

Plan directeur du réseau cyclable

Le 17 novembre 2023

Ariane Touchette-Lacasse, ing.
Lucas Chidiak, ing.



Plan de la présentation

1. Mise en contexte
2. Portrait de la zone d'étude
3. Diagnostic du réseau cyclable actuel
4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable
5. Synthèse

1. Mise en contexte

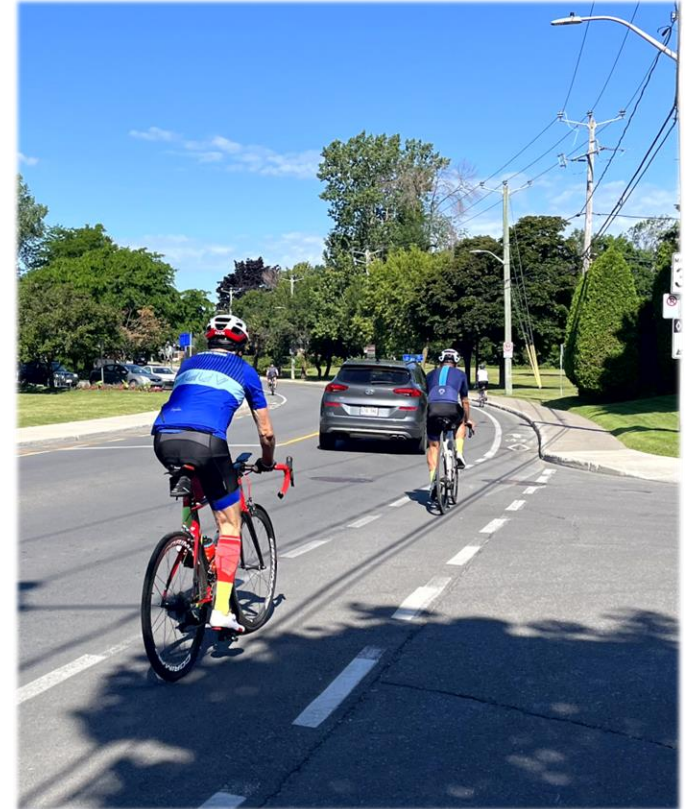


1. Mise en contexte

Objectifs du mandat

La fonction première du **Plan directeur du réseau cyclable** est d'être un **guide** quant aux **stratégies** et aux **méthodes** à entreprendre pour atteindre les objectifs suivants :

- Déployer un réseau **efficace** et **hiérarchisé**
- **Relier** les différents **secteurs** aux **générateurs** de déplacements de la municipalité
- **Sécuriser** le réseau, particulièrement dans les **zones scolaires**
- **Augmenter** l'attrait de la **mobilité active** sur le territoire, et stimuler les habitudes de vie saines et écoresponsables
- **Harmoniser** le réseau de Dorval avec le *Plan vélo 2019* de l'agglomération de Montréal
- **Prioriser** les interventions sur le territoire



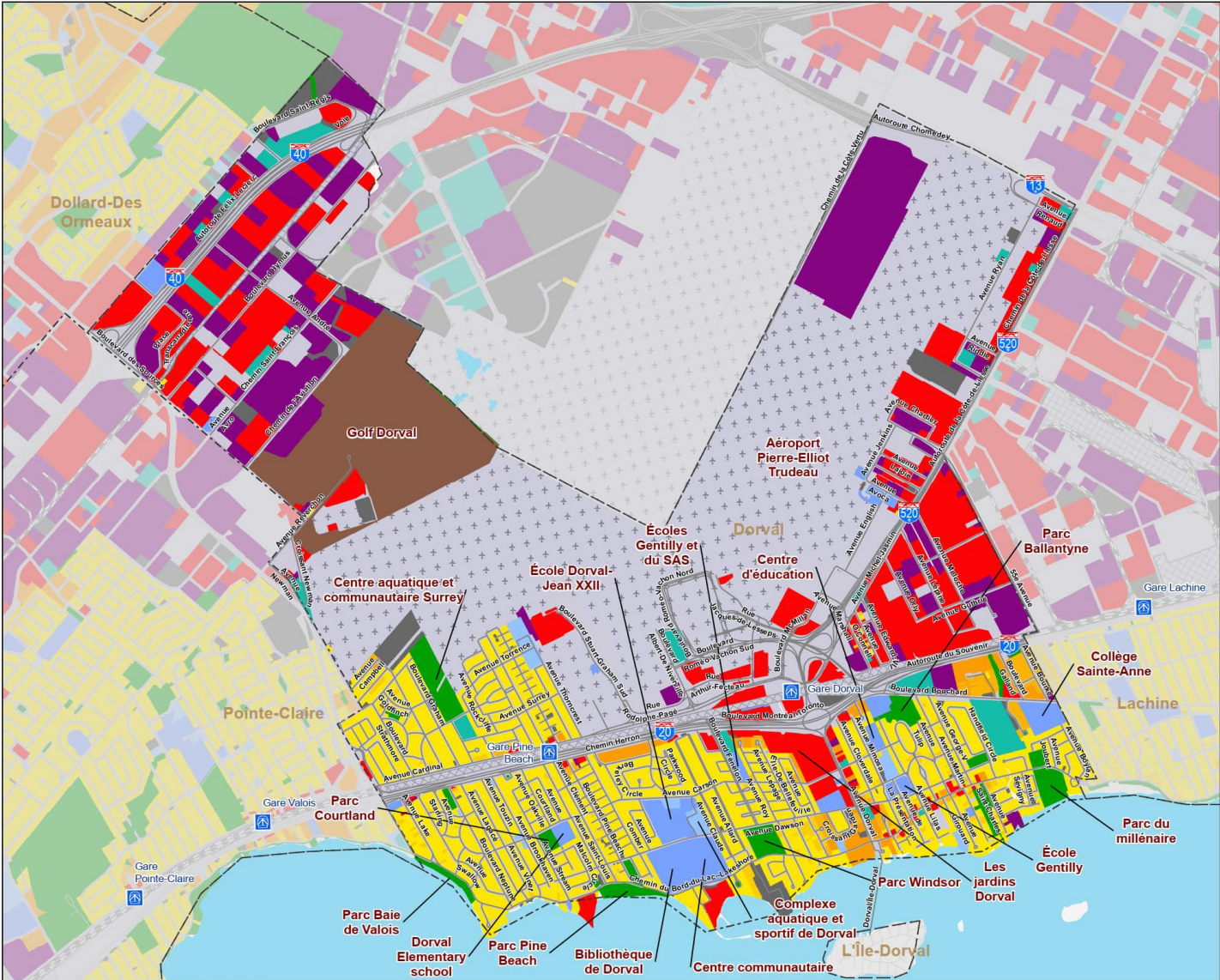
Bande cyclable sur le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore. Source : AECOM

A photograph of a residential street. The road is paved with asphalt and has a white line marking for a bicycle lane on the right side, with a white bicycle symbol painted on it. To the right of the road is a concrete sidewalk and a green lawn. Large trees line both sides of the street, casting shadows on the road. In the background, a person is riding a bicycle on the road, and there are houses and a wooden fence visible. The sky is blue and clear.

2. Portrait de la zone d'étude

2. Portrait de la zone d'étude

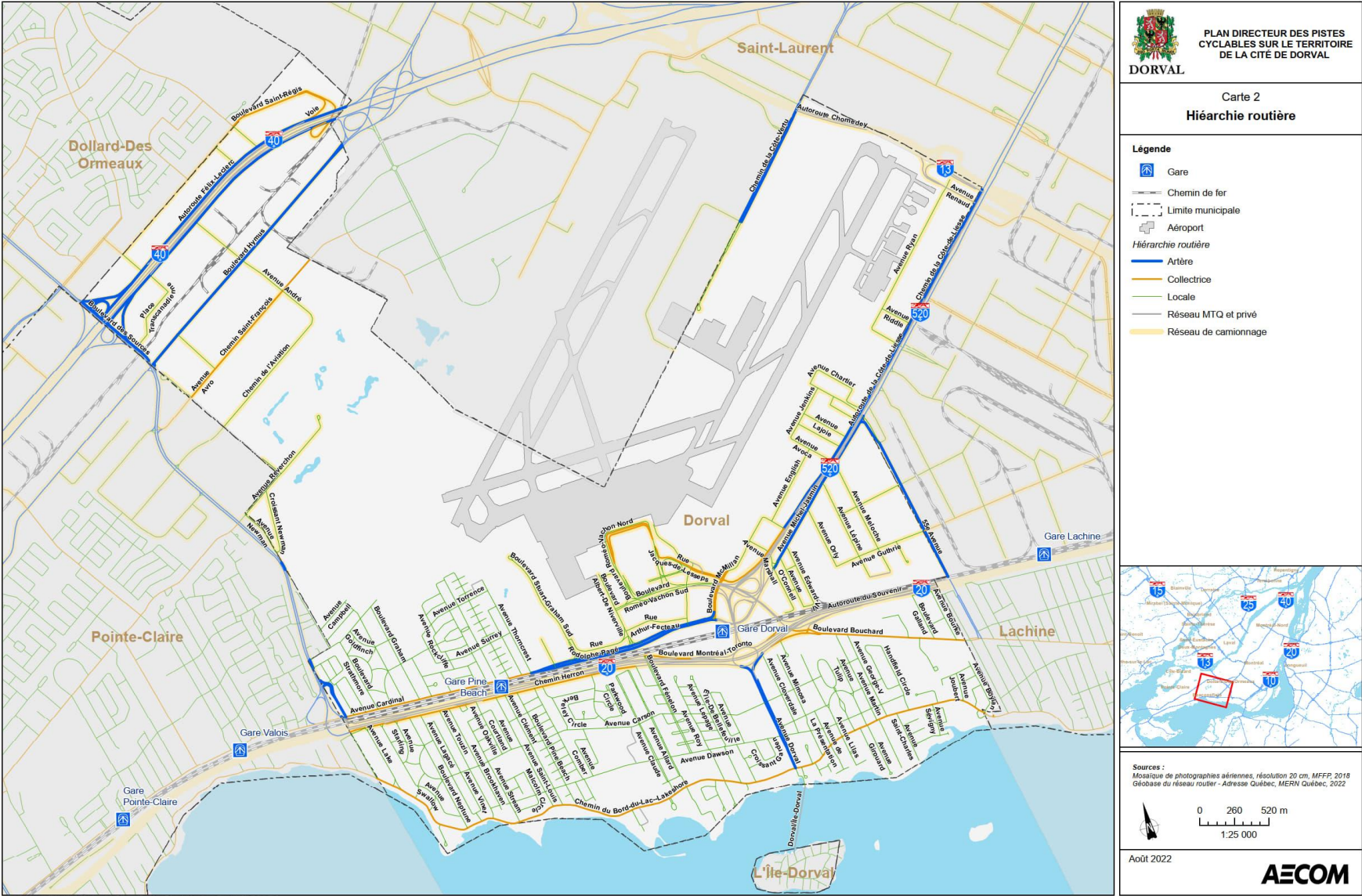
Occupation du sol



- Partie **importante** du **territoire** occupée par l'aéroport (coupure urbaine)
- Secteur sud, principalement **résidentiel** et **institutionnel**
- Concentration des **établissements scolaires** au **sud**
- Concentration des **parcs** au **sud**
- Secteur **industriel** et **commercial** en **bordure** des **autoroutes**
- Secteur **nord**, principalement **industriel**

2. Portrait de la zone d'étude (suite)

Réseau routier et de camionnage

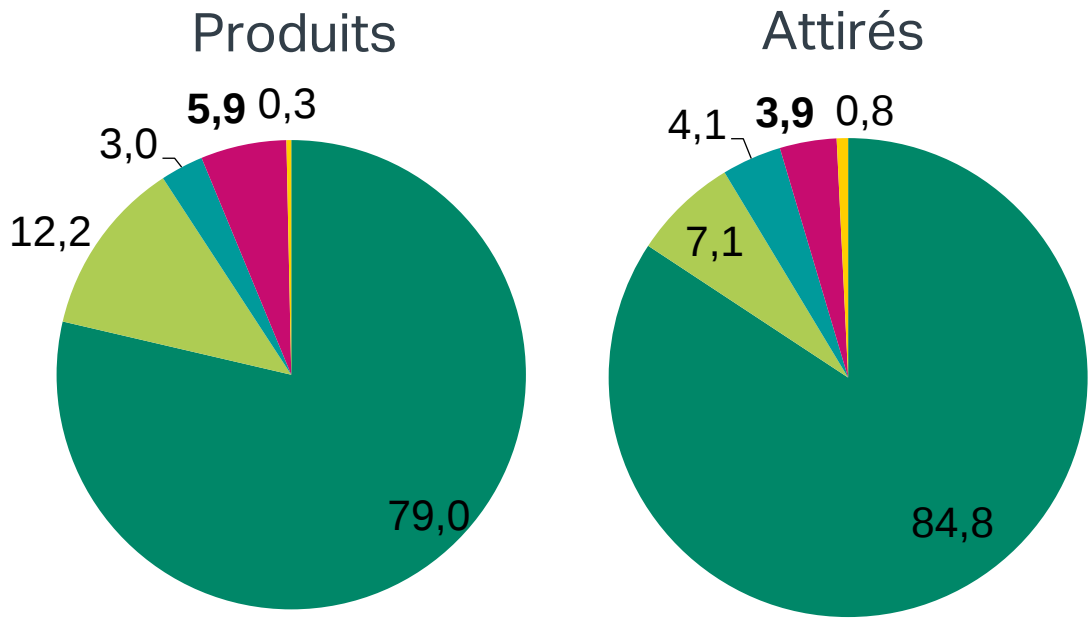


- Passage de l'autoroute 20 (A-20) au milieu du territoire (**barrière**)
- Secteur **sud**, principalement constitué de **rues locales**
- Réseau **supérieur**, constitué de l'avenue **Dorval** (artère), du chemin **du Bord-du-Lac-Lakeshore** (collectrice) et du chemin **Herron** (collectrice)
- **Camionnage interdit**, excepté sur le chemin Herron
- Secteur **nord** peu maillé (quartier industriel)
- **Camionnage permis** sur l'ensemble des axes du secteur industriel

2. Portrait de la zone d'étude (suite)

Habitudes de mobilité selon l'Enquête Origine-Destination 2018 (EOD 2018)

Répartition modale



Déplacements actifs sur 24 heures (marche et vélo)

	Produits	Attirés
Nombre de déplacements actifs	1 803	1 946
Proportion	5,9 %	3,8 %
Nombre total de déplacements	30 300	51 800

- Secteur plus **attracteur** (pôles d'emplois, écoles, etc.)
- **Potentiel de déplacements actifs** vers les écoles, parcs, emplois et gares



2. Portrait de la zone d'étude (suite)

Habitudes de mobilité selon l'Enquête Origine-Destination 2018 (EOD 2018) (suite)

Déplacements actifs (24 heures) produits et attirés

Secteur de destination	Nombre de déplacements	Proportion
105 (Côte-des-Neiges)	15	0,8 %
110 (Rosemont)	44	2,4 %
129 (Lachine)	50	2,8 %
Autres	11	0,6 %
Intérieur (Dorval)	1683	93,3 %
Total	1803	100,0 %

Secteur d'origine	Nombre de déplacements	Proportion
110 (Rosemont)	44	2,3 %
121 (Outremont)	20	1,0 %
129 (Lachine)	176	9,0 %
138 (Beaconsfield)	23	1,2 %
Intérieur (Dorval)	1683	86,5 %
Total	1946	100,0 %





3. Diagnostic du réseau cyclable actuel

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel

Réseau cyclable actuel et à l'étude





PLAN DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES SUR LE TERRITOIRE DE LA CITÉ DE DORVAL

DORVAL

Carte 3

Réseau cyclable existant

- Station REM projetée
- Gare
- Chemin de fer
- Réseau routier
- Limite municipale
- Aéroport
- École
- Lieu de culte
- Pôle culturel ou de loisir
- Parc et espace vert
- Piscine publique / Centre aquatique
- Garderies

Réseau cyclable

- Chaussée désignée
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Sentier multifonctionnel
- Réseau à l'étude (Ville de Montréal ou CMM)
- Bicoborne
- Station BIXI
- Lien de franchissement



Sources :
Mosaïque de photographies aériennes, résolution 20 cm, MFFP, 2018
Géobase du réseau routier - Adresse Québec, MERN Québec, 2022

0 260 520 m
1:25 000

Novembre 2023

AECOM



Bande cyclable sur le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore. Source : AECOM



Bande cyclable sur l'avenue Dorval. Source : AECOM



Piste cyclable sur l'avenue Cardinal. Source : AECOM

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Maillage et accessibilité

Maillage du réseau :

- Quatre axes cyclables **continus** :
 - **Trois liens est-ouest** dotés d'aménagements cyclables : **Cardinal, Dawson** et **du Bord-du-Lac-Lakeshore**
 - **Un lien nord-sud** doté de **bandes cyclables** unidirectionnelles : **Dorval**
- **Trame** de rue **organique**, avec de nombreux **tracés sinueux** → maillage difficile
- Quartier résidentiel au **nord** de l'autoroute **non desservi**

Accessibilité des générateurs de déplacements :

- Avenue **Dawson** et chemin du **Bord-du-lac-Lakeshore** desservant de nombreux lieux d'activités :
 - **Établissements sportifs** (par exemple, le centre aquatique et l'aréna de Dorval)
 - **Espaces verts** (par exemple, les parcs Walters et Windsor)
 - **Institutions** (par exemple, le centre communautaire Sarto-Desnoyer et l'école secondaire Dorval-Jean-XXIII)
- Plusieurs **écoles** sur l'avenue Carson, **sans accès cyclable** sécuritaire

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Franchissement à la gare Dorval

Accès	• Desservie au nord par l'avenue Cardinal • Côté nord : accès non protégé à travers le stationnement • Deux franchissements au sud (autoroute et chemin de fer) • Côté sud : accès par l'avenue Dorval puis les quais d'attente autobus
Signalétique	• Manque d'indication vers les franchissements (hors accès gare) • Manque de lisibilité de la connectivité du réseau d'accès (sentier partagé au sud)
Confort	• Tunnel très large et lumineux • Portes difficiles à ouvrir à vélo et largeur limitée
Sécurité	• Manque de sécurité au niveau du franchissement des stationnements • Surveillance caméra dans le tunnel



Tunnel sous l'A-20. Source : AECOM



Tunnel à la gare Dorval. Source : AECOM



Accès sud à la gare Dorval. Source : Google 2022

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Franchissement à la gare Pine-Beach

Accès	- Côté nord : accès par la piste cyclable sur Cardinal bien aménagé - Côté sud : accès non protégé, débouche sur le chemin Herron (aucun aménagement)
Signalétique	- Manque d'indication vers les franchissements (hors accès gare) - Manque d'indication signalant le tunnel, pour les cyclistes et les piétons
Confort	- Tunnel étroit et très long - Portes difficiles à ouvrir à vélo - Pentes abruptes, aux accès du tunnel
Sécurité	- Débit véhiculaire important, à l'accès du côté sud du tunnel - Surveillance caméra dans le tunnel bien indiquée



Tunnel à la gare Pine-Beach. Source : AECOM



Accès nord à la gare Pine-Beach. Source : AECOM



Accès sud à la gare Pine-Beach. Source : Google 2022

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Franchissement : passerelle au boulevard des Sources (Pointe-Claire)

Accès	• Côté nord : accès par l'avenue Cardinal, non protégé (discontinuité de l'aménagement à l'ouest de Dorval) • Côté sud : accès par l'avenue de l'Église (aucun aménagement)
Signalétique	• Manque d'indications pour accéder à la passerelle
Confort	• Passerelle étroite, clôtures en mauvais état
Sécurité	• Manque de sécurité à l'accès nord, sur l'avenue Cardinal (axe plus achalandé et lien cyclable discontinu)



Passerelle au boulevard des Sources. Source : AECOM



Accès nord à la passerelle. Source : Google 2022

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Aménagements

État des aménagements :

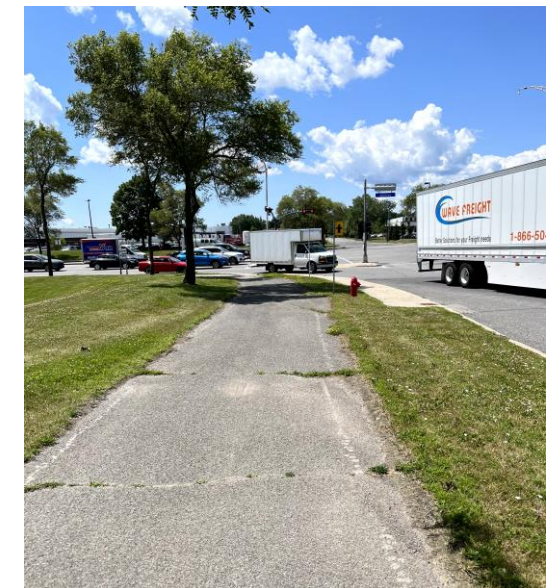
- Piste cyclable **Cardinal protégée et sécuritaire** (bordure en béton)
- Plusieurs **traverses** sécurisées avec du marquage vert (par exemple, Dawson/Handfield)
- Plusieurs **bandes cyclables très étroites** – jusqu'à 1,1 m (par exemple, chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore)
- Absence d'**abaissée** de **trottoir**, à plusieurs endroits clés
- **Manque d'entretien** des aménagements cyclables, dans la **portion nord** du territoire (quartier industriel)

Signalisation et lisibilité :

- Lisibilité déficiente de l'aménagement de la **Route verte** (route historique du West Island) :
 - **Absence de signalisation et de marquage** au sol de la chaussée désignée
- **Absence de signalisation** d'acheminement vers les **générateurs** de déplacements



Absence d'abaissée de trottoir (parc Pine Beach). Source : AECOM



État de la piste cyclable sur le chemin de l'Aviation.
Source : AECOM

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Infrastructures connexes

Stationnement :

- Plusieurs **supports à vélos installés** de façon **inadéquate**
- **Manque de supports à vélos** à certains **lieux très fréquentés** (par exemple, gare Pine Beach, accès sud)
- Certains **types d'arceaux** vélo ne permettent **pas** la **sécurisation** nécessaire
- **Stationnements** à vélo **non protégés** des **intempéries**, au niveau de la majorité **des gares**
- **Accès difficile** aux **arceaux** à vélo, sur le terrain de **l'aéroport** (utilisation des trottoirs)

Autres infrastructures :

- **Quatre bicibornes** sur le territoire (gare Pine Beach, parc Pine Beach, secteur commercial, pôle institutionnel) :
 - **Éloignement** de certaines bicibornes des aménagement cyclables (visibilité), **signalisation** et **accessibilité limitées**
- **Aucune desserte** par **vélo-partage**



Exemples de stationnements problématiques. Source : AECOM



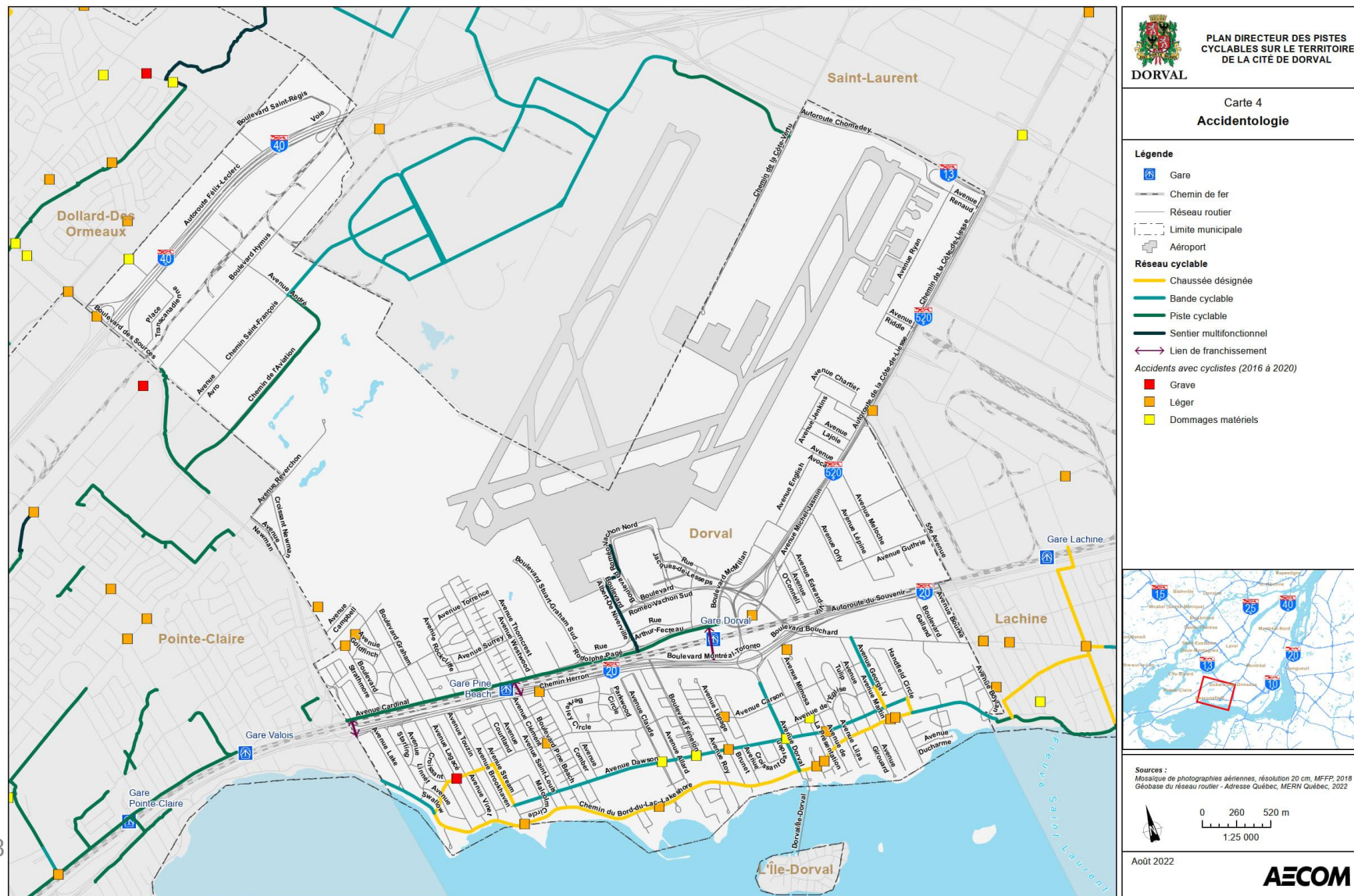
Stationnement vélo au sud la gare Pine-Beach. Source : Google 2019



Biciborne à la gare Pine-Beach, sur l'avenue Cardinal. Source : AECOM

3. Diagnostic du réseau cyclable actuel (suite)

Accidentologie



- **27 accidents cyclistes**, entre 2016 et 2020, sur le territoire ou en périphérie
- 1 accident avec **blessures graves** (Carson/Lagacé) :
 - Manque de **lisibilité** de l'aménagement
 - Proximité de l'intersection Carson/Neptune/Linnet/Thrush (configuration peu usuelle)
- 20 accidents, avec blessures légères, et 6, avec dommages matériels :
 - Plusieurs sur **du Bord-du-Lac-Lakeshore** → **partage de la chaussée** peu lisible pour les usagers
 - Plusieurs sur **Dawson**, malgré les **bandes cyclables**
 - Accès **gare Pine Beach**



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable

Principaux objectifs

- **Desserte** des **générateurs de déplacements** (stations de transport en commun, écoles, parcs, secteurs d'emplois)
- Amélioration de l'accessibilité, par un meilleur **maillage** du réseau **nord-sud**
- Bonification des **infrastructures** de **franchissement** des barrières physiques
- **Sécurisation** des déplacements cyclables
- Amélioration du **partage de la rue**
- Bonification de la **lisibilité** des **aménagements cyclables**



Piste cyclable sur l'avenue Cardinal. Source : AECOM

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Contexte d'implantation

	Chaussée désignée	Bande cyclable	Piste cyclable	Piste multifonctionnelle
	 Source : Nicholas N. Ferenchak	 Source : Bartek Komorowski	 Source : AECOM	 Source : AECOM
Nombre de voies	1 voie/dir.	1 voie/dir.	≥ 2 voies/dir.	s.o.
Vitesse affichée	< 30 km/h	< 50 km/h	> 50 km/h	> 50 km/h
Largeur minimale	s.o.	1,5 m	3,0 m (bidirectionnelle) 2,5 m/dir. (unidirectionnelle)	3,0 m (bidirectionnelle) – Piétons et cyclistes 4,0 m (bidirectionnelle) – Piétons, cyclistes et patins
Cohabitation avec les autres modes	- Faible débit véhiculaire (<1000 véh/j) - Faible présence de véhicules lourds (< 250 véh/j)	- Stationnement sur rue interdit ou à faible taux de roulement - Peu de livraisons	- Stationnements sur rue fréquents - Lieux de livraison - Zone de débarcadère - Présence de camionnage ou d'autobus	- Débit piéton et cycliste inférieur à 300 usagers/h - Moins de 30 % de piétons - Route à débit élevé - Distance moyenne de 300 m entre les croisements

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Avantages et inconvénients, selon le type d'aménagements

Chaussée désignée

Avantages :

- Rappelle la présence des cyclistes
- Facile et peu dispendieuse à implanter
- Respecte l'espace disponible sur rue

Inconvénients :

- Faible niveau de sécurité et de confort pour les cyclistes

Bande cyclable

Avantages :

- Offre une voie réservée aux cyclistes
- Facile et peu dispendieuse à implanter
- Entretien effectué simultanément aux voies adjacentes

Inconvénients :

- Risque d'empiètement et d'obstruction par les véhicules
- Lorsqu'elle est entre une zone de stationnement et de circulation :
 - Risque d'emportierage
 - Difficile d'entretien, l'hiver

Piste cyclable

Avantages :

- Augmente le confort et la sécurité des cyclistes de tous les niveaux
- Empêche l'empiètement véhiculaire
- Peu touchée par l'effacement du marquage
- Entretien indépendant des voies de circulation

Inconvénients :

- Plus complexe et plus coûteuse à déneiger
- Nécessite davantage d'espace

Piste multifonctionnelle

Avantages :

- Offre simultanément un aménagement pour les piétons et les cyclistes
- Moins dispendieuse que des aménagements séparés par mode
- Entretien hivernal simultané

Inconvénients :

- Possibilité d'engendrer des conflits entre différents modes

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Autres types d'aménagements

Rue apaisée



Avenue Mountain Sights -- Source : AECOM

Nombre de voies	1 voie/dir.
Vitesse affichée	< 30 km/h
Largeur minimale	S.O.
Cohabitation avec les autres modes	- Faible débit véhiculaire (<1000 véh/j) - Faible présence de véhicules lourds (< 250 véh/j) - Forte présence piéton

Avantages :

- Sécurité accrue pour tous
- Diminution de la vitesse véhiculaire
- Changement de comportement des conducteurs (augmentation du niveau d'attention)

Inconvénients :

- Diminue l'efficacité du lien pour les véhicules et les autobus



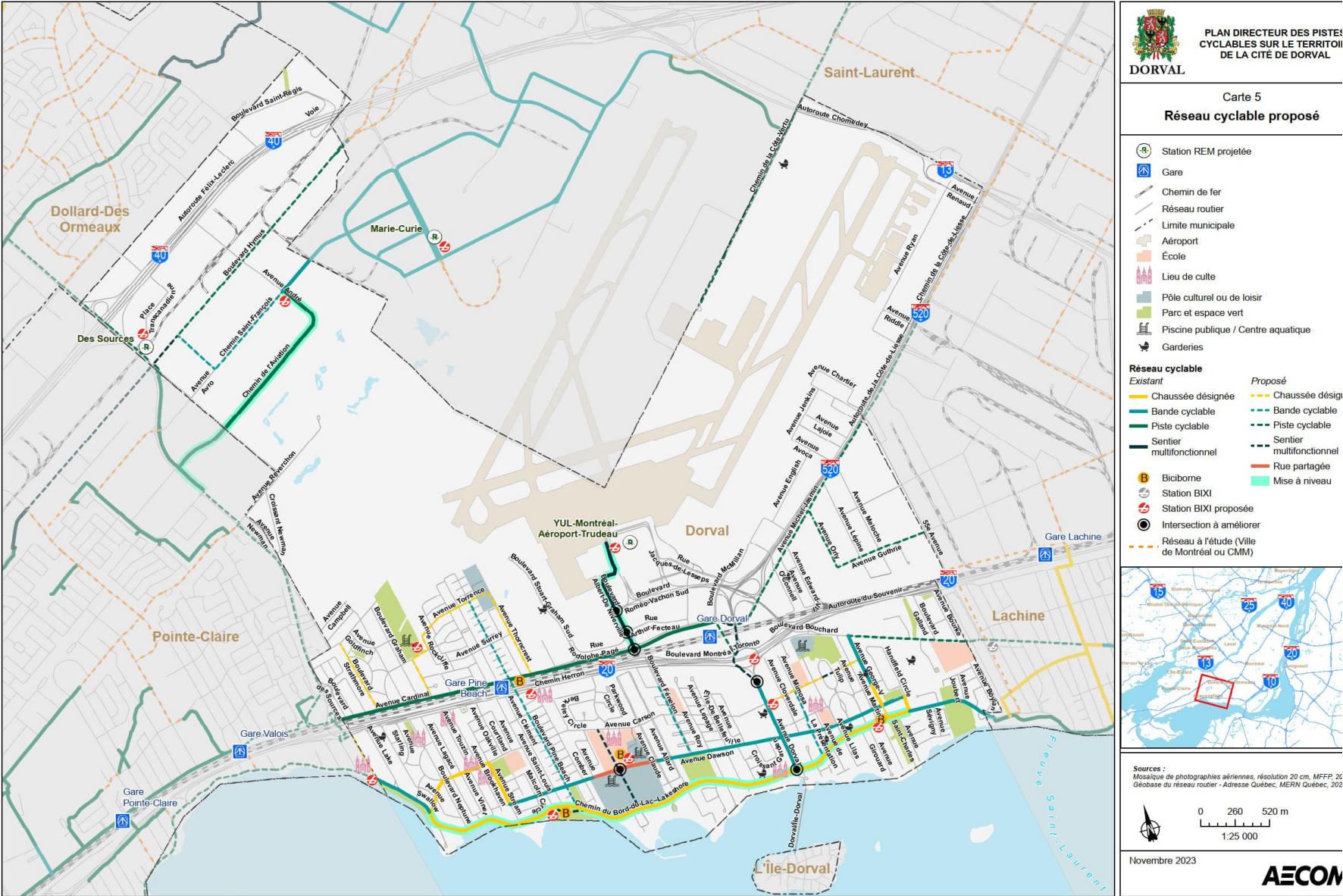
Rue Paré -- Source : AECOM



Avenue Mountain Sight -- Source : AECOM

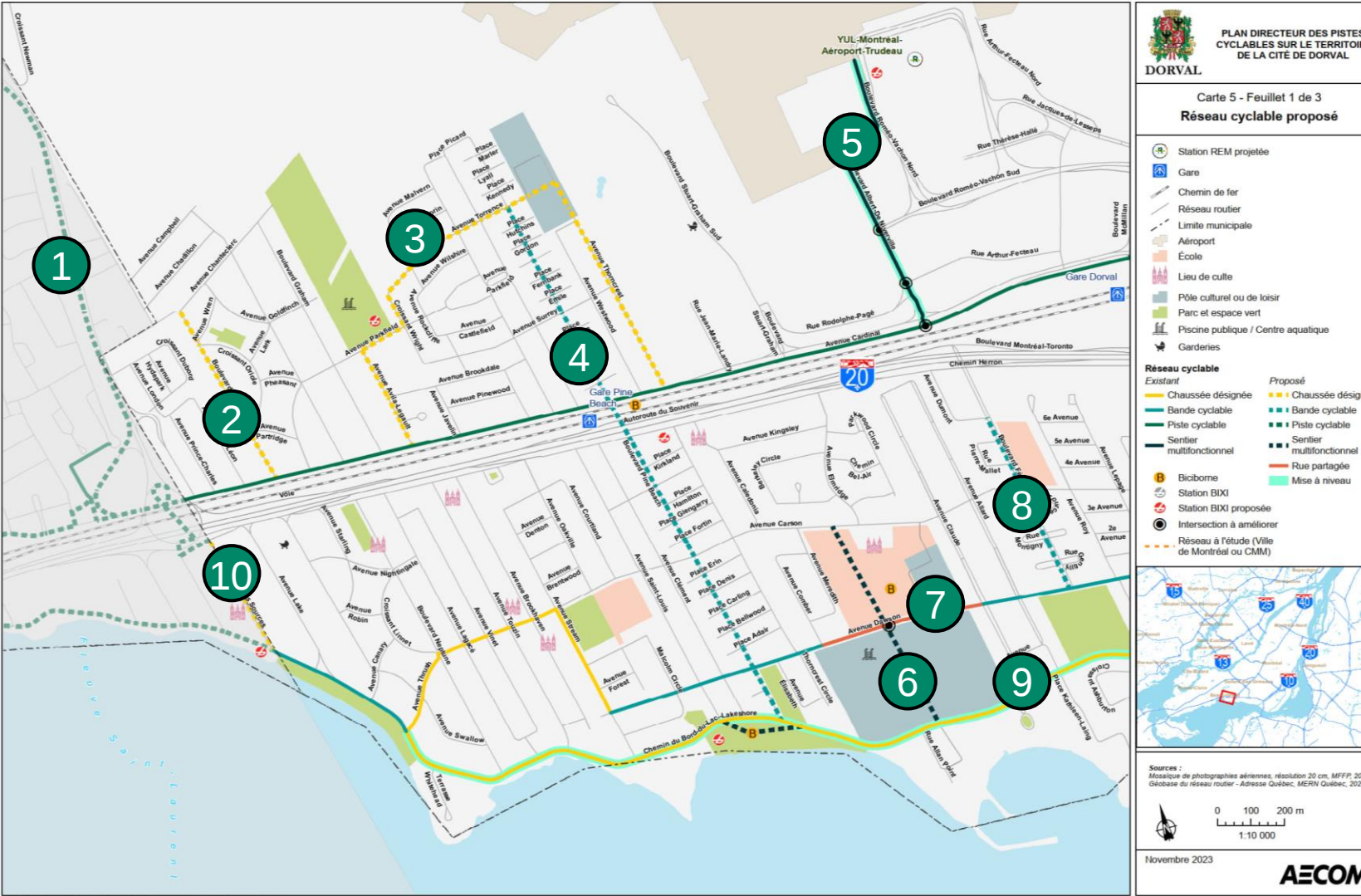
4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Maillage proposé



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Maillage proposé (suite)



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés

Axe 1 – Boulevard des Sources (tronçon sud) :

Type d'aménagement : piste cyclable structurante bidirectionnelle sur le côté de la chaussée

Justificatifs : permet de **relier** le quartier résidentiel au **sud** au quartier industriel, au **nord**; permet de relier Dorval et **Pointe-Claire**

Enjeux : **implantation complexe**; l'infrastructure actuelle nécessite des réaménagements importants pour l'implantation d'une piste cyclable; **territoire partagé** avec la ville de Pointe-Claire

Axe 2 – Boulevard Strathmore :

Type d'aménagement : chaussée désignée

Justificatif : permet de **relier l'avenue Cardinal** au quartier résidentiel, au **nord**

Enjeu : Aucun

Axe 3 – Avenues Avila-Legault, Parkfield, Torrence et Thorncrest :

Type d'aménagement : chaussée désignée

Justificatif : permet de **relier l'avenue Cardinal** au quartier résidentiel, au **nord**, au **centre communautaire Surrey** et au parc **Westwood**

Enjeu : présence d'**autobus** sur l'avenue Parkfield

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 4 – Boulevard Pine Beach :

Type d'aménagement : **bandes cyclables** unidirectionnelles, de chaque côté de la chaussée

Justificatifs : permet de **relier** le quartier résidentiel du **sud** au quartier résidentiel du **nord**, par le **tunnel** de la **gare**; permet de relier la piste cyclable de l'**avenue Cardinal** au **chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore**

Enjeu : **retrait du stationnement** sur rue, des deux côtés de la chaussée

Axe 5 – Boulevard Albert-De-Niverville (aéroport) :

Type d'aménagement : **mise à niveau** du sentier multifonctionnel et des traverses

Justificatif : permet d'améliorer le lien de mobilité active entre la ville et l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal; le marquage des traverses est à refaire, afin de sécuriser le sentier multifonctionnel aux différentes entrées de stationnement véhiculaire

Enjeu : **territoire partagé** avec l'aéroport (Gouvernement fédéral)



Sentier multifonctionnel sur le boul. Albert-de-Niverville.
Source : AECOM

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 6 – Pôle communautaire et de loisir, entre l’avenue Carson et le chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore
(détaillé à la page 38) :

Type d’aménagement : aménagement d’un **lien multifonctionnel** continu et asphalté

Justificatif : permet la desserte des **écoles** et des **aménagements sportifs**; permet un **lien actif continu, sécuritaire et convivial**

Enjeu : mise à niveau de l’**existant** et sécurisation des traverses piétonnes

Axe 7 – Avenue Dawson (détaillé à la page 38) :

Type d’aménagement : **rue apaisée**

Justificatif : permet de **sécuriser les traverses piétonnes** et de **ralentir la circulation** de transit limitrophe aux pôles scolaire, communautaire et de loisirs

Enjeu : présence d’**autobus** sur le tronçon visé

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 8 – Boulevard Fénélon :

Type d'aménagement : **bandes cyclables** unidirectionnelles, de chaque côté de la chaussée

Justificatif : permet de **sécuriser** l'accès vers l'**école Gentilly** (édifice Fénélon)

Enjeu : retrait d'une voie par direction

Axe 9 – Chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore *(détaillé à la page 39)* :

Type d'aménagement : mises à niveau et aux normes de la **chaussée désignée**

Justificatif : permet **d'améliorer la sécurité des cyclistes**, en renforçant la **signalisation** à leur égard; vise à sécuriser le tronçon de la **Route verte** traversant le secteur

Enjeu : **intégration** avec le **nouveau concept** de l'axe, lors du réaménagement complet

Axe 10 – Boulevard des Sources :

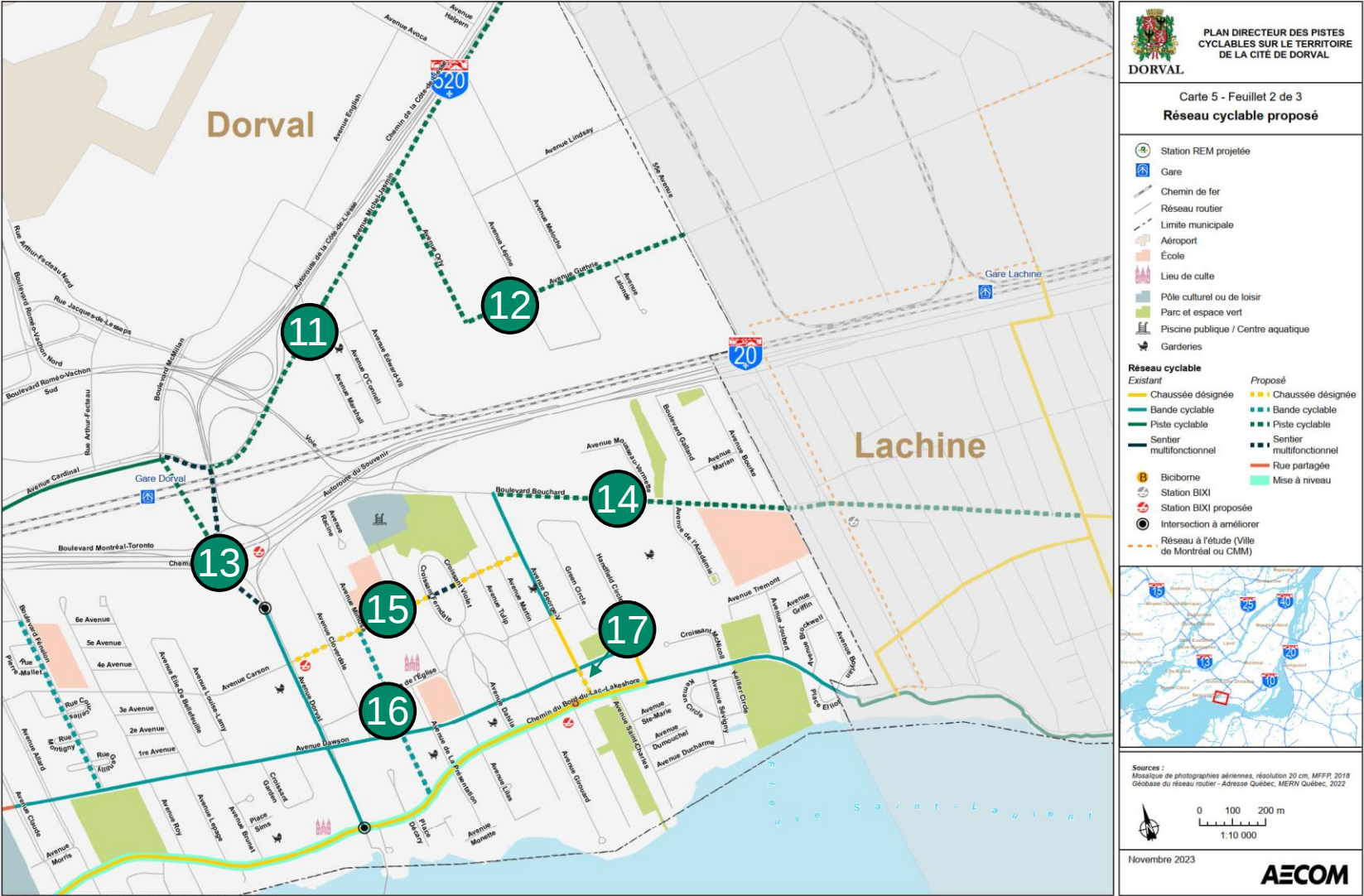
Type d'aménagement : **chaussée désignée**

Justificatif : permet de **connecter** le **quartier au nord** ainsi que la **piste cyclable** sur l'avenue **Cardinal** à la route 5 de Vélo Québec, sur le chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore

Enjeu : **territoire partagé avec la ville de Pointe-Claire**; lien moins direct que l'axe de l'Église (Pointe-Claire)

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Maillage proposé



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés

Axe 11 – Avenue Michel-Jasmin :

Type d'aménagement : piste cyclable

Justificatif : assure la continuité de la piste cyclable de l'avenue Cardinal, et permet d'accéder au quartier industriel, à l'est, et à l'arrondissement de Saint-Laurent

Enjeu : tronçon récemment réaménagé

Axe 12 – Avenues Orly et Guthrie :

Type d'aménagement : piste cyclable

Justificatif : assure l'accès aux entreprises limitrophes à l'avenue Michel-Jasmin, à l'est de la zone

Enjeu : quartier où le camionnage est permis en tout temps

Axe 13 – Avenue Dorval, traverse de l'A-20 et de la Gare Dorval (détaillé à la page 42) :

Type d'aménagement : piste multifonctionnelle reliant l'avenue Dorval à l'avenue Cardinal

Justificatif : permet d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, qui se partagent le lien et qui doivent traverser dans le stationnement

Enjeu : lieu d'intégration complexe, en raison de la présence de la Gare Dorval

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 14 – Boulevard Bouchard :

Type d'aménagement : **piste cyclable** bidirectionnelle du **côté sud** de la chaussée

Justificatif : permet **d'améliorer la sécurité** des cyclistes vers le **Collège Sainte-Anne**; permet de relier Dorval et Lachine

Enjeu : **espace d'implantation limitée**, l'axe doit faire l'objet d'un réaménagement d'importance

Axe 15 – Avenue Carson :

Type d'aménagement : **chaussée désignée**

Justificatif : permet **d'améliorer la sécurité** des cyclistes, entre le boulevard Bouchard et l'avenue Dorval et le centre d'éducation **Jeanne-Sauvé**

Enjeu : **espace d'implantation limitée**

Axe 16 – Avenue Mimosa :

Type d'aménagement : **bandes cyclables** unidirectionnelles, de chaque côté de la rue

Justificatif : permet de **sécuriser** l'accès vers **l'école Gentilly** (édifice de la Présentation) et vers le **centre d'éducation des adultes Jeanne-Sauvé**

Enjeu : **retrait du stationnement**, le long de l'axe

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 17 – Avenue George-V :

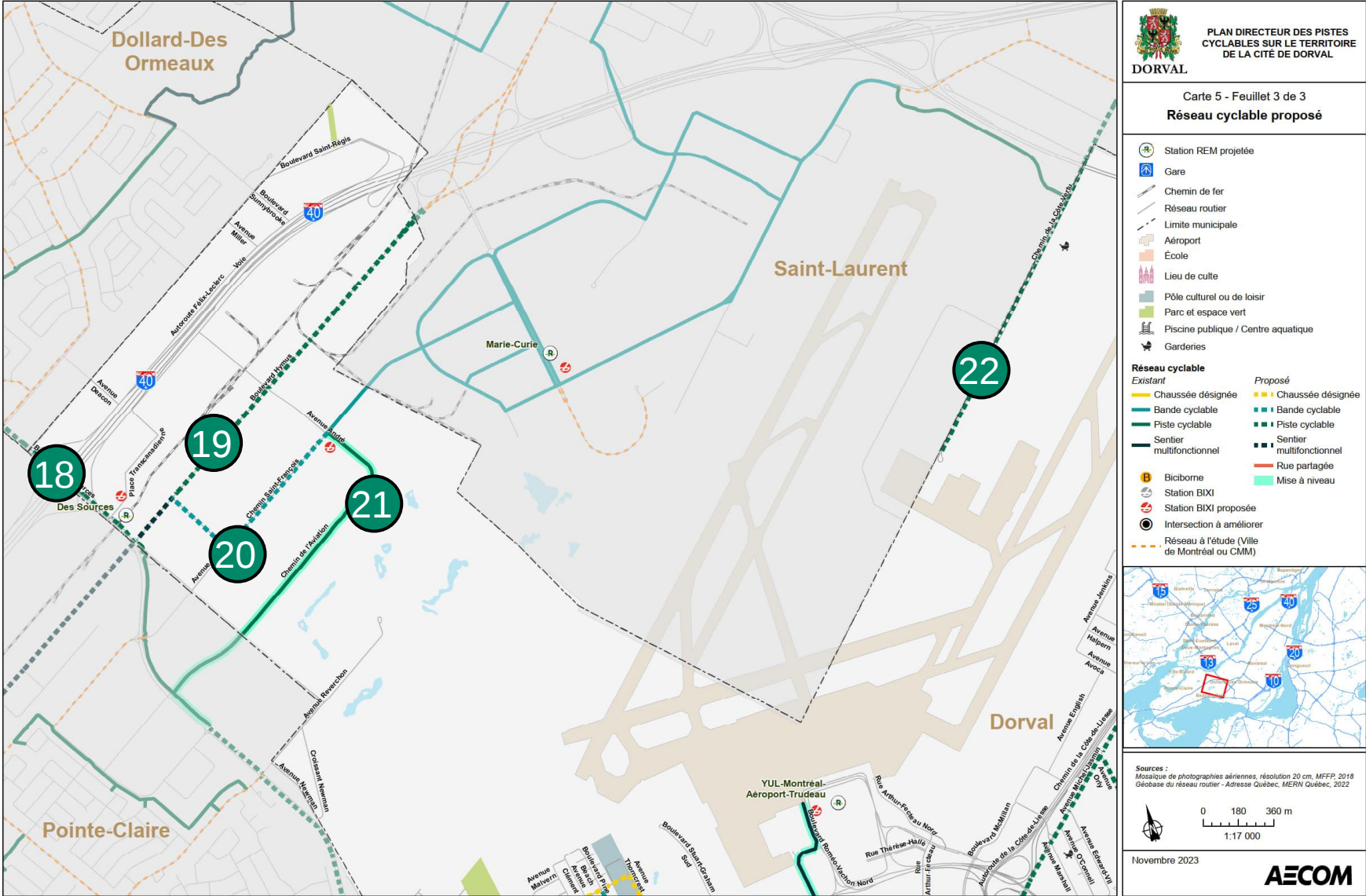
Type d'aménagement : chaussée désignée

Justificatif : améliore la sécurité, et complète le lien aménagé entre le boulevard Bouchard et l'avenue de l'Église; permet de relier le chemin **du Bord-du-Lac–Lakeshore**

Enjeu : aucun enjeu

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Maillage proposé



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés

Axe 18 – Boulevard des Sources (tronçon nord) :

Type d'aménagement : piste cyclable en site propre

Justificatif : permet de **connecter** les villes de **Dorval** et de **Pointe-Claire** à la ville de **Dollard-des-Ormeaux**, à la **station du REM (Des Sources)**

Enjeux : territoire **partagé** avec la ville de **Pointe-Claire**; traverse de **l'A-40**

Axe 19 – Boulevard Hymus :

Type d'aménagement : piste cyclable

Justificatif : permet de **connecter** les villes de **Dorval** et de **Pointe-Claire** à l'arrondissement de **Saint-Laurent**, en plus de se connecter à la **station Des Sources du REM**

Enjeu : territoire **partagé** avec les villes de **Pointe-Claire** et de **Montréal** (arrondissement de **Saint-Laurent**); **zone industrielle** avec de nombreux véhicules lourds

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Nouveaux liens proposés (suite)

Axe 20 – Chemin Saint-François :

Type d'aménagement : **bandes cyclables** unidirectionnelles, de chaque côté de la chaussée

Justificatif : permet de **connecter** le secteur industriel au Technoparc Montréal, en plus de se connecter à la **station Marie-Curie du REM**

Enjeu : zone industrielle, avec de nombreux véhicules lourds

Axe 21 – Chemin de l'Aviation :

Type d'aménagement : **piste cyclable à mettre à niveau**

Justificatif : permet d'améliorer la connexion du boulevard des Sources au parc industriel

Enjeu : aménagement **existant mal entretenu**, peu utilisé, à cause de son **isolement**

Axe 22 – Chemin de la Côte-Vertu :

Type d'aménagement : **piste cyclable**

Justificatif : permet de connecter l'arrondissement de Saint-Laurent au parc industriel de l'aéroport

Enjeu : **territoire partagé** avec la ville de Montréal (arrondissement de **Saint-Laurent**)

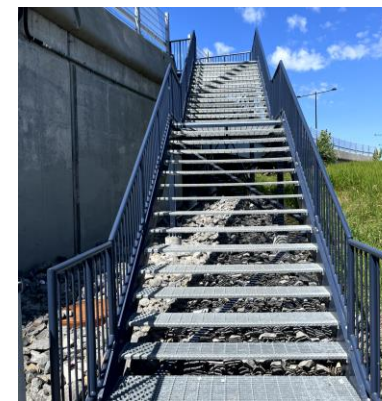
4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Améliorations ponctuelles sur le territoire

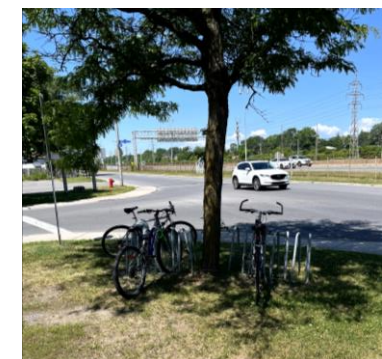
- **Création d'un lien cyclable** vers la future station du **REM à l'aéroport**
- **Amélioration** de la **signalétique** et de la signalisation de la **Route verte**
- **Transition** des bandes cyclables vers la chaussée la désignée du Bord-du-Lac-Lakeshore
- Ajout d'un **SAS vélo** à l'intersection du **Bord-du-Lac-Lakeshore/Dorval**
- **Entretien** des liens du secteur **nord** (chemin de l'Aviation)
- **Rampe** à vélo sur l'avenue Michel-Jasmin (escaliers)
- **Protection des intempéries** aux **vélo-stations** des gares
- Recensement des **supports vélo** sur le territoire, ajustement et ajout, au besoin
- Déploiement du **vélo-partage** sur le territoire



Exemple de SAS vélo
Source : NACTO



Installation recommandée de rampe à vélo sur
l'avenue Michel-Jasmin. Source : AECOM



Faible protection de la vélo-station à l'accès
sud de la gare Pine Beach
Source : AECOM

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axes 6 et 7 – franchissement du pôle institutionnel

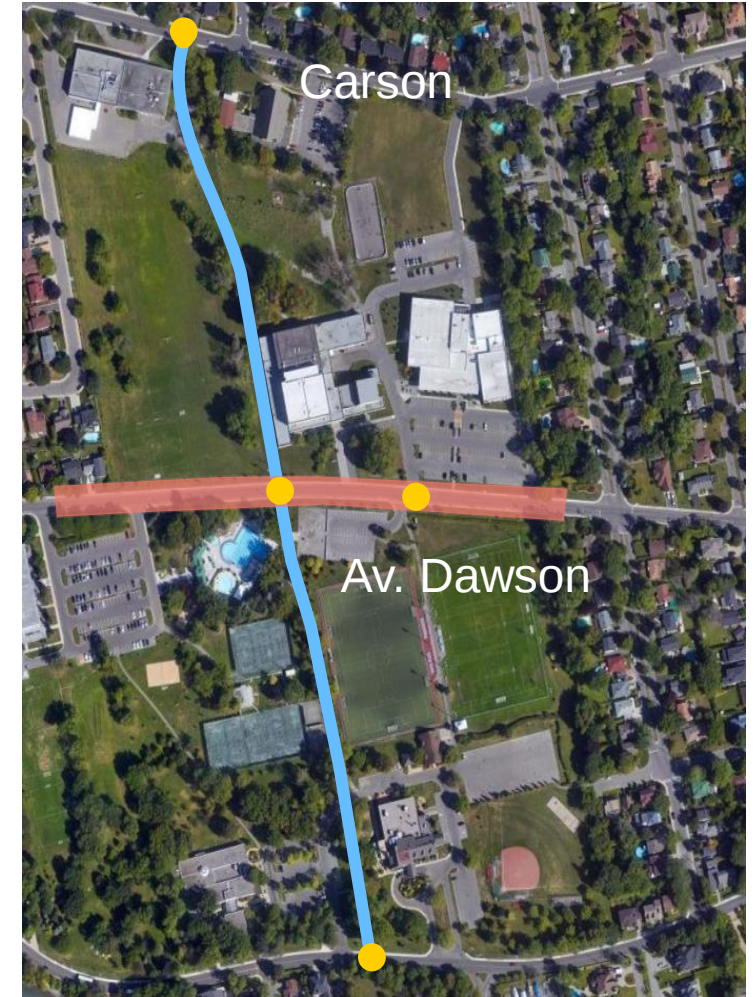
Scénario proposé : Aménagement d'un lien multifonctionnel continu et asphalté, avec apaisement de la circulation sur l'avenue Dawson

Aménagement :

- Piste multifonctionnelle (4 m), entre Carson et du Bord-du-Lac-Lakeshore
- **Sécurisation des traversées** aux intersections :
 - Traverse signalisée et bien visible (marquage et signalisation), traverse colorée ou traverse surélevée

Impacts :

- Desserte des **écoles** et des **aménagements sportifs**
- Permet un **lien actif continu, sécuritaire et convivial**



Nouvel aménagement proposé. Source : AECOM

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axe 9 – chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore

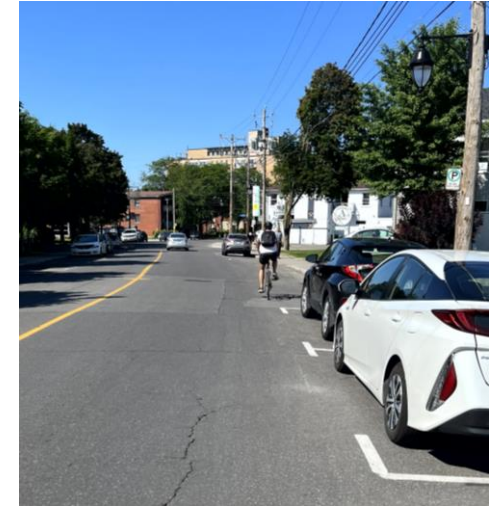
Scénario 1 : Statu quo amélioré (*scénario retenu*)

Aménagement :

- Maintien de la **chaussée désignée**, et ajout de **marquage au sol** et de **signalisation**

Impacts :

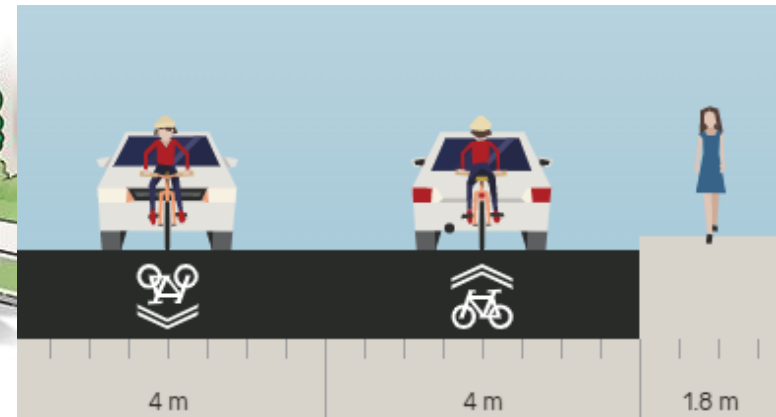
- **Clarifie l'aménagement** et le partage de la chaussée
- **Améliore peu la sécurité** des cyclistes (aménagement non dédié)



Aménagement actuel. Source : AECOM



Ajout adéquat du marquage au sol. Source : Streetmix et SAAQ



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axe 9 – chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore (suite)

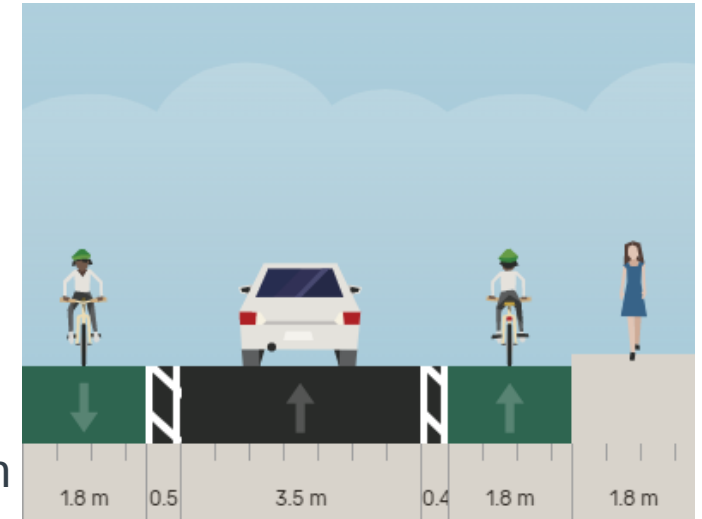
Scénario 2 : Mise à sens unique, en direction ouest (*scenario non retenu*)

Aménagement :

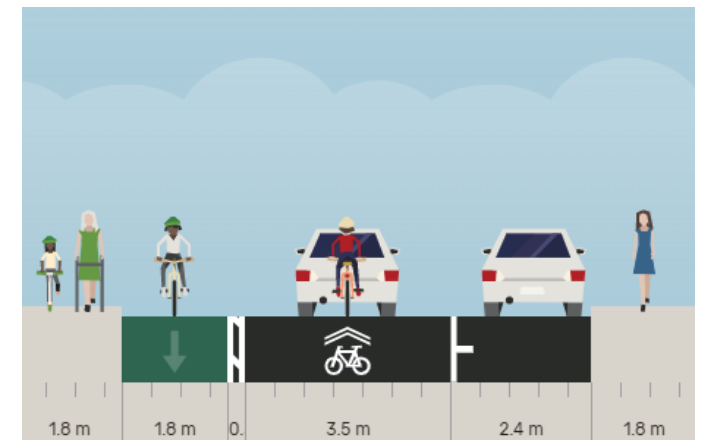
- **Mise à sens unique**, entre Thrush et Handfield
- **Bandes cyclables** unidirectionnelles (ou piste cyclable bidirectionnelle)

Impacts :

- **Réaffectation des débits** en direction est, sur Dawson, Carson et Herron
- Maintien du stationnement dans la zone **commerciale** (aménagement adapté)
- Enjeu d'accessibilité des véhicules d'urgence (itinéraires alternatifs limités)



Aménagement proposé dans la zone résidentielle. Source : Streetmix



Aménagement adapté dans la zone commerciale. Source : Streetmix

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axe 9 – chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore (suite)

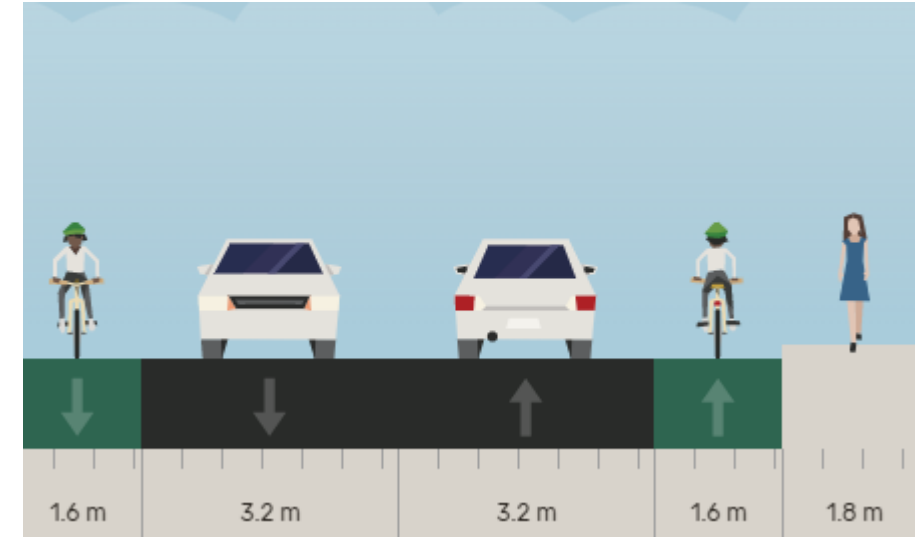
Scénario 3 : Réaménagement complet de l'emprise publique (*scénario non retenu*)

Aménagement :

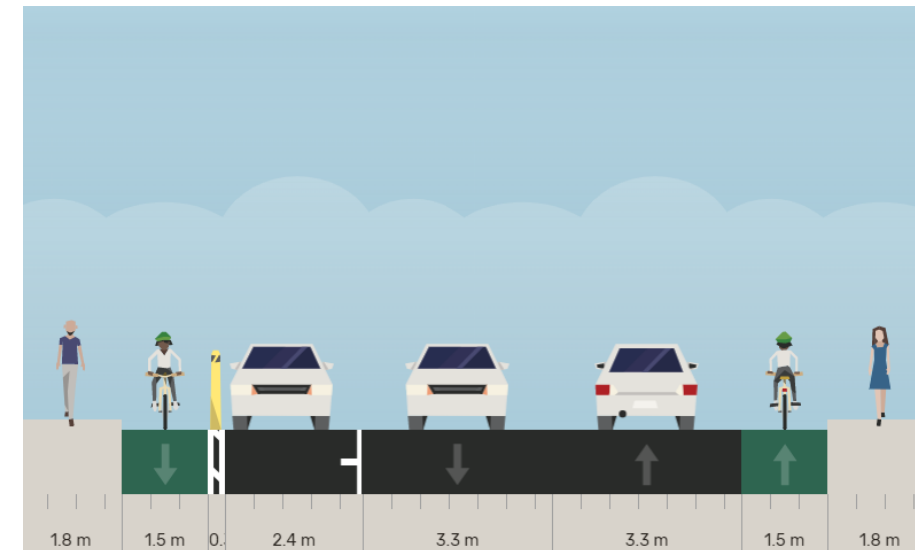
- **Bandes cyclables unidirectionnelles** sur l'entièreté du tronçon

Impacts :

- Réaménagement **majeur**
- Reprise de l'emprise publique (aucune expropriation)
- Maintien d'une partie du stationnement dans la zone **commerciale** (aménagement adapté)



Aménagement proposé dans la zone résidentielle. Source : Streetmix



Aménagement adapté dans la zone commerciale. Source : Streetmix

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axe 13 – Avenue Dorval

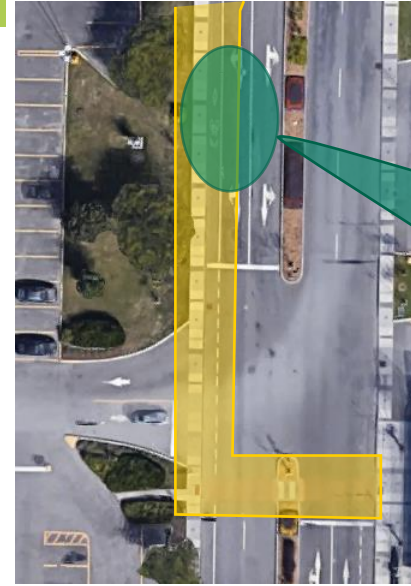
Scénario proposé : Réaménagement du côté est de l'avenue Dorval

Aménagement :

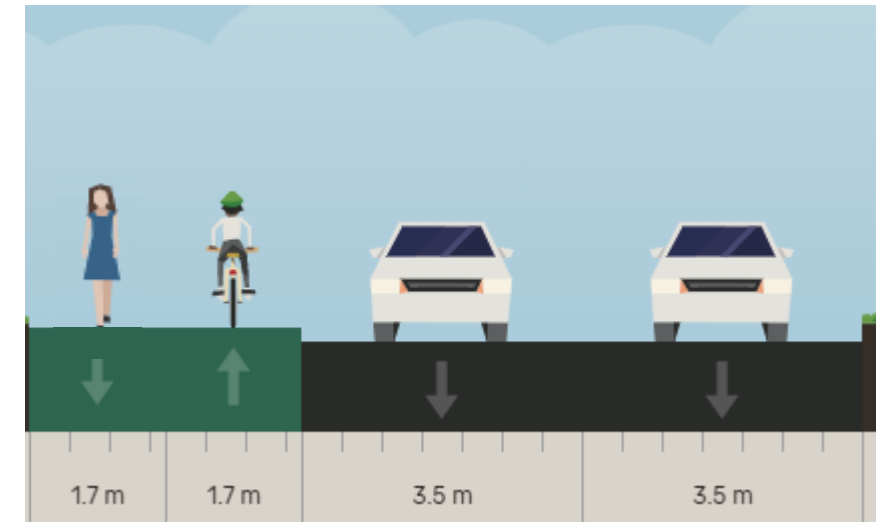
- Prolongement de l'**aménagement multifonctionnel** (3,4 m)
- Traverses cyclables, pour acheminer les usagers en direction nord
- Revoir l'**emplacement** du **bouton-poussoir**

Impacts :

- Réaménagement du côté est de l'avenue Dorval
- Accommodation des cyclistes, en **direction nord**
- Séparation des cyclistes et des véhicules, et amélioration de la **sécurité**
- Amélioration de l'**accès à la gare**



Zone problématique, sur l'avenue Dorval. Source : Google, traitement AECOM



Nouvel aménagement proposé. Source : Streetmix

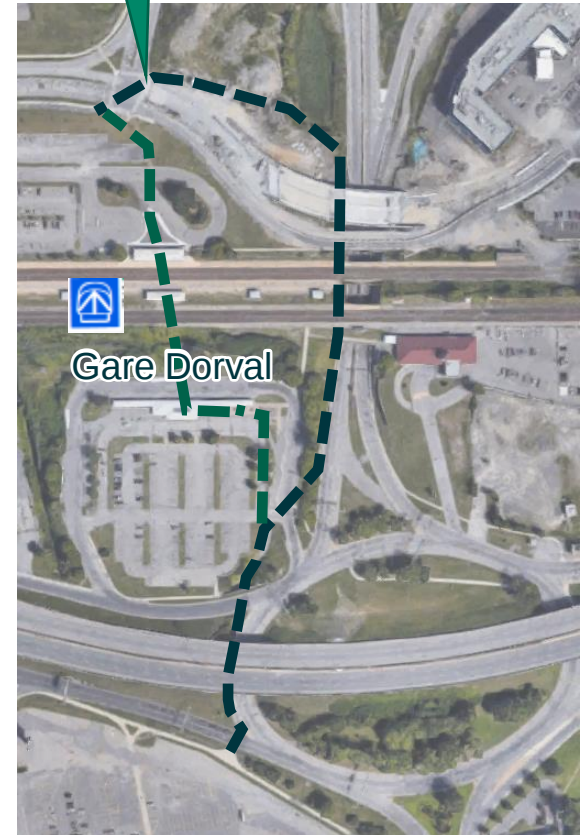
4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Mises à niveau proposées : Axe 13 – Avenue Dorval (suite)

Scénario proposé : Réaménagement de la traverse de l'avenue Dorval

Aménagement :

- Aménagement multifonctionnel utilisant l'espace paysager de l'avenue Michel-Jasmin, afin de rejoindre la piste cyclable de l'avenue Cardinal
- Mieux signaler la présence des cyclistes dans la traverse, sous la gare Dorval
- **Impacts :**
- Réaménagement du côté nord de l'avenue Dorval
- Connexion vers la piste cyclable, dans le secteur nord et vers l'aéroport
- Amélioration de l'**accès à la gare**



Nouvel aménagement proposé. Source : Google, traitement AECOM

AECOM

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Plan d'action – Interventions par responsable



4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Plan d'action et estimation des coûts – Planification locale

Numéro d'axe	Axe touché	Responsabilité	Typologie proposée	Justification	Enjeux	Coûts (\$/100 m)	Priorité
3	Avenue Avila-Legault, avenue Parkfield, avenue Torrence, avenue Thorncrest	Planification locale	Chaussée désignée	Relie l'avenue Cardinal au quartier résidentiel, au nord, au centre communautaire Surrey et au parc Westwood	Présence d'autobus sur l'avenue Parkfield	1 500	Court terme
4	Boulevard Pine Beach	Planification locale	Bandes cyclables	Relie le quartier résidentiel du sud au quartier résidentiel du nord, par le tunnel de la gare Pine Beach Relie la piste cyclable de l'avenue Cardinal au chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore	Retrait du stationnement sur rue, des deux côtés de la chaussée	3 500	Court terme
6	Pôle communautaire et de loisir, entre l'avenue Carson et le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore	Planification locale	Piste multifonctionnelle	Desserte des écoles et des aménagements sportifs Lien actif continu, sécuritaire et convivial	Mise à niveau de l'existant et sécurisation des traverses piétonnes	15 000	Court terme
7	Avenue Dawson	Planification locale	Rue apaisée	Sécurise les traverses piétonnes, et ralentit le trafic de transit limitrophe au pôle d'attraction communautaire et de loisir	Présence d'autobus sur le tronçon visé	N/D	Court terme
2	Boulevard Strathmore	Planification locale	Chaussée désignée	Relie l'avenue Cardinal au quartier résidentiel, au nord	Aucun enjeu	1 500	Moyen terme
15	Avenue Carson	Planification locale	Chaussée désignée	Améliore la sécurité entre le boulevard Bouchard, l'avenue Dorval et le centre d'éducation Jeanne-Sauvé	Espace limité d'implantation	1500	Moyen terme

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Plan d'action et estimation des coûts – Planification locale (suite)

Numéro d'axe	Axe touché	Responsabilité	Typologie proposée	Justification	Enjeux	Coûts (\$/100 m)	Priorité
16	Avenue Mimosa	Planification locale	Bandes cyclables	Sécurise l'accès vers l'école Gentilly (édifice de la Présentation) et vers le centre d'éducation des adultes Jeanne-Sauvé	Retrait du stationnement, le long de l'axe	3 500	Moyen terme
20	Chemin Saint-François	Planification locale	Bandes cyclables	Connecte le secteur du Technoparc et la station Marie-Curie du REM	Zone industrielle, avec de nombreux véhicules lourds	3 500	Moyen terme
8	Boulevard Fénelon	Planification locale	Bandes cyclables	Sécurise l'accès vers l'école Gentilly (édifice Fénelon)	Retirer une voie dans chaque direction	3 500	Long terme
17	Avenue George-V	Planification locale	Chaussée désignée	Relie l'aménagement actuel au chemin du Bord-du-Lac–Lakeshore	<i>Aucun enjeu</i>	1 500	Long terme

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Plan d'action et estimation des coûts – Planification métropolitaine

Numéro d'axe	Axe touché	Responsabilité	Typologie proposée	Justification	Enjeux	Coûts (\$/100 m)	Priorité
9	Chemin Bord-du-Lac-Lakeshore	Planification métropolitaine	Mise aux normes de la chaussée désignée	Améliore la sécurité des cyclistes, en renforçant la signalisation à leur égard	Intégration avec le nouveau concept de l'axe, lors des réfections	1 500	Court terme
5	boulevard Albert-De-Niverville	Planification métropolitaine	Mise à niveau du sentier multifonctionnel et des traverses	Améliore le lien de mobilité active entre la ville de Dorval et l'aéroport de Montréal	Territoire partagé avec le gouvernement fédéral	150 (\$/m ²)	Moyen terme
10	Boulevard des Sources	Planification métropolitaine	Chaussée désignée	Relie le quartier au nord ainsi que la piste cyclable sur l'avenue Cardinal à la route 5 de Vélo Québec, sur le chemin Bord-du-Lac-Lakeshore	Territoire partagé avec la ville de Pointe-Claire	1 500	Moyen terme
19	Boulevard Hymus	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Relie les villes de Dorval et de Pointe-Claire à l'arrondissement de Saint-Laurent, en plus de se connecter à la station Des Sources du REM	Territoire partagé avec la ville de Montréal, zone industrielle avec de nombreux véhicules lourds	56 000	Moyen terme
1	Boulevard des Sources	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Relie le quartier résidentiel, au sud au quartier industriel, au nord du secteur	Implantation complexe; l'infrastructure actuelle nécessite des réaménagements importants pour instaurer ce type de piste cyclable. Territoire partagé avec la ville de Pointe-Claire	56 000	Long terme
11	Avenue Michel-Jasmin	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Assure la continuité de la piste cyclable de l'avenue Cardinal et permet d'accéder au quartier industriel, à l'est	Tronçon récemment rénové et espace restreint	56 000	Long terme

4. Opportunités de déploiement du réseau cyclable (suite)

Plan d'action et estimation des coûts – Planification métropolitaine

Numéro d'axe	Axe touché	Responsabilité	Typologie proposée	Justification	Enjeux	Coûts (\$/100 m)	Priorité
12	Avenue Orly et avenue Guthrie	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Assure l'accès aux entreprises limitrophes à l'avenue Michel-Jasmin, à l'est de la zone	Quartier où le camionnage est permis en tout temps	56 000	Long terme
13	Avenue Dorval, traverse de l'A-20 et de la Gare Dorval	Planification métropolitaine	Piste multifonctionnelle	Améliore la sécurité des cyclistes et des piétons, qui se partagent le lien de traverse	Lieu d'intégration complexe, en raison de la gare Dorval	56 000	Long terme
14	Boulevard Bouchard	Planification métropolitaine	Piste cyclable bidirectionnelle, du côté sud de la chaussée	Améliore la sécurité des cyclistes vers le Collège Sainte-Anne	Espace d'implantation limité, l'axe en question a été récemment rénové	56 000	Long terme
18	Boulevard des Sources	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Relie les villes de Dorval et de Pointe-Claire à la ville de Dollard-des-Ormeaux	Territoire partagé avec la ville de Pointe-Claire, traverse de l'A-40	56 000	Long terme
21	Chemin de l'Aviation	Planification métropolitaine	Réfection de la piste cyclable	Relie le quartier industriel au boulevard des Sources	Piste déjà existante, qui se détériore avec le temps	12 000	Long terme
22	Chemin de la Côte-Vertu	Planification métropolitaine	Piste cyclable	Relie l'arrondissement de Saint-Laurent au parc industriel de l'aéroport	Territoire partagé avec la ville de Montréal (arrondissement de Saint-Laurent)	56 000	Long terme

5. Synthèse

A photograph of a tree-lined residential street. The road is paved and has a white line marking a bicycle lane on the right side, with a white bicycle symbol painted on the asphalt. A person is riding a bicycle in the distance. The street is flanked by large, leafy green trees. On the right side, there is a concrete sidewalk, a wooden fence, and a house. A stop sign and a green 'P' parking sign are visible on the right side of the road. The scene is brightly lit with sunlight filtering through the trees.

5. Synthèse

Enjeux et contraintes

- Trame de rue organique et difficulté de **maillage**
- Nombre limité de **franchissements** des barrières physiques (autoroute et chemin de fer) et nécessité de renforcer la connectivité
- Manque de lisibilité du réseau actuel
- Faible intérêt actuel pour l'utilisation des modes actifs
- **Largeur disponible limitée**, de trottoir à trottoir, sur la majorité du réseau
- Respect de l'**emprise publique**, dans le cas de projets majeurs (par exemple, du Bord-du-Lac-Lakeshore)



Bande cyclable sur chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore. Source : AECOM

5. Synthèse (suite)

Opportunités et solutions proposées

- Déploiement d'un **réseau efficace et hiérarchisé** :
 - Amélioration du **maillage nord-sud**
 - Bonification des trois **franchissements**
 - Ajout de **nouveaux axes** cyclables
- **Sécurisation** du réseau, particulièrement dans les **zones scolaires** :
 - **Ajout** ou **mise à niveau** des axes actuels
 - Bonification de la **lisibilité** des aménagements cyclables
- **Augmentation** de l'attractivité de la **mobilité active** sur le territoire, et stimulation d'habitudes de vie saines et écoresponsables :
 - **Connexion** des **générateurs** de déplacements aux **liens** cyclables
- Déploiement stratégique du réseau par phases



Bande cyclable sur le chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore. Source : AECOM

A photograph of a quiet residential street lined with mature trees. The road is paved and has a white line marking a bicycle lane on the right side, with a white bicycle symbol painted on the asphalt. A person is riding a bicycle in the distance. The scene is bright and sunny, with shadows from the trees cast across the road. The text 'AECOM' is overlaid in large white letters on the left side of the image.

AECOM

Offrir un
monde meilleur