

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL *de mobilité active* 2025



MRC DE LA
VALLÉE-DU-RICHELIEU

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la préfète	3
La MRC de La Vallée-du-Richelieu face à l'impératif d'une mobilité active repensée	4
Vision de la MRCVR en matière de mobilité active	5
Retour sur la politique de développement du réseau cyclable de 2010	6
Définition de la mobilité active	7
Les bienfaits	7
La véloéconomie	7
Démarche et consultation	9
Portrait	10
Le territoire	10
Généralités	10
Agriculture et forêts	11
Périmètres urbains	12
Lieux d'emploi (développement économique)	13
Données sociodémographiques	13
Portrait de la mobilité	14
Le réseau cyclable et piétonnier	14
Portrait des déplacements	15
Un fort taux de motorisation	15
Une approche concertée : fondements et collaboration	16
Portrait des éléments de la mobilité active actuellement présents sur le territoire de la MRCVR	17
Généralités	17
Éléments de mobilité active présents sur le territoire de la MRCVR	17
Les réseaux et aménagements de vélo reconnus	17
Les réseaux de marche à pied et de course	20
Le réseau fluvial	20
Diagnostic de la mobilité active dans la MRCVR	21
Les enjeux	21
La sécurité des déplacements et le manque d'infrastructures	21
La connectivité	22
Principaux générateurs de déplacements récréatifs et utilitaires	23
Les points de connexion et l'accès au réseau régional	24
La culture vélo	24
Le plan directeur du Réseau vélo métropolitain	25
Objectifs du PDRMA	26
Plan d'action 2025-2035	27
Bibliographie	33
Annexes	34



Mot de la préfète

Chères citoyennes, Chers citoyens,

La vallée du Richelieu se distingue par la beauté de ses paysages, la richesse de son patrimoine et la force de l'engagement de sa population. Notre qualité de vie repose sur un équilibre précieux entre nature, dynamisme économique et milieux de vie attractifs. Aujourd'hui, nous avons l'occasion de consolider cet équilibre en plaçant la mobilité active au cœur de notre développement.

En tant qu'élu(e)s de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, nous avons la responsabilité de protéger notre environnement tout en veillant à la santé de la population. C'est dans cet esprit que nous présentons, avec fierté, notre tout premier Plan directeur régional de mobilité active (PDRMA) – une vision à long terme qui conjugue bien-être collectif et respect de l'environnement.

La mobilité active, en encourageant la marche, le vélo et d'autres modes de déplacement doux, constitue un puissant levier pour améliorer la santé physique et mentale. En intégrant l'activité physique à nos trajets quotidiens, nous contribuons à prévenir divers problèmes de santé et à adopter un mode de vie plus équilibré.

Opter pour des déplacements actifs, c'est aussi agir concrètement pour l'environnement. Moins de dépendance à l'automobile signifie une réduction des émissions de gaz à effet de serre, une meilleure qualité de l'air et des milieux de vie plus verts, plus paisibles et plus agréables.

Repenser notre mobilité, c'est également favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la route, renforcer la sécurité et créer des liens plus solides entre nos communautés.

Le Plan directeur régional de la mobilité active (PDRMA) 2025-2035 est le fruit d'une démarche concertée et rigoureuse. Il reflète la volonté commune des municipalités, des organismes et des citoyen(ne)s de mettre en place un réseau cohérent, sécuritaire et accessible à tous. Ce Plan marque une étape importante pour notre région et nous engage collectivement vers un avenir plus durable, plus sain et plus solidaire.

J'invite donc l'ensemble des citoyennes et citoyens, organismes et entreprises, à participer à cette transformation positive.

Ensemble, faisons de la mobilité active un moteur de changement au service de notre santé et de celle de notre communauté.

ENSEMBLE, avançons vers une vallée du Richelieu en mouvement !

Marilyn Nadeau
Préfète de la MRCVR



La MRC de La Vallée-du-Richelieu face à l'impératif d'une mobilité active repensée

La MRC de La Vallée-du-Richelieu (MRCVR) se trouve à la croisée des chemins, confrontée entre la nécessité d'adapter son offre de mobilité aux besoins d'une population en constante évolution et les défis pressants de notre époque. L'essor des modes de vie actifs, l'urgence climatique, la réduction des gaz à effet de serre et la protection de l'environnement s'imposent comme des réalités incontournables à prendre en compte pour l'avenir de la région.

Face à ces enjeux majeurs, la MRCVR s'engage à repenser la mobilité active sur son territoire, en la positionnant comme un pilier essentiel d'un développement durable et inclusif.

Vers un territoire attractif et connecté

L'objectif central de la MRCVR est de créer un territoire attractif qui réponde aux besoins essentiels de sa population en matière de mobilité. Cela implique de diversifier les modes de transport en offrant des alternatives à l'utilisation de l'automobile, tout en promouvant des modes de vie sains et actifs.

Réduire l'empreinte carbone et améliorer la connectivité

La lutte contre la pollution atmosphérique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont des priorités pour la MRCVR. La promotion de la mobilité active s'inscrit directement dans cet engagement en diminuant la dépendance à l'automobile et en favorisant des modes de déplacement plus écologiques. De plus, la MRCVR vise à améliorer la connectivité entre tous les milieux de vie de son territoire. Cela permettra à la population de se déplacer facilement et efficacement pour accéder à leurs besoins quotidiens, qu'il s'agisse du travail, des études, des commerces, des services ou des loisirs.

Un plan directeur régional pour une action concertée

Pour concrétiser cette vision ambitieuse, la MRCVR élabore le présent plan directeur régional de mobilité active. Ce plan servira de feuille de route pour coordonner les actions et les objectifs des différentes parties prenantes, en s'appuyant sur une collaboration étroite entre les municipalités, les organismes et la population.

Un engagement fort pour l'avenir

La MRCVR est convaincue que la mobilité active est un élément clé d'un avenir prospère et durable pour la région. En adoptant une approche proactive et concertée, la MRCVR s'engage à faire de la mobilité active un levier de transformation positive pour le bien-être de sa population et la protection de son environnement.



Ville de Carignan

ENSEMBLE, façonnons un avenir en mouvement pour la vallée du Richelieu

Vision de la MRCVR en matière de mobilité active



Crédit photo : Rosalie Hamelin

Ville de Beloeil

La MRCVR souhaite promouvoir la mobilité active comme un mode de déplacement à part entière. Dans le schéma d'aménagement révisé, on retrouve l'objectif 3.5.5 qui suggère de définir le réseau cyclable régional. Ce réseau cyclable s'appuierait sur les réseaux locaux existants et prioriserait la création de voies cyclables structurantes et sécuritaires. La sécurité, la mise en valeur des paysages et la connectivité du réseau sont des éléments primordiaux à considérer lors de toute intervention. C'est dans cette volonté que la MRCVR s'est dotée d'une vision en faveur de la mobilité active (MRCVR, 2012).¹

« Développer et favoriser le déploiement d'infrastructures locales et régionales de mobilité active afin d'offrir aux citoyens et aux citoyennes une alternative durable aux déplacements quotidiens tout en mettant en valeur les paysages et attraits locaux du territoire. »

¹Le schéma d'aménagement et de développement de la MRCVR étant en révision, des ajustements seront fait lorsque ce dernier sera en vigueur.



Canal de Chambly

Retour sur la politique de développement du réseau cyclable de 2010

La MRCVR a adopté en 2010 sa Politique de développement du réseau cyclable (PDRC), se dotant d'orientations, d'objectifs et de moyens d'intervention pour favoriser le développement de son réseau cyclable. La sécurité, l'harmonisation, la durabilité et l'évolution sont les grandes orientations d'aménagement qui guident cette politique de 2010 et desquelles découlent ces trois objectifs principaux :

- favoriser l'implantation d'un réseau cyclable régional répondant aux besoins de la population locale au quotidien;
- faciliter la mise en place, le développement et l'amélioration du réseau cyclable afin que les cyclotouristes puissent en profiter;
- tirer parti de l'achalandage associé au cyclotourisme existant en Montérégie.

La Politique de développement du réseau cyclable de 2010 présente une vision claire et ambitieuse pour l'expansion et l'amélioration du réseau cyclable de la région. L'identification de moyens d'intervention pour chaque objectif ciblé constitue une étape importante dans la concrétisation de cette vision. Cependant, l'absence d'un plan d'action concret soulève des préoccupations importantes quant à la mise en œuvre efficace de la politique. Sans plan d'action, les actions prévues dans la politique demeurent des intentions louables, mais non concrétisées. Il est essentiel de mettre à jour les interventions en fonction de leur importance et de leur faisabilité, et de définir un échéancier clair pour leur réalisation (MRCVR, 2010).

Définition de la mobilité active

La mobilité active se définit par la capacité des personnes à se déplacer grâce à leur propre énergie. Cette forme de transport englobe divers déplacements, comme la marche ou le vélo. Elle fait partie intégrante de la mobilité durable qui, plus largement, se traduit par le fait de se déplacer autrement qu'en voiture afin de réduire les effets de ses déplacements sur l'environnement. La mobilité active peut être utilisée à des fins utilitaires comme pour se rendre au travail ou à des fins récréatives. Elle est devenue une préoccupation majeure dans le domaine de l'aménagement urbain et de l'environnement en raison de son impact sur la santé, l'environnement, l'économie et la qualité de vie des citoyen(ne)s.

Il est important de souligner que la mobilité active ne se limite pas aux seuls modes de déplacement, mais qu'elle englobe également la conception des espaces publics, des infrastructures et des politiques publiques. Il est donc essentiel que les municipalités prennent en compte les besoins des piétons et des cyclistes dans leur planification urbaine, afin de rendre la mobilité active plus accessible et plus sûre.

Les bienfaits



Contribue au bien-être physique et mental des individus en augmentant leur productivité et leur créativité.



Permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques.



Favorise une économie locale plus dynamique, en encourageant les déplacements à l'intérieur des villes et des quartiers.

La véloéconomie

La **véloéconomie** se veut un nouveau champ d'argumentaires qui s'intéresse, démontre, et fait la promotion de la rentabilité économique du vélo. Les retombées sont nombreuses et ont fait l'objet d'étude afin de pouvoir les quantifier.

L'implantation d'infrastructures cyclables suscite souvent des préoccupations, notamment chez les commerçants situés près de ces voies, qui craignent un impact négatif sur leurs activités. En réalité, les voies cyclables génèrent des retombées positives pour les commerces : les cyclistes s'y rendent plus souvent, dépensent davantage par visite, et les revenus globaux des commerces augmentent. Au Québec, on estime à +37% de visites dans les commerces et +19% des dépenses en moyenne. En effet, plus on se déplace lentement, plus on dépense (Ville de Portland, 2015).



Ville de Mont-Saint-Hilaire

Parallèlement, le tourisme à vélo est une activité bénéfique sur le plan économique et alignée avec les principes du tourisme durable, lent et responsable. Il permet de répartir les revenus économiques sur un large territoire, apportant des bénéfices aux communautés locales. Des initiatives comme la Route verte et la certification Bienvenue cyclistes! au Québec sont des outils efficaces pour développer et soutenir ce type de tourisme, amplifiant ainsi ses retombées économiques. Outre les retombées économiques on observe également des retombées en santé, on estime à 2 milliards d'économies annuelles sur notre système de santé publique grâce à la pratique du vélo. (Vélo Québec, s.d)

En 2024, la compagnie Raymont Chabot et Grant Thornton en collaboration avec l'institut Léger ont produit un document faisant état des retombées économiques du cyclotourisme en Montérégie. Les dépenses touristiques totales générées par les visiteurs à vélo représentent 437 M \$. On estime qu'entre 30 % et 64 % de ces dépenses sont centrées, c'est-à-dire qu'elles ont été motivées directement par l'activité de vélo dans la région (Tourisme Montérégie, 2024).

Les principes de réduction – transfert – amélioration

Réduire les distances et les déplacements en auto-solo en planifiant un aménagement du territoire en fonction des besoins de mobilité de chacun.

Réduction

Favoriser le transfert de la part-modale de la voiture vers la mobilité active en offrant des infrastructures qui rendent la mobilité active accessible, attrayante, sécuritaire et conviviale.

Transfert

L'amélioration des déplacements conduit à l'amélioration des conditions de vie de la population.

Amélioration

Démarche et consultation

La rédaction d'un plan directeur régional de mobilité active pour la MRCVR est une opération importante et complexe qui nécessite une approche méthodique. Voici les différentes étapes qui permettent de structurer cette démarche :

Consultations publiques



La première étape du processus consiste à effectuer une analyse approfondie de la mobilité active dans la MRCVR, en évaluant la population, la géographie, les infrastructures et les politiques publiques en vigueur. En parallèle, il est crucial de comprendre la demande actuelle pour les divers modes de déplacement actif, ainsi que les enjeux et défis existants. À partir de cette analyse, des objectifs qu'on appelle SMART : spécifiques, mesurables, acceptables, réalisables et temporels sont définis et alignés sur les politiques publiques existantes et les besoins de la population.

Par la suite, il convient d'élaborer des scénarios concrets, impliquant la construction d'infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité, ainsi que la promotion des modes de déplacements actifs. L'implication des parties prenantes et de la communauté locale à travers des consultations publiques est essentielle dans ce processus. Ces scénarios sont ensuite évalués en termes d'impact sur l'environnement, l'économie et la société, permettant de sélectionner celui qui répond le mieux aux objectifs tout en minimisant les impacts négatifs. Ce scénario final est présenté à la communauté et aux parties prenantes pour consultation et commentaires.

Enfin, la mise en œuvre du plan directeur régional de mobilité active implique la coordination des parties prenantes, la mobilisation des ressources, la gestion des projets et des budgets, ainsi que la mise en place d'un suivi et d'une évaluation régulière pour garantir l'atteinte des objectifs fixés.

Portrait Le territoire

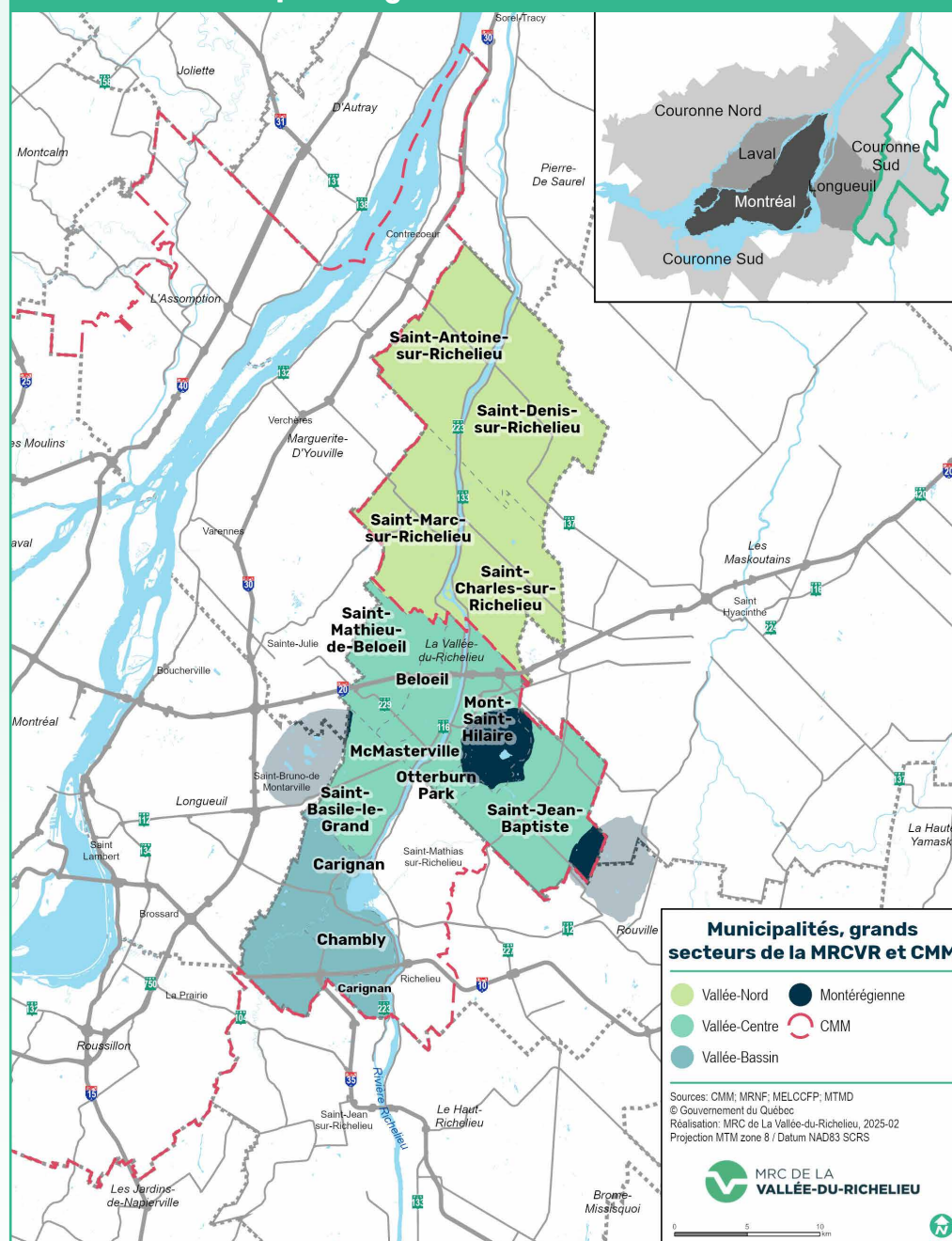
Généralités

Le territoire de la MRCVR est un territoire longiforme majoritairement orienté selon l'axe nord-sud et situé de part et d'autre de la rivière Richelieu. La MRCVR représente 13 municipalités et côtoie 6 MRC limitrophes. Elle est aussi divisée en trois régions distinctes soit, la Vallée-Nord constituée des quatre municipalités hors Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et majoritairement agricole, la région Vallée-Centre, constituée des sept municipalités situées dans la CMM ainsi que dans le pourtour des villes de Mont-Saint-Hilaire et de Beloeil et finalement la région Vallée-Bassin regroupant les deux municipalités situées dans le pourtour du bassin de Chambly et incluses également dans la CMM (Carte 1).

La superficie de la MRCVR est de 604 km² et son territoire dynamique est desservi par les autoroutes 10 et 20 ainsi que par la compagnie de chemin de fer du Canadien National (CN). Faisant partiellement partie de la CMM, sa position lui confère une position enviable comme milieu de vie dynamique.

Le territoire de la MRCVR est très varié. Il est constitué du mont Saint-Hilaire, ainsi que d'une partie des monts Saint-Bruno et Rougemont, entrecoupé par la rivière Richelieu ainsi que plusieurs autres cours d'eau. Il est aussi composé de boisés, de champs et de communautés attrayantes. Le territoire de la MRCVR est, sans conteste, l'un des plus beaux paysages de la Montérégie. De plus, avec ses municipalités abritant un patrimoine, une culture et une histoire d'une grande richesse, la MRCVR a le mérite d'attirer le regard d'une multitude de gens et de constituer naturellement un pôle touristique et économique de premier choix. La région du bassin de Chambly est un attrait important pour la mobilité active avec la proximité du bassin de Chambly, la rivière L'Acadie ainsi que de nombreux autres attraits touristiques.

Carte 1: Municipalités, grands secteurs de la MRCVR et CMM



Agriculture et forêts

Le territoire est constitué d'un milieu agricole riche et prospère. Effectivement, la vocation agricole de la MRCVR est indéniable, car elle bénéficie de conditions climatiques et pédologiques hautement favorables.

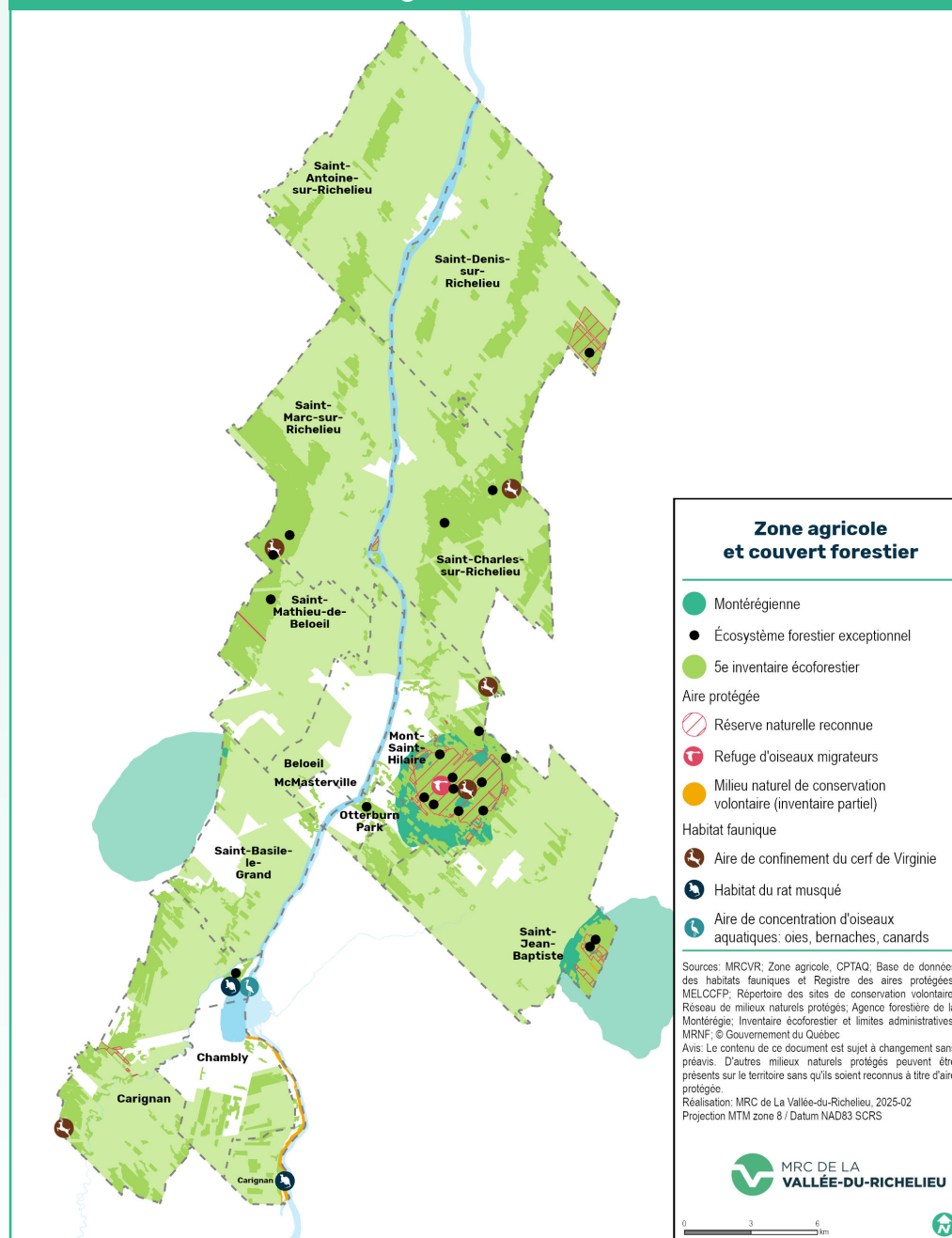
La zone agricole, considérée comme ayant les plus belles terres agricoles du Québec, est dynamique et diversifiée.

La zone agricole représente 86 % de la superficie terrestre de la MRCVR (Carte 2), ce qui représente 50 687 hectares, dont 10 031 hectares sont pour la plupart des boisés, répertoriés en affectation de conservation.

Le couvert forestier, quant à lui, recouvre 20 % du territoire terrestre et est constitué principalement de forêts de feuillus. Ce couvert forestier chevauche les différents zonages et comprend notamment 20 écosystèmes forestiers exceptionnels.

Le couvert forestier de la MRCVR comprend des paysages montagneux, dont la Réserve mondiale de la biosphère du mont Saint-Hilaire (site bénéficiant d'une reconnaissance internationale de l'UNESCO), une partie du mont Rougemont ainsi que le piémont du mont Saint-Bruno.

Carte 2 : Zone agricole et couvert forestier



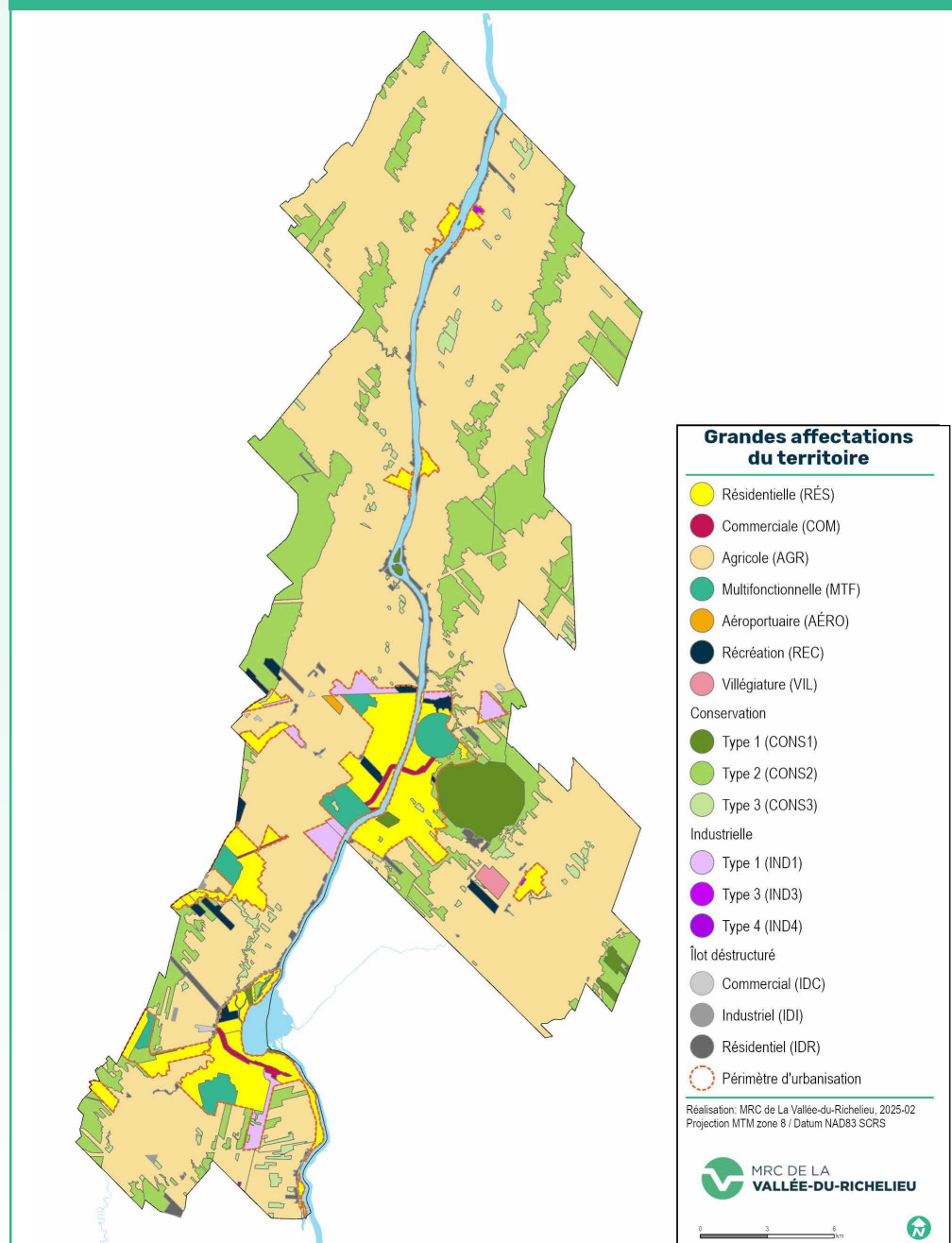
Périmètres urbains

Les municipalités de la MRCVR possèdent des périmètres urbains variés et densifiés. Ces périmètres urbains occupent plus de 6 800 ha, soit 11,6 % de la superficie terrestre de la MRCVR (carte 3).

Nous y retrouvons une concentration spatiale du développement urbain regroupant différentes fonctions (résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle, publique, etc.) et différents services (aqueduc, égout sanitaire, égout pluvial, etc.). Les activités commerciales, industrielles et institutionnelles représentent 1,6% du territoire et les zones résidentielles représentent 9,4%.

Leur planification a pour but de contrôler le développement, de rentabiliser les équipements et infrastructures publics, d'assurer une organisation harmonieuse et cohérente des infrastructures routières, énergétiques et de télécommunications, et de créer des milieux de vie complets et résilients aux changements climatiques.

Carte 3 : Grande affectation du territoire



Développement économique

Le territoire de la MRCVR est composé de différentes activités économiques allant de l'agriculture à une dynamique plus urbaine, industrielle et commerciale ainsi que récréotouristique et culturelle. La répartition spatiale de ces activités se situe à hauteur des éléments structurants du territoire tels que les autoroutes 20 et 10, les routes nationales 112, 116 et 133 ainsi que la route régionale 223, les voies ferrées et la rivière Richelieu qui connectent les principaux pôles d'activités. L'accessibilité aux espaces industriels peut varier en fonction des routes secondaires. Ces lieux d'emplois méritent d'être mis en avant dans ce plan directeur puisque ce sont des générateurs de déplacements utilitaires.

Actuellement, 89 % des entreprises du territoire ont moins de 20 employé(e)s. Le secteur primaire, essentiellement l'agriculture est, par sa superficie, un secteur majeur, bien qu'il ne représente que 2 % de tous les emplois. Le secteur secondaire représente 15 % des emplois. Le secteur tertiaire est le secteur prédominant de la MRCVR, puisqu'il regroupe 83 % de tous les emplois. Les commerces et services, tant locaux que régionaux, doivent s'inscrire en complémentarité avec la création de milieux de vie complets.

Données sociodémographiques

Sur le plan sociodémographique, la MRCVR a vu sa population croître de +23,4 % entre 2006 et 2021, passant de 106 772 à 131 803 personnes. Plus spécifiquement, Carignan et Chambly ont connu une croissance respective de +58,1 % et de +39,1 % sur la période. La MRCVR se démarque par une augmentation de sa population plus importante que celles de la CMM, de la Montérégie et de l'ensemble du Québec. Pour ce qui est de l'évolution de la population entre 2006 et 2021, le groupe d'âge des 65 ans et plus a connu une forte croissance, de l'ordre de +111,5 %, témoignant du vieillissement de la population. Par ailleurs, cette croissance est plus importante que celle observée au sein de la CMM, de la Montérégie et de l'ensemble du Québec.



Portrait de la mobilité

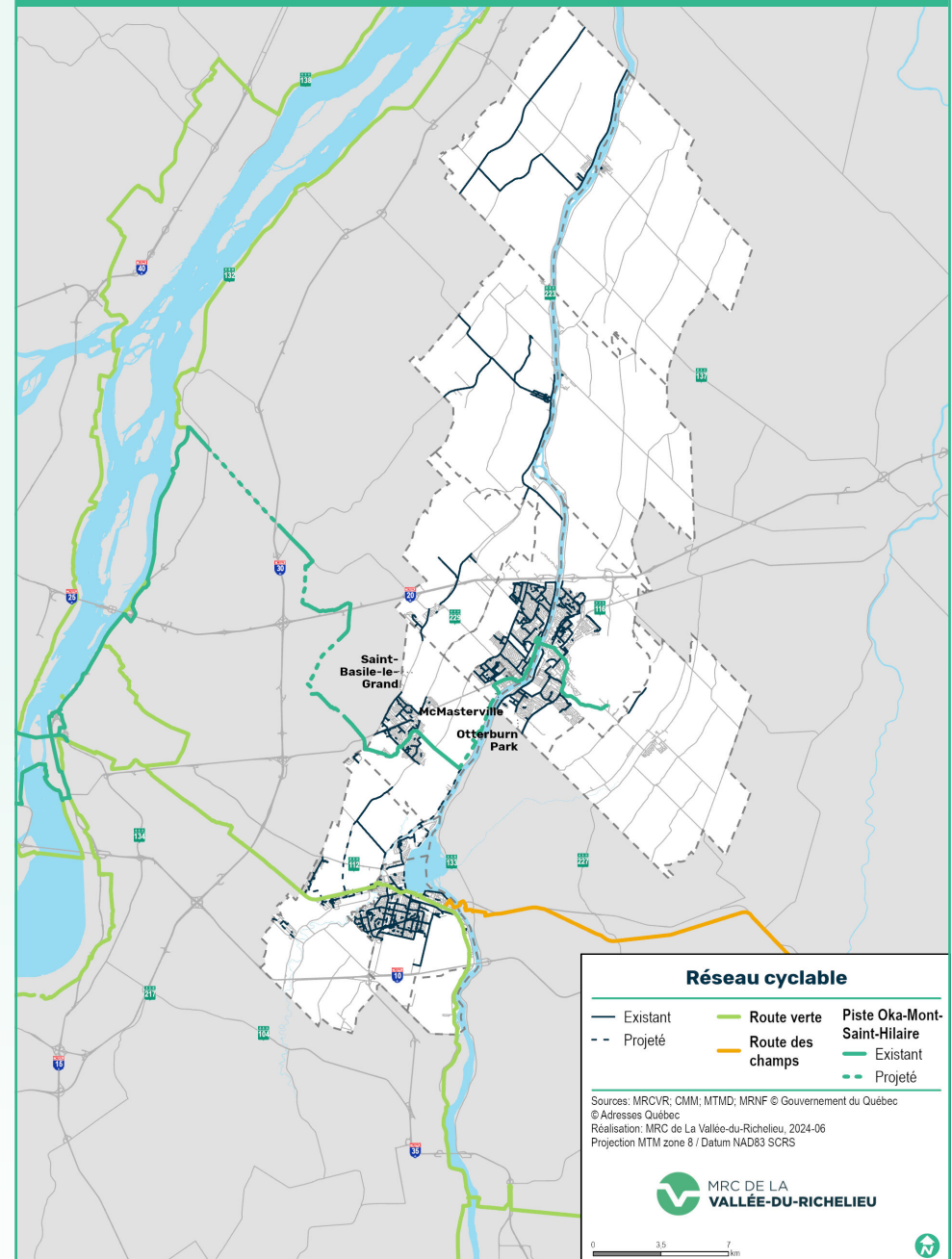
Le réseau cyclable et piétonnier

D'une longueur de plus de 250 km, le réseau cyclable de la MRCVR est assez étendu (Carte 4). Grâce à ses attraits naturels et touristiques, la MRCVR attire un nombre non négligeable de touristes. Le rapport annuel 2019 de Tourisme Montérégie nous apprend que la Montérégie est la deuxième région la plus visitée par les excursionnistes et la cinquième la plus visitée par les touristes. Au total, 10,8 millions de visiteurs s'y sont rendus en 2019.

Le territoire est pourvu de pistes cyclables sur route, plutôt destinées à une clientèle aguerrie, mais elle dispose également de pistes cyclables hors route davantage utilisées pour le loisir. On retrouve des pistes cyclables et des pistes polyvalentes sur rue ou en site propre (113 km), des bandes cyclables et des accotements asphaltés (110 km) et des chaussées désignées (29 km), avec plus de 40 km projetés.

Le réseau piétonnier et les infrastructures qui le composent varient d'une municipalité à l'autre. Comme le territoire s'est développé autour de l'utilisation de la voiture, quelques secteurs sont dépourvus de trottoirs, que ce soit dans des quartiers résidentiels ou industriels, ou à certains endroits le long d'artères commerciales, notamment lorsque de nouvelles activités commerciales sont implantées en extension des artères existantes.

Carte 4 : Réseau cyclable



Portrait des déplacements

Les enquêtes Origine-Destination (OD) réalisées par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), datant de 2018, nous renseignent au sujet des déplacements effectués dans la MRCVR. En 2018, la part modale des déplacements actifs se situe à 7,7 % et il s'agit de 12,7 % par rapport à tous les déplacements internes. Elle est plus élevée à Saint-Basile-le-Grand, ce qui est attribuable au découpage; cette municipalité étant la seule à avoir son propre secteur d'enquête. Depuis 2013, elle a chuté de 2 % dans le secteur de Chambly/Carignan. Les déplacements actifs se produisent généralement à l'intérieur d'un même secteur. Cette caractéristique se confirme davantage si on regarde le recensement de la population 2021 concernant le principal mode de transport pour le navettage (données de Statistiques Canada à interpréter avec prudence, cette période se déroulant au cours de la pandémie). Le total des déplacements en transport actif est beaucoup plus élevé dans certaines municipalités, comme à Saint-Denis-sur-Richelieu (14,7 %) ou encore à Saint-Jean-Baptiste (9,2 %). Des lieux d'emploi importants étant localisés dans ces municipalités, il est plus facile pour les citoyen(ne)s de s'y rendre à pied ou à vélo.

Un fort taux de motorisation

Toujours selon les données de l'enquête Origine-Destination de 2018, 63,1 % des ménages possèdent au moins deux voitures au sein de la MRCVR. Concernant les municipalités qui la composent, ce taux varie allant de 1,78 véhicules/ménage pour le secteur de Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park et Saint-Jean-Baptiste à 2,02 véhicules/ménage pour les municipalités de la Vallée-Nord, soit Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Denis-sur-Richelieu.

En 2021, selon les données des véhicules en circulation de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et des logements au recensement de Statistique Canada, le nombre de véhicules de promenade est de 1,7 par logement.



Rivière Richelieu, Ville de Chambly



Une approche concertée : fondements et collaboration

La MRCVR s'est appuyée sur différents documents afin de réaliser le présent plan directeur. Au niveau supralocal, la MRCVR a mandaté deux organismes afin de dépeindre un portrait du territoire : la coopérative Les Mille lieux qui a rédigé, en 2020, un document intitulé « La mobilité active dans la Vallée-du-Richelieu – Constats, défis et pistes d'actions » et Connexion-Nature qui a également produit deux études pour la mise en place de circuits cyclables sur route (2022) et hors route (2023) ainsi qu'un plan régional de mobilité active (2021).

Au niveau local, quelques municipalités ont adopté des politiques ou des plans directeurs de mobilité active. On pense par exemple à Mont-Saint-Hilaire, Saint-Jean-Baptiste, Carignan et Beloeil.

Portrait des éléments de la mobilité active actuellement présents sur le territoire de la MRCVR

Généralités

Bien que l'utilisation de la voiture soit omniprésente au sein de la MRCVR, de plus en plus de personnes tendent à utiliser la mobilité active. Les conséquences positives de la mobilité active sur la santé physique et mentale des individus sont désormais indéniables. Des infrastructures ont alors été mises en place dans la MRCVR afin de permettre aux citoyen(ne)s de se déplacer comme ils le souhaitent de façon active.

La documentation mise à notre disposition par les différentes municipalités, les différents organismes touristiques, ainsi que le ministère des Transports et de la Mobilité durable, la CMM et Vélo Québec nous a permis de définir un inventaire des éléments de mobilité active présents sur le territoire de la MRCVR. Nous avons concentré nos efforts sur l'identification des éléments suivants :

- Les réseaux et aménagements de vélo reconnus;
- Les réseaux de marche à pied et de course.
- Les projets de réseaux et d'aménagement en cours (voir annexes).

Éléments de mobilité active présents sur le territoire de la MRCVR

Les réseaux et aménagements de vélo reconnus

Axes structurants

Nom	Municipalités traversées	Usages	Commentaires
Route verte et piste multifonctionnelle du Lieu historique national du Canal-de-Chambly	Carignan et Chambly	Multifonctionnelle (Marche et vélo)	Intégration à deux réseaux récréatifs nationaux, mais de possibles conflits d'usages et discontinuité du parcours. Réseau de la route verte et sentier Transcanadien.
La route des champs	Chambly	Multifonctionnelle (Marche et vélo)	Axe qui traverse la MRCVR sur à peine 200 m, Chambly point de départ ou d'arrivée.
Sentier cyclable et pédestre Oka-Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, McMasterville et Saint-Basile-le-Grand	Multifonctionnelle (Marche et vélo)	En attente du prolongement.

La Route verte est un projet de véloroute qui couvre l'ensemble du Québec d'est en ouest. Ce projet a commencé à être discuté dans les années 1990 et a pris forme entre les années 1995 et 2017. La Route verte touche toutes les régions du Québec, mais elle ne passe que dans le secteur sud de la MRCVR en traversant les villes de Carignan et Chambly sur plus de 16 km. Sur une grande partie, la Route verte est sur une piste en site propre et, à la hauteur des municipalités de Carignan et de Chambly, elle est principalement située sur une ancienne emprise de chemin de fer reconvertie en véloroute (il s'agit de la Montée de Chambly, qui fait également partie du Sentier Transcanadien). Elle est identifiée comme une priorité régionale en matière d'organisation du réseau cyclable et comme un élément d'intérêt métropolitain dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). En 2023, selon les comptages réalisés par Vélo Québec, environ 123 000 passages ont été enregistrés automatiquement entre le 15 mai et le 15 octobre. Le débit journalier moyen estival est de 882 passages, variant entre une moyenne de 766 passages quotidiens lors des jours de semaine et 1 170 passages quotidiens en fin de semaine.

Le sentier cyclable et pédestre Oka-Mont-Saint-Hilaire avait été identifié initialement dans le PMAD de 2012 et sa mise en chantier avait été synchronisée afin qu'il soit terminé en 2017 lors du 375^e anniversaire de la Ville de Montréal. À l'exception d'un tronçon de 4,5 km situé le long de la route 223 sur le territoire de Saint-Basile-le-Grand et de McMasterville, les cyclistes peuvent circuler de manière sécuritaire sur une piste désignée entre les villes d'Oka et de Mont-Saint-Hilaire. Le sentier traverse actuellement la MRCVR au travers des villes de Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, McMasterville et Saint-Basile-le-Grand. En 2022, des discussions ont eu lieu entre la CMM, la MRCVR et la municipalité de Saint-Jean-Baptiste pour prolonger le sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire sur une piste multifonctionnelle en site propre jusqu'au périmètre urbain de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste afin de désengorger le chemin de Rouville lors de la saison estivale avec la proximité du Camping Domaine Rouville.



Parcours et circuits de mobilité active

Nom	Municipalités traversées	Usages
Parcours Boomerang	Beloeil	Multifonctionnel
Parcours actifs	Mont-Saint-Hilaire	Multifonctionnel
Circuit patrimonial	Saint-Denis-sur-Richelieu	Cyclable et marche
Circuits vélo de l'Auberge Handfield	Carignan, Chambly, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Charles-sur-Richelieu, Beloeil, Otterburn Park, Saint-Jean-Baptiste	Cyclable
Circuit des trois Monts	Chambly, Saint-Basile-le-Grand, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Jean-Baptiste	Cyclable sur route
Circuit au fil de l'eau	Carignan, Chambly, Otterburn Park, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Charles-sur-Richelieu et Saint-Denis-sur-Richelieu	Cyclable sur route
Les deux boucles du Richelieu	Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu, Saint-Antoine-sur-Richelieu, Saint-Marc-sur-Richelieu	Cyclable sur route
Circuit entre deux couronnes	Chambly et Carignan	Cyclable sur route
Circuit Rive-Sud	Carignan, Chambly, Saint-Basile-le-Grand	Cyclable sur route
Sentier du parc naturel du Ruisseau	Chambly	Sentier multifonctionnel et sentier de fatbike

On retrouve également des réseaux municipaux (bandes et pistes cyclables) dans certaines villes ou municipalités comme Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Jean-Baptiste, Carignan, Chambly, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville (Carte 4). D'autres municipalités, comme Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu, en sont dépourvues.

L'Auberge Handfield, un attrait touristique incontournable de la région de La Vallée-du-Richelieu, a mis sur pied des circuits vélo pour sa clientèle et en fait la promotion au travers de tous les outils promotionnels touristiques disponibles. En plus d'offrir de l'hébergement et repas sur le site de l'Auberge, cette entreprise touristique accueille plusieurs événements de cyclisme pour tous les niveaux ainsi que des « services cyclistes » : l'accompagnement de groupe, collations protéinées et entreposage des vélos.

Les quatre parcours sont les suivants :

- Les plus beaux villages du Québec, 70 km;
- Le Fort de Chambly, 75 km;
- Le Chemin des Patriotes, 85 km;
- Les vergers du mont Saint-Hilaire et de Rougemont, 80-95 km.

Ce sont des parcours confirmés et appréciés par la clientèle vélo. Ils couvrent la totalité des municipalités de la MRCVR et sont déjà des outils promotionnels de la région quant à la découverte des paysages, des attraits touristiques, des restaurants et autres commerces compatibles avec la clientèle cycliste. Il ne nous a néanmoins pas été permis de constater qu'une signalisation adéquate avait été mise en place pour indiquer adéquatement les parcours sur route décrits ci-dessus (Mille lieux, 2020).

Les réseaux de marche à pied et de course

La MRCVR offre également des installations afin de favoriser la marche chez ses citoyen(ne)s. La nature de cette offre est avant tout récréative. On retrouve une offre de sentiers pédestres, qu'ils soient officiels et aménagés ou plus officieux partout sur le territoire.

Accès à la nature par la marche

- Réserve naturelle Gault de l'Université McGill, plusieurs sentiers pédestres;
- Réserve naturelle du Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire, un sentier a été aménagé permettant de relier les zones urbaines de Mont-Saint-Hilaire et les sommets de la réserve naturelle Gault;
- La piste multifonctionnelle du Canal-de-Chambly, 19 km de piste longeant le canal et la rivière;
- Le parc des Chenaux et la pointe nord de l'île aux Lièvres, pour l'observation de la faune et la flore d'un écosystème exceptionnel;
- Le parc du Ruisseau Bernard à McMasterville, plusieurs sentiers pédestres;
- Le parc naturel des trente arpents à Beloeil.

Le réseau fluvial

La rivière Richelieu offre des opportunités de déplacements atypiques. Des locations d'embarcations non-motorisées sont notamment disponibles dans divers endroits :

- Centre nautique Gervais-Désourdy à Chambly;
- Club de canotage OBS à Otterburn Park.

Également, des quais municipaux (gratuits) sont répartis sur le territoire afin de permettre aux citoyen(ne)s de pratiquer des activités nautiques (kayak, planche à pagaie, canot, etc.).

La route bleue

La MRCVR, en collaboration avec Loisirs sports Montérégie et Canot Kayak Québec, a pour projet la caractérisation de la rivière Richelieu afin de développer des parcours « La route bleue » entre Chambly et Saint-Denis-sur-Richelieu. Ces parcours seront uniquement dédiés à la pratique d'activité nautique non motorisée. Ils permettront de favoriser une expérience écotouristique enrichissante tout en permettant aux utilisateurs et utilisatrices de redécouvrir la beauté des paysages entourant la rivière Richelieu.

Diagnostic de la mobilité active dans la MRCVR

On retrouve différents enjeux inhérents au transport actif sur le territoire de la MRCVR. Ce diagnostic servira de point de départ afin de remédier aux difficultés auxquelles le territoire se heurte et qui empêche le développement concret d'un réseau actif.

Les enjeux

La sécurité des déplacements et le manque d'infrastructures

Les raisons qui dissuadent les citoyen(ne)s à utiliser les modes de transport actif sont principalement des enjeux de sécurité. La dangerosité des trajets et la circulation dense et rapide sur les voies de circulation ne rendent pas les trajets en mobilité active agréables. On retrouve également un réseau en mauvais état avec un manque d'infrastructures cyclables et des accotements très étroits.

Par exemple, l'absence de trottoir en bordure de la R-116 est remarquée à McMasterville, dans les deux directions, entre le débarcadère de la gare de train de banlieue et un peu avant la rue Maple, de même qu'en direction ouest entre les rues Tétreault et Peter. Les piétons partagent alors la rue avec les automobilistes, ce qui s'avère dangereux, inadéquat l'hiver et décourage les déplacements à pied (Connexion-Nature, 2023).

La saison hivernale est un autre enjeu à prendre en considération. Les municipalités doivent anticiper cette saison en offrant à leurs citoyen(ne)s des infrastructures déneigées et viables. Selon Vélo Québec, la chaussée cyclable québécoise est réellement praticable huit mois par année.

La MRCVR a tenu une consultation en ligne afin de saisir les besoins de la population concernant la mobilité active. Nous avons questionné les gens sur la sécurité des aménagements cyclables sur le territoire. La majorité des personnes pensent que la sécurité pourrait être améliorée, que ce soit sur la R-116, la R-223 mais également d'autres tronçons au sein des différentes municipalités.

Concernant les infrastructures comme les stationnements à vélo, la majorité juge que ces derniers ne soient pas assez nombreux dans les noyaux villageois.

Le caractère longitudinal du territoire ainsi que les différents périmètres urbains reliés par des routes nationales ou sous juridiction du ministère des Transports et de la Mobilité durable font en sorte qu'il est difficile d'améliorer la sécurité au niveau des infrastructures de mobilité active.



La connectivité

La perméabilité du territoire ainsi que le caractère longiforme de la MRCVR rendent les distances à parcourir plus longues, notamment lorsqu'il faut traverser certaines municipalités.

En matière de mobilité active, les municipalités de la MRCVR ont un réseau fragmenté et inégal d'infrastructures cyclables et mobiles. Plusieurs municipalités ont développé des réseaux de mobilité active tandis que d'autres n'en ont que peu ou pas.

Les villes de Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, McMasterville et Otterburn Park (43 % de la population) ont développé des infrastructures locales de mobilité active et elles sont déjà interconnectées entre elles. Effectivement, dans la mesure où leurs périmètres d'urbanisation sont limitrophes, l'interconnectivité des réseaux cyclables s'est faite naturellement. Toutefois, avec l'inachèvement du Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire entre McMasterville et Saint-Basile-le-Grand, ces quatre villes demeurent isolées d'un point de vue de la mobilité active. Seule Saint-Basile-le-Grand (13 % de la population) est connectée à cette route métropolitaine, mais cette connexion est effective seulement avec Saint-Bruno-de-Montarville. Par conséquent, quatre des cinq municipalités de la MRCVR qui devaient être connectées au Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, ne le sont pas encore.

Dans la portion sud de la MRCVR, Carignan et Chambly bénéficient de la « Route verte », toutefois, cette route ne permet pas de connecter les municipalités situées au nord de Carignan ce qui fait en sorte que la portion sud de la MRCVR (32 % de la population) est isolée du reste de la MRCVR sur le plan de la mobilité active.

Pour le secteur de la Vallée-Nord, soit les municipalités de Saint-Antoine-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu, Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Marc-sur-Richelieu, et pour Saint-Mathieu-de-Beloeil et Saint-Jean-Baptiste (12 % de la population), il n'y a pas d'interconnexion régionale au niveau des infrastructures de mobilité active.

Par conséquent :

- Carignan et Chambly sont desservies en direction est, ouest et sud par les infrastructures de mobilité active régionale de la Route verte et du Sentier Transcanadien, mais sont coupées du reste de la MRCVR;
- Beloeil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park sont interconnectées entre elles en termes de mobilité active, mais sont isolées du reste de la MRCVR;
- Saint-Basile-le-Grand est connectée au sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, mais est isolée du reste de la MRCVR;
- Saint-Jean-Baptiste, Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu, Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Mathieu-de-Beloeil sont isolées sur le plan de la mobilité active régionale (Connexion-Nature, 2023).

La nécessité d'aménager un réseau de mobilité active en site propre sur les routes 223 et 116 est ressortie des consultations que nous avons menées, selon les répondant(e)s, cela améliorerait grandement la sécurité sur cette portion du territoire en plus d'offrir des liens utilitaires afin de connecter la MRCVR avec le reste du territoire.

Principaux générateurs de déplacements récréatifs et utilitaires

Parmi les principaux générateurs de déplacements (espaces attractifs du territoire), on retrouve les milieux naturels et parcs. On pense notamment au mont Saint-Hilaire, aux abords de la rivière Richelieu ou encore au Canal et au Fort de Chambly. On retrouve également les épiceries et restaurants ainsi que les commerces de quartier, les dépanneurs et les lieux d'emploi.

On retrouve des pôles générateurs de déplacements récréatifs ainsi qu'utilitaires à pied et à vélo :

- **Chambly** et **Carignan** avec la présence du tronçon de la Route verte.
- **Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Beloeil, McMasterville** et **Saint-Basile-le-Grand** avec le sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, les liens cyclables aménagés en bordure des gares de Saint-Basile-le-Grand et McMasterville ainsi que les sentiers exclusivement pédestres de la réserve naturelle Gault, ce secteur se dégage comme un pôle d'envergure métropolitaine pour la marche comme pour le vélo.

Mais également des pôles générateurs de déplacements à développer autour des principaux lieux d'emplois :

Secteurs industriels

De façon générale, le réseau cyclable de la MRCVR est inégal en ce qui concerne sa capacité à desservir les secteurs industriels et de relier ceux-ci aux quartiers résidentiels et aux autres pôles d'activités. De plus, bien que certains secteurs soient reliés aux milieux de vie à proximité, le réseau actif intermunicipal n'est que peu développé. De plus, les aménagements piétonniers sont souvent peu présents ou peu sécuritaires.

L'analyse des habitudes de déplacement vers les espaces industriels de la MRCVR révèle que la grande majorité des déplacements, soit environ 95 %, se font en automobile.

La consultation publique s'est révélée mitigée quant à la nécessité d'aménager des liens de transports actifs au sein des zones industrielles de la région. 30 % des répondant(e)s utilisant la mobilité active à des fins de loisirs n'y voit que très peu d'intérêt paysager. Quant aux 40 % restants, ces derniers semblaient y voir des avantages.

Les secteurs commerciaux des routes 116 et 112

Ces routes traversant le territoire sont dotées de nombreux commerces et industries légères représentant des points d'intérêt pour les résident(e)s du territoire.

Les points de connexion et l'accès au réseau régional

On retrouve une connexion importante entre Beloeil et Mont-Saint-Hilaire, mais elles sont très peu connectées avec le réseau régional. En effet, **les pistes régionales populaires** se trouvent toutes dans le sud de la MRCVR. On pense au Canal de Chambly, à la route des champs ainsi qu'à la Montée du chemin de Chambly.

Les axes locaux sont également des points de connexion pertinents. Entre Mont-Saint-Hilaire et Saint-Jean-Baptiste, on retrouve un lien important, mais également entre Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park. Concernant ces dernières, on retrouve deux artères principales, soit les chemins Ozias-Leduc et des Patriotes (route 133), ce dernier longe la rivière Richelieu.

Les axes nord-sud tel que le chemin des Patriotes et la route 223 sont les plus empruntés. Les axes est-ouest sont à développer davantage afin de reconnecter le territoire, l'idée étant de se déplacer entre municipalités et ainsi pouvoir rejoindre des réseaux cyclables locaux et régionaux (Connexion-Nature, 2023).

La consultation a permis de faire ressortir la nécessité d'aménager un lien en site propre sur la route 223 qui permettrait une connexion au réseau régional.

La culture vélo

La culture vélo a pour objectif de **rendre l'usage du vélo naturel, facile et attrayant**, que ce soit pour des déplacements quotidiens ou simplement pour le plaisir de rouler. Selon Vélo Québec, les collectivités doivent intervenir sur cinq axes afin de créer une culture vélo :

- L'environnement
- L'éducation
- L'équité
- L'évaluation/la planification
- L'encouragement

Chambly est la seule municipalité de la MRCVR à détenir la certification vélo sympathique Bronze. Elle :

- compte un réseau cyclable d'une étendue totale de 52 km, ce qui correspond à près de 30 % du réseau routier de la municipalité;
- déneige ses voies hors route, soit 35 % de son réseau cyclable;
- diffuse de l'information sur les installations à la disposition des cyclistes et promeut la pratique du vélo dans la collectivité en y consacrant une page de son site Web;
- dispose d'un Plan directeur du réseau cyclable assorti d'un financement annuel significatif permettant de soutenir l'essor des aménagements dédiés au vélo;
- réunit un comité consultatif vélo regroupant les différents services municipaux, ainsi qu'une table consultative en transport et mobilité active rassemblant des personnes citoyennes, élues et issues du service de police.



Ville de Chambly



Vallée du Richelieu

Le plan directeur du Réseau vélo métropolitain

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté son plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables des territoires. Elle s'est notamment donné une orientation et des objectifs afin de développer le transport terrestre. On retrouve l'objectif 2.4 qui a pour but de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine. C'est dans cet objectif qu'on retrouve le réseau vélo métropolitain.

La CMM a produit le plan directeur du Réseau vélo métropolitain en 2017, l'horizon de mise en œuvre étant 2031. Ce plan directeur réunit cinq objectifs :

- Positionner, à l'horizon 2031, le Grand Montréal au premier rang des régions cyclables d'Amérique du Nord;
- Mettre en place un réseau vélo métropolitain qui met en valeur les atouts du territoire du Grand Montréal;
- Devenir une destination vélo récréotouristique incontournable du nord-est de l'Amérique du Nord;
- Développer l'intermodalité et la complémentarité du réseau vélo métropolitain avec les transports collectifs;
- Réduire les barrières naturelles et anthropiques à la pratique du vélo par des aménagements vélo et la consolidation du réseau de navettes fluviales.

Le Réseau vélo métropolitain totalise 1 725 km de voies cyclables et se décline en 71 axes métropolitains. Le territoire de la MRCVR est au cœur de plusieurs axes dont certains qu'on retrouve dans le plan d'action à la fin de ce document. On parle de l'axe 77 qui prend place sur la route 116 entre Carignan et Mont-Saint-Hilaire ainsi que l'axe 90 au niveau de la 223 entre Chambly et Beloeil.

Objectifs du PDRMA

L'adoption de la politique de développement du réseau cyclable de 2010 a marqué l'engagement de la MRCVR à promouvoir le cyclisme utilitaire et récréotouristique. Cependant, face à l'évolution des besoins et des réalités du territoire, une révision profonde de la mobilité régionale s'avère nécessaire.

Une vision *élargie*

Le plan directeur adopte une vision élargie de la mobilité active, englobant non seulement le vélo, mais également la marche, la trottinette, le patin à roues alignées et d'autres modes de déplacement doux. Les déplacements électriques, en plein essor, seront également pris en compte, de même que les transports nautiques non motorisés sur la rivière Richelieu.

Un réseau *inclusif et accessible à tous*

L'aménagement du réseau de mobilité active devra tenir compte des besoins et des capacités de tous les usagers et usagères, qu'il s'agisse de touristes, d'ainé(e)s, de sportif(-ive)s ou de familles. La priorité sera accordée aux itinéraires qui mettent en valeur les paysages remarquables, les attraits touristiques et les artisan(e)s ainsi que commerçant(e)s de la MRCVR.

Un plan d'action *concret et mesurable*

Le plan directeur révisé se distinguera par son caractère concret et mesurable. Des actions claires, observables et quantifiables seront définies et intégrées dans un plan d'action précis. La segmentation des projets permettra une mise en œuvre flexible et adaptée aux besoins et aux opportunités du moment. Un échéancier détaillé accompagnera le plan d'action, fixant des jalons ambitieux, mais réalistes pour la réalisation des objectifs. Cette approche permettra de suivre les progrès et d'apporter les ajustements nécessaires en cours de route.

Le Plan directeur régional de mobilité active constituera une feuille de route ambitieuse pour faire de la MRCVR un territoire où la mobilité active est accessible, sécuritaire et agréable pour tous. En favorisant les déplacements doux, la MRCVR contribuera à la santé et au bien-être de sa population, à la protection de l'environnement et au dynamisme économique de la région. La MRCVR s'efforcera de mener à bien ce plan d'action, dans la mesure du possible, en fonction des échéanciers et des ressources disponibles.

En résumé, le plan directeur se concentrera sur les points suivants :

- **Élargir la définition de la mobilité active** pour inclure tous les modes de déplacement doux, y compris les déplacements électriques et les transports nautiques.
- **Créer un réseau inclusif, accessible et sécuritaire** à tous les usagers, en tenant compte des besoins et des capacités de chacun.
- **Définir un plan d'action concret et mesurable** avec des objectifs clairs, des actions définies, un échéancier précis ainsi que les moyens financiers requis.

Ce plan directeur révisé permettra à la MRCVR de faire de la mobilité active un levier de développement durable et inclusif pour la région.

Plan d'action 2025-2035

À partir du portrait du territoire, de l'état de la mobilité active sur l'ensemble de la MRCVR ainsi qu'après avoir analysé les nombreux ouvrages de mobilité active traitant de la MRCVR, il a été possible de formuler des actions ambitieuses pour lesquelles la MRCVR devra tenir un rôle central. Ces objectifs sont structurés autour de trois volets qui sont :

VOLET 1: Réseaux cyclables sur route

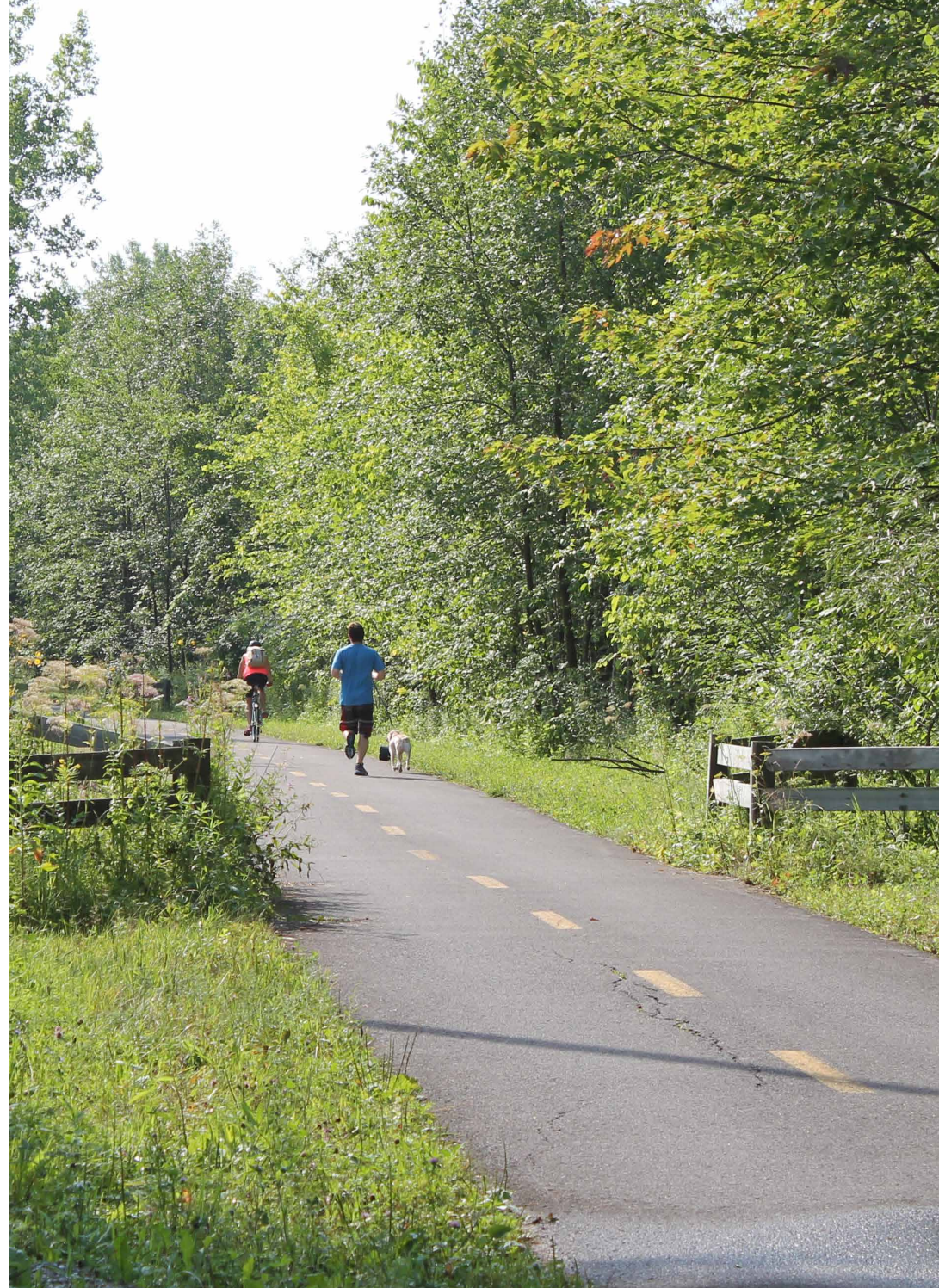
Dans ce volet, il est question de développer une offre cyclable pour cyclistes aguerris. Les infrastructures cyclables seront développées sur route. En effet, le développement touristique de la MRCVR est important, le cyclisme récréatif étant très utilisé sur le territoire. La sécurité des déplacements est un facteur important, il serait donc question de développer des pistes et/ou bandes cyclables suffisamment larges.

VOLET 2: Réseaux cyclables en site propre

Ce volet a pour objectif de doter la MRCVR de liens cyclables reliant les périmètres urbains des municipalités entre elles ainsi qu'en connectant les différents secteurs au sein même des villes entre eux. Ce volet est davantage tourné vers les déplacements utilitaires des citoyen(ne)s. Les infrastructures cyclables doivent être sécuritaires, donc en site propre sur la majorité du territoire. Ces liens seront destinés à un public plus large, c'est pourquoi il est important de miser sur les critères d'accessibilité universelle.

VOLET 3: Promotion de la mobilité

Dans ce volet, nous sommes davantage dans la promotion avec diverses initiatives toujours dans une optique d'augmentation de la part modale de la mobilité active.



VOLET 1: Réseaux cyclables sur route

1.1

Développer un réseau cyclable régional sur route afin d'offrir un cadre et une structure à la pratique du vélo récréatif sur route à des fins locales et de développement touristique

ACTIONS À RÉALISER INDICATEURS DE SUIVI	PRIORITÉ	ÉCHÉANCIER	BUDGET MRCVR	ACTEURS IMPLIQUÉS	RESPONSABLE
Participer au parachèvement de la piste OKA – Mont-Saint-Hilaire entre Saint-Basile-le-Grand et McMasterville avec la CMM et les municipalités Actions entreprises / nombre de rencontre de suivi / nombre de résolutions / nombre d'appels d'offres, soumissions	1	0-2 ans	\$	CMM, MTMD, MRCVR, municipalités, Vélo Québec	Municipalités
Soutenir les municipalités dans l'aménagement de routes cyclables sous la compétence du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) Nombre de routes aménagées / longueur du réseau en km	1	En continu	\$	MRCVR, MTMD et municipalités	MRCVR
Développer et mettre en place des circuits cyclables régionaux sur route à des fins locales et de développement touristique Nombre de boucles mises en place / longueur du réseau en km	1	2-5 ans	\$\$\$	MRCVR, MTMD, municipalités, Tourisme Montérégie	MRCVR
Développer des connexions intra et inter MRC Nombre de boucles mises en place / longueur du réseau en km	1	2-5 ans	\$\$\$	MRCVR, MRC voisines municipalités, MTMD	MRCVR
Soutenir Tourisme Montérégie et Vélo Québec dans le déploiement et la mise en valeur des circuits vélo suprarégionaux sur route Nombre d'apparition médias	1	En continu	\$	MRCVR, Tourisme Montérégie et Vélo Québec	MRCVR
Aménager des haltes pour les cyclistes (mobiliers urbains, bornes de réparation de vélo, toilettes, fontaines, etc.) en lien avec les boucles cyclables Nombre de haltes	2	2-5 ans	\$\$\$	MRCVR et municipalités	Municipalités

LÉGENDE

Priorité :

1 = Prioritaire | 2 = Important | 3 = À considérer

Échéancier :

Court terme = 0-2 ans | Moyen terme = 2-5 ans | Long terme = 5-10 ans

Budget :

Faible coût = \$ | Moyen = \$\$ | Élevé = \$\$\$

VOLET 2 : Réseaux cyclables en site propre

2.1

Développer des liens régionaux de mobilité active utilitaire entre tous les périmètres urbains de la MRCVR afin d'en augmenter la part-modale

ACTIONS À RÉALISER INDICATEURS DE SUIVI	PRIORITÉ	ÉCHÉANCIER	BUDGET	ACTEURS IMPLIQUÉS	RESPONSABLE
Développer et mettre en place le sentier multifonctionnel en site propre sur la route 223 entre Carignan et Beloeil selon les recommandations de Vélo-Québec Actions entreprises / nombre de rencontre de suivi / nombre de résolutions / nombre d'appels d'offres, soumissions	1	2-5 ans	\$\$\$	CMM, MRCVR, MTMD et municipalités concernées	MRCVR
Développer le Réseau vélo métropolitain sur la route 116 en concordance avec le PMAD Longueur du réseau cyclable	1	5-10 ans	\$\$\$	CMM, MRCVR, MTMD et municipalités concernées	CMM
Offrir une expertise aux municipalités dans la mise en place de pistes multifonctionnelles sécuritaires en site propre à l'intérieur de leur périmètre urbain Nombre de demandes	1	En continu	/	MRCVR et municipalités	MRCVR
Installer des stationnements pour vélos dans les noyaux villageois Nombre de stationnements installés	1	5-10 ans	\$\$	Municipalités	Municipalités
Développer et mettre en place des pistes multifonctionnelles sécuritaires en site propre entre les périmètres urbains Longueur du réseau cyclable/piétonnier	1	2-5 ans	\$\$	MRCVR, MTMD et municipalités	MRCVR
Évaluer la possibilité d'un projet de passerelle de transport actif de portée régionale au-dessus de la rivière Richelieu Nombre d'études	2	0-2 ans	\$\$	MRCVR	MRCVR

LÉGENDE

Priorité :

1 = Prioritaire | 2 = Important | 3 = À considérer

Échéancier :

Court terme = 0-2 ans | Moyen terme = 2-5 ans | Long terme = 5-10 ans

Budget :

Faible coût = \$ | Moyen = \$\$ | Élevé = \$\$\$

VOLET 2 : Réseaux cyclables en site propre

2.2 | Connecter les secteurs industriels avec le reste de la ville

ACTIONS À RÉALISER INDICATEURS DE SUIVI	PRIORITÉ	ÉCHÉANCIER	BUDGET	ACTEURS IMPLIQUÉS	RESPONSABLE
Développer des parcours de mobilité active à l'intérieur des espaces industriels Longueur du réseau cyclable/piétonnier	1	2-5 ans	\$\$	MRCVR et municipalités	MRCVR
Renforcer les liens de transport actif existants entre les zones résidentielles, les pôles de mobilité et les pôles d'activités et les espaces industriels	1	2-5 ans	\$\$	MRCVR et municipalités	MRCVR
Mettre en place des pistes cyclables à proximité des espaces industriels	3	5-10 ans	\$\$	MRCVR et municipalités	Municipalités
Renforcer les incitations pour l'utilisation du vélo par le biais de programmes de sensibilisation et de campagnes de communication ciblées et de mesures incitatives (Plan de gestion des déplacements) Nombre de plans de gestion de déplacement mis en œuvre	2	5-10 ans	\$	MRCVR et municipalités	MRCVR

2.3 | Connecter les parcs et les espaces verts au réseau de mobilité active

Développer des corridors piétonniers et cyclables structurants en fonction des lieux d'intérêt propres à chaque municipalité et à l'échelle de la MRCVR, y compris les parcs et espaces verts Longueur du réseau cyclable/piétonnier	2	2-5 ans	\$\$	MRCVR et municipalités concernées	MRCVR
Aménager des pistes cyclables ou sentiers polyvalents ou des corridors écologiques le long des espaces récréotouristiques (route le long du Richelieu, emprises d'Hydro) Nombre de corridors piétonniers et cyclables	2	2-5 ans	\$\$	MRCVR, Connexion Nature, Hydro Québec et municipalités	Municipalités

LÉGENDE

Priorité :

1 = Prioritaire | 2 = Important | 3 = À considérer

Échéancier :

Court terme = 0-2 ans | Moyen terme = 2-5 ans | Long terme = 5-10 ans

Budget :

Faible coût = \$ | Moyen = \$\$ | Élevé = \$\$\$

VOLET 2 : Réseaux cyclables en site propre

2.4

Assurer la sécurité et le confort des usagers par la qualité des infrastructures de mobilité active pour les réseaux connectant les périmètres urbains

ACTIONS À RÉALISER INDICATEURS DE SUIVI	PRIORITÉ	ÉCHÉANCIER	BUDGET	ACTEURS IMPLIQUÉS	RESPONSABLE
Intégrer des critères d'accessibilité universelle dans les nouveaux aménagements Nombre d'aménagements universels	2	En continu	\$	MRCVR et municipalités	Municipalités
Sécuriser les aménagements cyclables Nombre d'accidents / Nombre d'aménagements modifiés	2	En continu	\$\$	MRCVR et municipalités	Municipalités
Intégrer des normes aux règlements de zonage prévoyant la mise en place systématique d'espaces de stationnement hors rue pour vélos Nombre de municipalités ayant des dispositions dans leur règlement de zonage	1	0-2 ans	-	MRCVR et municipalités	Municipalités
Rendre obligatoire des mesures pour favoriser la mobilité active dans des zones de haute densité	1	En continu	-	Municipalités	Municipalités
Favoriser le verdissement le long des aménagements cyclables Enquête qualitative sur le confort et la convivialité / indice de canopé	1	En continu	\$\$	MRCVR et municipalités	Municipalités

LÉGENDE

Priorité :

1 = Prioritaire | 2 = Important | 3 = À considérer

Échéancier :

Court terme = 0-2 ans | Moyen terme = 2-5 ans | Long terme = 5-10 ans

Budget :

Faible coût = \$ | Moyen = \$\$ | Élevé = \$\$\$

VOLET 3 : Promotion de la mobilité active

3.1 | Développer des initiatives en mobilité active sur le territoire de la MRCVR

ACTIONS À RÉALISER INDICATEURS DE SUIVI	PRIORITÉ	ÉCHÉANCIER	BUDGET	ACTEURS IMPLIQUÉS	RESPONSABLE
Accompagner les municipalités dans la mise en place et la révision de leur plan local de mobilité active Nombre de plans de mobilité active réalisés	1	2-5 ans	\$	MRCVR et municipalités	MRCVR
Soutenir l'intermodalité des transports collectifs et actifs et travailler à développer des liens avec les services de transport actuels (EXO & REM)	3	En continu	-	MRCVR et EXO	MRCVR
Encourager la mise en place de mesures incitatives auprès des employeurs de la MRCVR Nombre d'employeurs sollicités	2	En continu	-	Employeurs	MRCVR
Évaluer toutes les possibilités offertes par la proximité de la rivière Richelieu et émettre au besoin des recommandations au Conseil de la MRCVR Nombre de possibilités	2	2-5 ans	\$	MRCVR	MRCVR

LÉGENDE

Priorité :

1 = Prioritaire | 2 = Important | 3 = À considérer

Échéancier :

Court terme = 0-2 ans | Moyen terme = 2-5 ans | Long terme = 5-10 ans

Budget :

Faible coût = \$ | Moyen = \$\$ | Élevé = \$\$\$

Bibliographie :

- Auberge Handfield. Circuits vélo de l'auberge Handfield. [Depliant_circuit-cyclistes_auberge_handfield.pdf](#) ([aubergehandfield.com](#))
- Chabot Raymond et Grant Thornton. (2024). Retombées économiques du tourisme à vélo en Montérégie. Rapport final.
- Communauté Métropolitaine de Montréal. (2017). Plan directeur du réseau vélo métropolitain – Grand Montréal. Horizon 2031. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/08/20171117_ReseauVelo_planMetropolitain.pdf
- Communauté Métropolitaine de Montréal. (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement. [Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable](#)
- Connexion-Nature. (s.d). Plan régional de mobilité active. <https://storymaps.arcgis.com/stories/d369e8f2d5ca4b12b84bd8b309611191>
- Connexion-Nature. (2022). Étude de caractérisation du territoire nord de la MRC de la Vallée-du-Richelieu pour la mise en place de circuits cyclables sur route.
- Connexion-Nature. (2023). Circuits cyclables hors route dans la MRC de la Vallée-du-Richelieu. Analyse territoriale pour la mise en place d'axes de déplacement sécuritaires et accessibles à tous.
- Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). Transporter le Québec vers la modernité, Politique de mobilité durable – 2030. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transport/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDDET.pdf
- Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). Transporter le Québec vers la modernité, Politique de mobilité durable – 2030. Cadre d'intervention en transport actif. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-09-cadre-intervention.pdf
- Mille Lieux. (2020). La mobilité active dans la Vallée-du-Richelieu. Constats, défis et pistes de solutions.
- MRC de la Vallée-du-Richelieu. (2023). Planification et développement stratégique des espaces industriels de la MRC de la Vallée-du-Richelieu. Diagnostic préliminaire.
- Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre responsable du Bureau de l'Infrastructure du Canada, (2021). La stratégie nationale de transport actif 2021-2026. <https://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/nats-snta/nats-strat-snta-fr.pdf>
- Tanguay, C. et Rousselle-Brousseau, L-P., (2020). La mobilité active dans la Vallée-du-Richelieu, constats, défis et pistes d'actions.
- Vélo Québec. Données et arguments en faveur du vélo dans une collectivité. [Données et arguments en faveur du vélo dans une collectivité | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE](#) ([velo.qc.ca](#))
- Vélo Québec. Fréquentation des réseaux cyclables du Québec, 2023. https://www.routeverte.com/content/uploads/2024/03/Rapport-Comptage-2023_VF.pdf
- Vélo Québec. La véloéconomie. [La véloéconomie - statistiques sur le vélo | Vélo Québec](#)
- Vivre en ville (2019). « Mobilité durable », [Collectivitesviables.org](#), Vivre en Ville, avril 2019. <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable>.

ANNEXES

Projets de réseaux et d'aménagement en cours

NOM	MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES	AJOUTS	USAGE	COMMENTAIRES
Sentier pédestre et cyclable entre Oka et Mont-Saint-Hilaire	Saint-Basile-le-Grand, McMasterville Beloeil, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park	Portion entre Saint-Basile-le-Grand et McMasterville	Multifonctionnel	Mise en valeur des attraits de la région, possibilité de rejoindre plusieurs pôles situés sur le territoire de la CMM et de la MRCVR, signalisation – pas vraiment un sentier
Promenade riveraine sur la Route du Richelieu (route 223)	Chambly et Carignan (Route verte), McMasterville et Beloeil (SOMSH), Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Antoine-sur-Richelieu	Ajout portion entre Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Beloeil	Cyclable	
Réaménagement route 116	Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire			
Promenade riveraine sur le Chemin des Patriotes (route 133)	Otterburn Park, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Charles-sur-Richelieu, Saint-Denis-sur-Richelieu			
Entre-Deux-Rives	Saint-Marc-sur-Richelieu		Cyclable	Cette véloroute devrait relier par bande cyclable Saint-Marc-sur-Richelieu à Saint-Amable, Calixa-Lavallée et Verchères

Pour consulter le Rapport de consultation publique du Plan directeur régional de mobilité active (PDRMA), [cliquez sur ce lien](#).