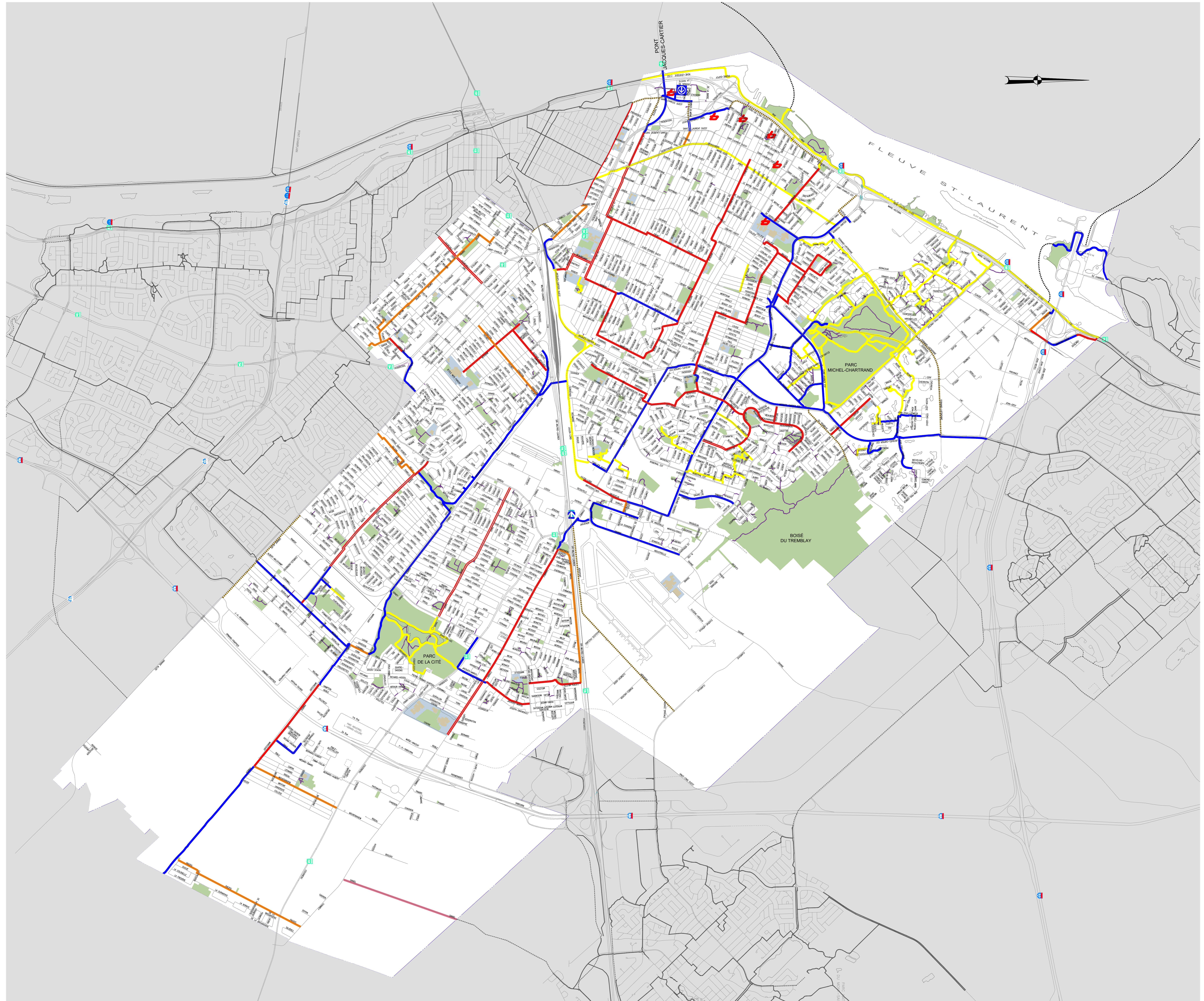
DESCRIPTION :  
**RÉSEAU DES PISTES CYCLABLES**  
**- ANNÉE 2017 -**

PROJET :	PRÉPARÉ PAR :
CONTRAT :	DESSINÉ PAR : D. Morgante, dess.
	VÉRIFIÉ PAR : Danielle Souvé
	DATE : 1 août 2017
	ÉCHELLES : HOR: 1:25000 VERT: ...
	PLAN No. : 2017_032_00
APPROUVE PAR :	R00

VILLE DE LONGUEUIL  
ARRONDISSEMENT DE SAINT-HUBERT



U:\Gen\DESSINS\Pistes Cyclables\2017\_Plan Directeur\2017-032-00-00\_Pistes Cyclables.dwg

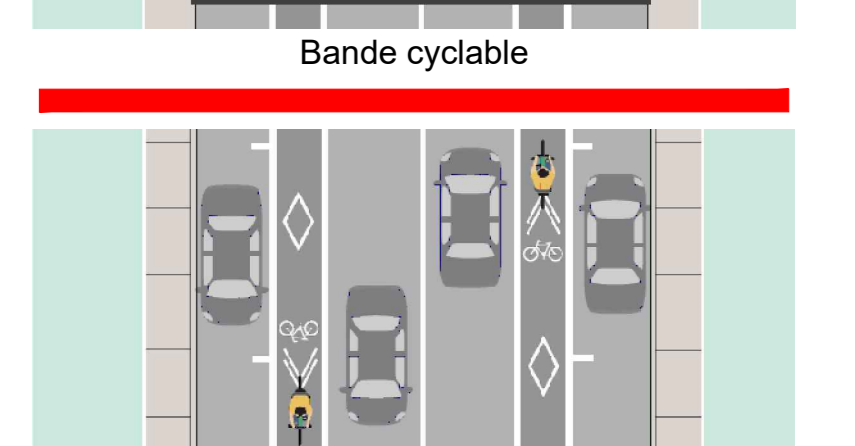
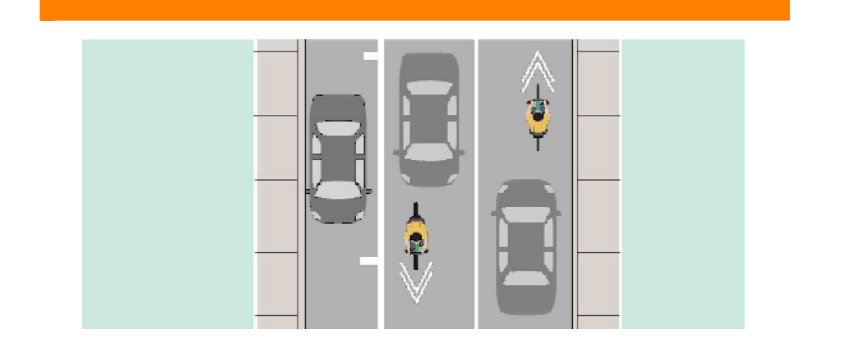
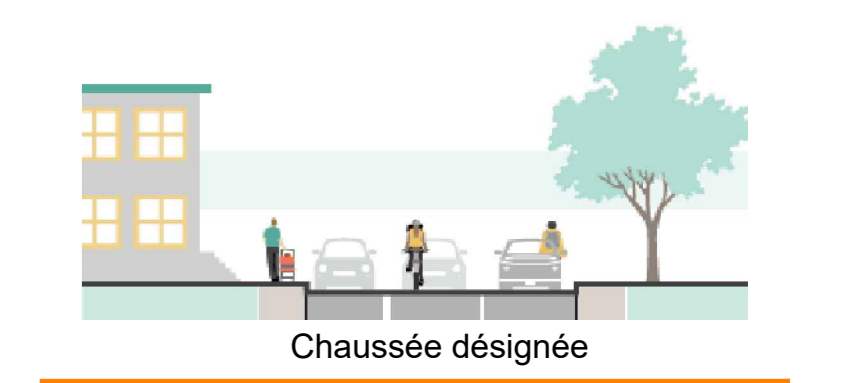


**LÉGENDE**

- Parcs
- Écoles
- Station Metro Longueuil
- Station de bixi
- Gare

**RÉSEAU CYCLABLE**

- Chaussée désignée
- Bande cyclable (unidirectionnelle)
- Bande cyclable (bidirectionnelle)
- Piste cyclable (unidirectionnelle)
- Piste cyclable (bidirectionnelle)
- Sentier polyvalent
- Accotement revêtu
- Réseau piétonniers
- Navette fluviale
- Travaux planifiés



REV. No.	DATE	NATURE	PAR	APPROUVE

**DIRECTION DU GÉNIE**  
4251, chemin de la Savane, Longueuil (Québec) J3Y 9C4

- Service des bâtiments
- Service du génie
- Service de l'environnement et de l'architecture de paysage


**PROJET**  
**RÉSEAU CYCLABLE**

**DESCRIPTION**  
**VILLE DE LONGUEUIL**

PROJET : 4 DE PROJET	PRÉPARÉ PAR :
CONTRAT : 4 DE CONTRAT	DESSINÉ PAR : S. Deshaies
	VÉRIFIÉ PAR : G. Guay
	DATE : Février 2017
	ÉCHELLES : 1:2000
PLAN No. :	REVISION
17_E_V_035_001	R01

Fichier: I:\DAO\_Terrain\Projets\Longueuil\Plan\_sens\_cyclable\2017\DAO\17E\_V035\_001\_PUB.dwg  
 Modifié le: 2017-04-25 14:23:31 Par: sdeshaie



	<b>Plan directeur des aménagements cyclables et des sentiers multifonctionnels</b>	Projet n° : 37292TT	
		Annexe	
		Date : Avril 2021	Rév. : 3

## **A N N E X E 5**

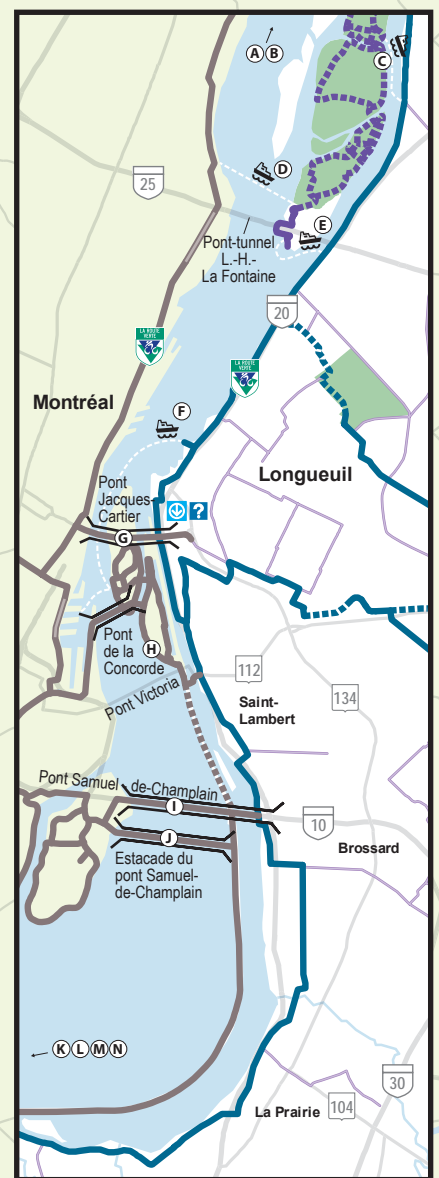
### **Plan des pistes cyclables de la Montérégie**

---

# MONTÉRÉGIE

JUSTE PARFAITE | JUST PERFECT

## Liaisons cyclables interrives Maritime shuttles



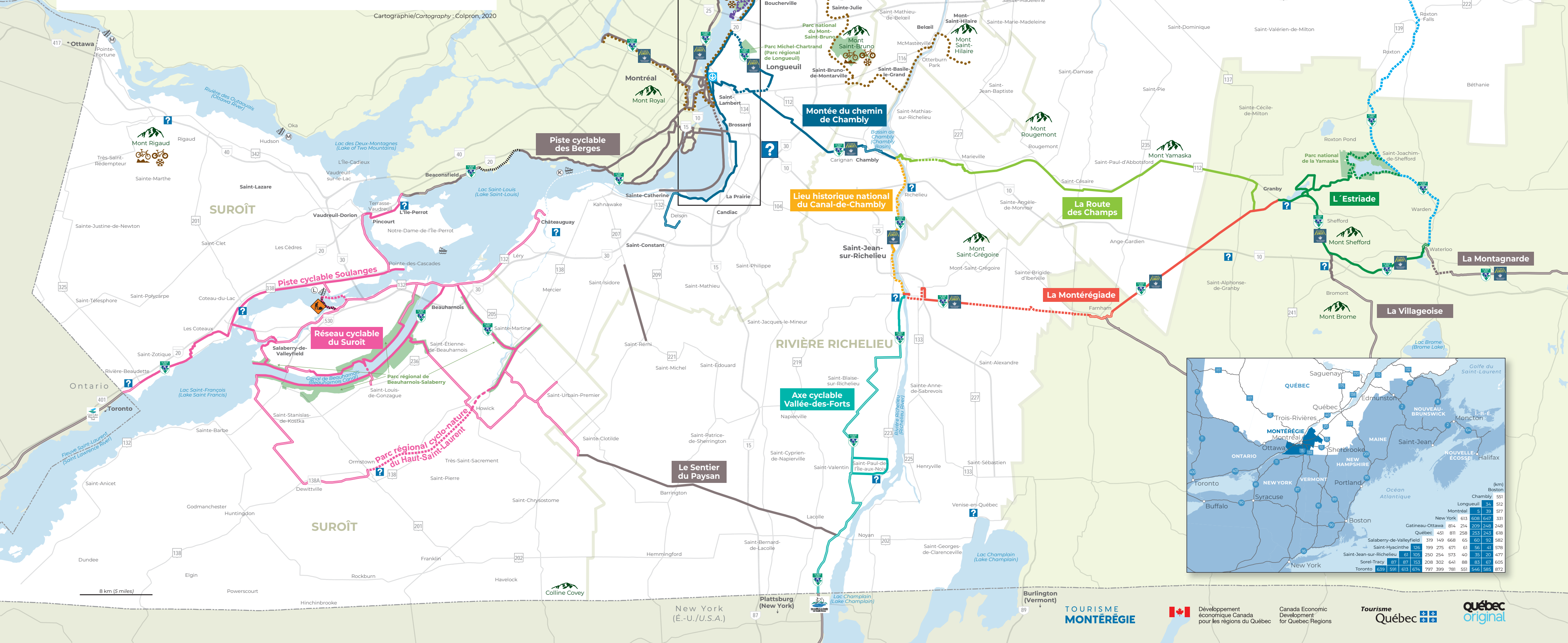
- 1 Traversée Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola / Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola Ferry 1877-78748384
- 2 Navette fluviale « La Fleuve à vélo » / « Le fleuve à vélo » Ferry Varennes-Montréal-Est-Repentigny 514-871-8356
- 3 Navette fluviale Boucherville-Îles-de-Boucherville Boucherville-Îles-de-Boucherville Ferry 514-871-8356
- 4 Navette fluviale Montréal-Île Charron / Montréal-Île Charron Ferry 514-871-8356
- 5 Navette fluviale Longueuil-Île Charron / Longueuil-Île Charron Ferry 514-871-8356
- 6 Navette fluviale Longueuil-Vieux Montréal / Longueuil-Vieux Montréal Ferry
- 7 Pont Jacques-Cartier / Jacques-Cartier Bridge
- 8 Pont Victoria - Pont de la Concorde / Victoria Bridge - De la Concorde Bridge
- 9 Estacade du pont Champlain / Champlain Bridge Viaduct
- 10 Navette fluviale Châteauguay-Lachine / Châteauguay-Lachine Ferry 514-871-8356
- 11 Navette fluviale Les Cèdres-Salaberry-de-Valleyfield Les Cèdres-Salaberry-de-Valleyfield Ferry 450-488-4732
- 12 Navette fluviale Hudson-Oka / Hudson-Oka Ferry 450-537-3412
- 13 Navette fluviale Pointe-Fortune-Carillon Pointe-Fortune-Carillon Ferry 450-537-3412

- Pistes cyclables / Bike paths**
- Réseau cyclable du Suroît / Suroit cycling network..... 192 km / 120 mi
  - La Riveraïne et la Montée du chemin de Chamby / La Riveraïne and Montée du chemin de Chamby ..... 81 km / 50 mi
  - Parc national des Îles-de-Boucherville..... 21 km / 14 mi
  - Lieu historique national du Canal-de-Chamby / Chamby Canal National Historic Site..... 20 km / 12 mi
  - Axe cyclable de la Vallée-des-Forts / Vallée-des-Forts Bicycle axis ..... 49 km / 31 mi
  - La Montérégiade ..... 48 km / 29 mi
  - La Sauvagine ..... 12 km / 8 mi
  - Le Sentier du Paysan ..... 26 km / 16 mi
  - La Route des Champs ..... 40 km / 24 mi
  - L'Estriade et son réseau / The Estriade and it's network of trails..... 97 km / 60 mi
  - La Campagnarde ..... 54 km / 34 mi

**Légende / Legend**

- Piste asphaltée / Asphalt track
- ..... Piste non asphaltée / Unpaved track
- Route asphaltée / Asphalt road
- Tracé projeté / Proposed route
- ..... Section non aménagée / undeveloped section
- Réseau local / Local network
- La Route verte
- Le grand sentier / The Great Trail
- Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire
- Passerelle ou pont / Gateway or bridge
- Navette fluviale / Ferry
- Piste cyclable sujette à fermeture pour travaux / Bike path may be closed for repair or construction work
- Maison du tourisme de la Montérégie / Montérégie Tourism Office
- Lieu d'information touristique / Tourist Information Centre
- ▲ Camping
- Eau potable / Drinking water
- Halte / Stopover
- Halte avec abri / Sheltered stopover
- Hébergement / Accommodation
- Observation d'oiseaux / birdwatching
- Réparation / Repair
- Restaurant
- Stationnement / Parking
- Stationnement payant / Paid parking
- Toilettes / Toilets
- Vélo de montagne / Mountain bike
- Vélo à pneus surdimensionnés / Fatbike
- Vue panoramique / Panoramic views
- Station de métro / Metro station

Pour plus d'informations, visitez [monteregijusteparfaite.ca](http://monteregijusteparfaite.ca)  
For more information, visit [monteregijustperfect.ca](http://monteregijustperfect.ca)



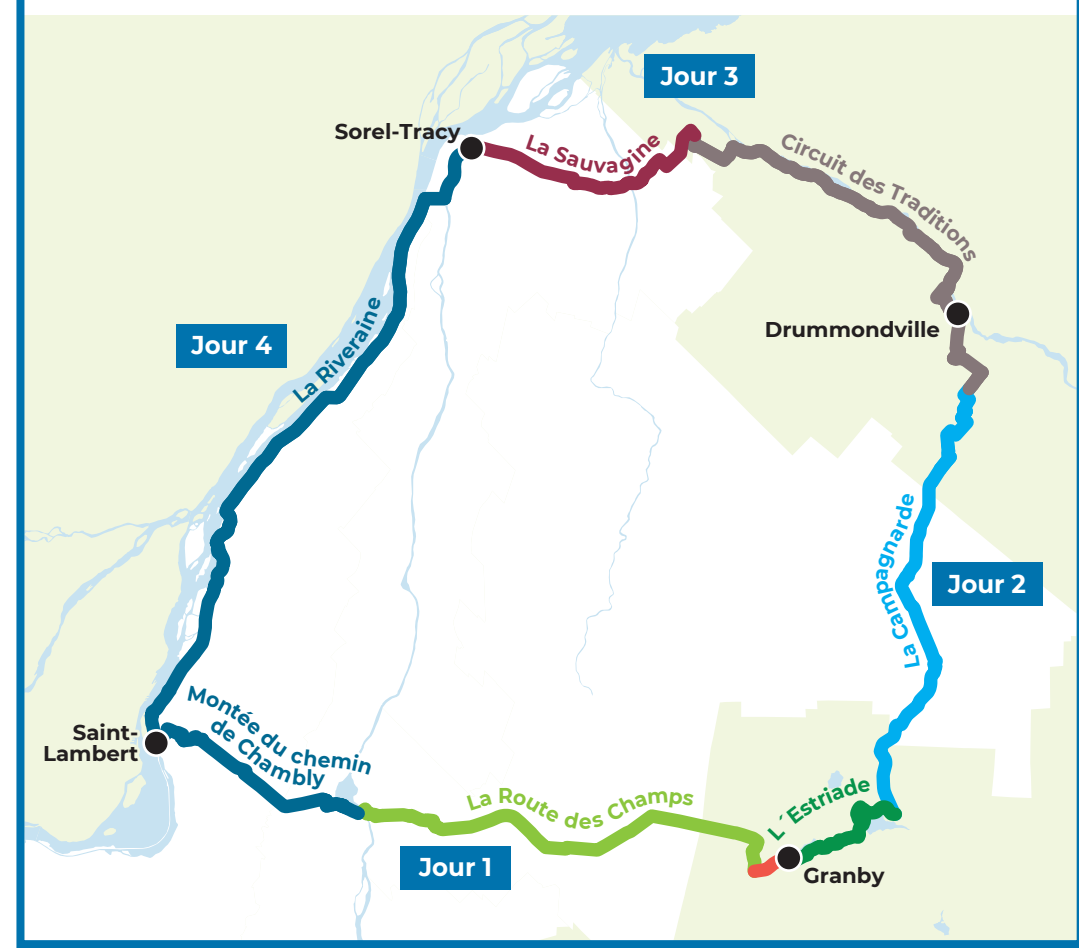
## Suggestions d'itinéraires suggested itineraries



### LE GRAND TOUR (300 km)

4 jours days

- Jour 1 – Saint-Lambert à Granby**  
La Montée du chemin de Chamby et la Route des Champs
- Jour 2 – Granby à Drummondville**  
L'Estriade et la Campagnarde
- Jour 3 – Drummondville à Sorel-Tracy**  
Le Circuit des traditions et la Sauvagine
- Jour 4 – Sorel-Tracy à Saint-Lambert**  
La Riveraïne



### Circuit des quatre canaux (61 km)

1 jour day



Salaberry-de-Valleyfield – Les Cèdres – Coteau-du-Lac – Salaberry-de-Valleyfield Le Suroît



Pour de l'information sur les hébergements et attraits de la région: [monteregijusteparfaite.ca](http://monteregijusteparfaite.ca)  
Abonnez-vous à notre infolettre **Quoi faire en Montérégie** pour planifier vos activités et déplacements.  
For information on the accommodations and attractions in the region: [monteregijustperfect.ca](http://monteregijustperfect.ca)  
Subscribe to our **Things to do in Montérégie** newsletter for help when planning your activities and trips



### 3 PISTES (108 km)

2 jours days



- Jour 1 – Chambly à Granby**  
La Route des Champs
- Jour 2 – Granby, Saint-Jean-sur-Richelieu et Chambly**  
La Montérégiade et le lieu historique du Canal-de-Chamby



11 pistes cyclables justes parfaites EN MONTÉRÉGIE

# GO!



## MONTÉRÉGIE

JUSTE PARFAITE | JUST PERFECT

- 1000 km de réseau cyclable incluant 600 km de pistes cyclables  
A 1,000-kilometre bicycle network including 600 km of bike paths
- Réseau routier presque entièrement asphalté  
Almost entirely paved road network
- Itinéraires sécuritaires et accessibles pour tous  
Safe and accessible routes for all
- Nombreuses haltes nature et agrotouristiques  
Several nature stopover spots and agri-tourism destinations
- Directement accessible de Montréal, de l'Ontario, des Cantons-de-l'Est, des États de New York et du Vermont  
Directly accessible from Montreal, Ontario, Eastern Townships, New York and Vermont

Pour consulter toutes nos suggestions d'itinéraires et nos forfaits  
To view all of our suggested routes and packages  
Visitez / Visit [monteregijusteparfaite.ca](http://monteregijusteparfaite.ca)

Saviez-vous que 3 roues de vélo standard équivaut à la distance juste parfaite de 2 mètres?  
Did you know that 3 standard-sized bicycle wheels are the same length as the perfect recommended distance of 2 metres?

