



Plan de mobilité active 2.1

Réseaux cyclables et multifonctionnels

Préparé par :

Simon Côté, ing.

Ingénieur de projets – Circulation et mobilité durable

N° OIQ : 5052485

N/Réf : 5161_Mobilité active

Juin 2023

Table des matières

1.	Introduction.....	1
2.	Objectif du plan de mobilité active 2.1.....	1
3.	Réseaux existants	2
4.	Retour sur le plan de mobilité active 1.0	2
5.	État de la situation et problématiques	3
6.	Sondage à la population	3
7.	Principes et orientations.....	4
	7.1. Évaluation de la demande du réseau cyclable.....	4
	7.2. Principes appliqués	5
	<i>Accessibilité</i>	5
	<i>Connectivité</i>	6
	<i>Complémentarité</i>	6
	<i>Confort et sécurité</i>	6
8.	Déploiement du réseau cyclable	7
	8.1. Échéancier à court terme (0 à 5 ans).....	7
	8.2. Échéancier à long terme (5 à 15 ans).....	7
	8.3. Coût du déploiement du réseau cyclable à court et à long terme (0 à 15 ans).....	8
9.	Réseaux projetés.....	10
	9.1. Pistes projetées à court terme	10
	9.2. Pistes projetées à long terme	11
	9.3. Pistes projetées futures	11
10.	Application sportive « Strava » et « Strava-Metro »	11
	10.1. Application sportive « Strava »	11
	10.2. Application « Strava Metro ».....	11
	10.3. Limitations de « Strava Metro »	12
	10.4. Principales fonctionnalités	12
	« <i>Cartes thermiques</i> »	12
	« <i>Origines et destinations</i> »	13
	« <i>Routes</i> »	15
	« <i>Rues</i> »	17
11.	Conclusion.....	17
12.	Bibliographie.....	18

Annexe I	19
Extrait du Plan directeur de circulation.....	19
Annexe II	20
Consultation sur la mobilité active (résultats du sondage).....	20
Annexe III	21
Carte des réseaux existants	21
Annexe IV.....	22
Inventaire des réseaux existants.....	22
Annexe V	23
Plan de mobilité active 1.0.....	23
Annexe VI.....	24
Rapport de rétroaction - Mouvement VÉLOSYMPATIQUE	24
Annexe VII.....	25
Mise en place des ouvrages de mobilité active (écoles, parcs, édifices publics)	25
Annexe VIII.....	26
Critères pour le choix de type d'ouvrage de mobilité active.....	26
Annexe IX.....	27
Cartes des réseaux projetés à court terme (0 à 5 ans)	27
Annexe X.....	28
Inventaire des réseaux projetés à court terme (0 à 5 ans)	28
Annexe XI.....	29
Carte des réseaux projetés à long terme (5 à 15 ans)	29
Annexe XII.....	30
Inventaire des réseaux projetés à long terme (5 à 15 ans).....	30
Annexe XIII.....	31
Inventaire des réseaux futurs (plus de 15 ans ou inconnu)	31

Liste des tableaux et des cartes

Tableau 1 : Compilation des types de piste existante (2022)	2
Tableau 2 : Compilation des principaux axes du plan de mobilité active 1.0	3
Tableau 3 : Compilation des types de piste à court terme (0 à 5 ans)	7
Tableau 4 : Compilation des types de piste à long terme (5 à 15 ans)	8
Tableau 5 : Longueurs et coûts annuels du déploiement du réseau cyclable (sans indexation)	9
Tableau 6 : Longueurs et coûts annuels du déploiement du réseau cyclable (avec indexation)	10
Carte 1 : Carte thermique des cyclistes de mars 2022 à février 2023	13
Carte 2 : Carte thermique des marcheurs/joggeurs de mars 2022 à février 2023.....	13
Carte 3 : Carte « origines et destinations » de la MRC de La Haute-Yamaska pour l'année 2022	14
Carte 4 : Carte « origines et destinations » illustrant le point de départ le plus populaire de Granby pour l'année 2022	15
Carte 5 : Carte « routes » illustrant le parcours le plus utilisé (en rouge) et le plus direct (en bleu) pour un trajet à vélo entre la rue Francis-Gilmour et le Cégep de Granby	16
Carte 6 : Carte « routes » illustrant le parcours le plus utilisé (en rouge) et le plus direct (en bleu) pour un trajet à la marche ou en jogging entre la rue Francis-Gilmour et le Cégep de Granby.....	16
Carte 7 : Carte « rues » illustrant l'achalandage cycliste sur le pont de la Gare durant l'année 2022 ...	17

1. Introduction

Le plan de mobilité active 2.1 vise l'ensemble des pistes cyclables et multifonctionnelles sur le territoire de la Ville de Granby. Ces réseaux sont en majorité la propriété de la Ville de Granby. Des réseaux cyclables sont aussi présents sur des propriétés du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), mais entretenus par la Ville de Granby ou par la MRC de La Haute-Yamaska par l'entremise de la Corporation d'aménagement récréotouristique de La Haute-Yamaska inc. (CARTHY).

La réalisation du plan de mobilité active (PMA) s'avère un outil important dans l'atteinte de l'objectif d'encourager les déplacements non motorisés.

Ce plan de mobilité active 2.1 fait un retour sur le plan de mobilité active 1.0 par rapport aux aménagements existants. Une version du plan de mobilité active 2.0 avait également été soumise aux membres du conseil en février 2020. Toutefois, des circonstances particulières ont fait en sorte que ce plan n'a jamais été adopté. Considérant le long délai depuis le dépôt de ce plan, une nouvelle analyse a été réalisée afin de mieux refléter la réalité actuelle.

Ce plan de mobilité active 2.1 reprend les recommandations du Plan directeur de circulation (PDC), version de mars 2016, en y intégrant de nouvelles données. Une planification des réseaux nécessaires à la desserte de la population de la Ville de Granby y est présentée dans un horizon à court et à long terme en fonction des critères établis à l'élaboration de ces réseaux.

Il est à noter que le plan de mobilité active 2.1 est évolutif. Il peut donc varier dans le temps en fonction des améliorations proposées par des organismes reconnus, comme Vélo Québec, ou même des besoins et expériences de la Ville. Les axes proposés peuvent être modifiés selon de nouvelles contraintes ou de nouveaux intrants inconnus lors de l'élaboration de cette version du plan de mobilité active.

2. Objectif du plan de mobilité active 2.1

L'objectif du plan de mobilité active 2.1 est principalement le déploiement des pistes cyclables et multifonctionnelles permettant d'identifier les investissements à venir pour offrir une continuité, une sécurité et une desserte des attraits stratégiques par le réseau cyclable tel que les écoles, les parcs, les édifices publics et les sites touristiques.

À noter que ce plan de mobilité active 2.1 ne tient pas compte des trottoirs. Les prolongements de trottoir nécessaires pour une meilleure continuité et connectivité des trottoirs de la Ville de Granby seront présentés dans le plan directeur des trottoirs en 2024.

À noter que les traverses de piétons incluant les traverses de pistes cyclables et multifonctionnelles sont présentement en processus de mise à niveau. En effet, ces traverses doivent respecter les nouvelles normes du MTMD d'ici l'année 2024.

3. Réseaux existants

Comme défini au Plan directeur de circulation, la Ville de Granby a sur son territoire plusieurs voies cyclables et multifonctionnelles pour un total de 64,5 km, majoritairement bidirectionnelles, qui relient Granby aux villes voisines ainsi qu'aux différentes attractions touristiques de la région. Ces voies sont reliées, ne créant pas de lien sans issue. Il existe également quelques tronçons servant à une desserte locale de zones résidentielles qui ont été aménagées la plupart du temps lors de travaux de réfection des infrastructures routières. La majorité des pistes sont de type protégé ou en site propre, soit 76 %.

Tableau 1 : Compilation des types de piste existante (2022)

Type de piste	Total Existant (km)	Total Existant (%)
Chaussée désignée	0.3	0%
Accotement asphalté	9.7	15%
Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	3.6	6%
Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)	0.0	0%
Bande cyclable	1.7	3%
Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	1.8	3%
Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	0.3	0%
Piste multifonctionnelle (protégée)	3.9	6%
Piste cyclable unidirectionnelle en site propre	0.0	0%
Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	23.6	37%
Piste multifonctionnelle en site propre	19.7	31%
TOTAL	64.5	100%

4. Retour sur le plan de mobilité active 1.0

Le plan de mobilité active 1.0 visait la mise en place d'axes principaux nord-sud ainsi qu'est-ouest. À ce jour, environ 30 % de ces principaux axes ont été réalisés. Comme la grande majorité des pistes sont de type protégé ou en site propre, ce sont des pistes coûteuses à mettre en place. C'est pourquoi leur mise en place était faite en même temps que des travaux de réfection des infrastructures routières.

Tableau 2 : Compilation des principaux axes du plan de mobilité active 1.0

Axe	Orientation	Longueur (km)	Type de travaux	Réalisation
Simonds Sud (La Montérégiade à piste existante au sud de Denison Est)	nord-sud	1.2	Continuité	Fait
Route des Champs à parc Pelletier à Bourget Ouest	est-ouest	2.4	Nouveau	Non débuté
Saint-Hubert (David-Bouchard à 11e rang)	nord-sud	3.5	Nouveau	Fait
Saint-Hubert (Principale à David-Bouchard)	nord-sud	2.2	Nouveau	Non débuté
Bourget Ouest et Bourget Est (Évangéline à Quévillon)	est-ouest	3.7	Nouveau	Non débuté
Léger (l'Estriade à Simonds Sud)	nord-sud	2.1	Nouveau	Fait partiellement
Simonds Sud (Le Corbusier à Mountain)	est-ouest	3.3	Continuité	Non débuté
Robitaille (Mountain à l'Estriade)	est-ouest	3.3	Nouveau	Fait partiellement
Lemieux (Denison Est à Robitaille)	nord-sud	1.0	Continuité	Non débuté
Mountain (Ferme Héritage à Simonds Sud)	nord-sud	2.0	Nouveau	Non débuté
Quévillon (existant à David-Bouchard)	nord-sud	1.2	Continuité	Non débuté
	TOTAL	25.9		

5. État de la situation et problématiques

Les pistes cyclables et multifonctionnelles aménagées sur le territoire de la Ville de Granby sont principalement récréatives. Elles sont difficilement praticables à des fins utilitaires. Nous entendons par utilitaire une piste utilisée à des fins de transport entre un point A et un point B. En effet, aucun aménagement n'est présent sur le réseau routier afin de permettre aux cyclistes de se rendre vers les quartiers résidentiels ou leur emploi. De plus, très peu d'aménagement sont existant dans la portion nord de la ville. Il est également difficile pour la population de l'ancien canton de rejoindre le secteur ville.

Notons finalement les barrières physiques d'importance :

- le boulevard David-Bouchard ne peut se traverser qu'aux feux de circulation (feux piétons non protégés qui seront remplacés pour des feux piétons protégés en 2023 et 2024);
- la route Jean-Lapierre ne peut se traverser qu'aux feux de circulation et aux deux tunnels de la Route des champs ou de la Montérégiade;
- la rivière Yamaska ne peut être enjambée que par quelques ponts ou passerelles;
- les artères routières présentent des débits importants de véhicules et parfois plusieurs voies de circulation difficilement franchissable ailleurs qu'aux intersections contrôlées par des arrêts ou des feux de circulation.

6. Sondage à la population

Afin de bien évaluer les besoins actuels en mobilité active sur le territoire de la Ville, un sondage pour orienter les actions de développement et de structuration du réseau d'infrastructures de mobilité active a

été effectué auprès de la population par la firme Léger au printemps 2022. Les recommandations de la firme à la suite du sondage sont résumées ci-dessous :

1. développer davantage l'interconnexion des pistes cyclables;
2. cibler et travailler sur les autres éléments qui peuvent affecter le sentiment de sécurité sur le réseau d'infrastructures;
3. évaluer la possibilité d'ajouter des stations d'équipements et des installations diverses;
4. tester (en projet pilote) le service de vélopartage;
5. traiter le vélo hors route comme une activité de niche.

Le sondage a donc permis de conclure que les citoyens sont favorables au développement et à l'agrandissement du réseau d'infrastructures de mobilité active dans leur ville.

7. Principes et orientations

7.1. Évaluation de la demande du réseau cyclable

Selon le Plan directeur de circulation, en considérant l'amélioration des infrastructures cyclables sur le territoire de la Ville de Granby et la croissance démographique, une augmentation des déplacements à vélo, tant récréatifs qu'utilitaires, peut être anticipée. Toujours selon Vélo Québec, entre 2000 et 2010, une augmentation de l'ordre de 17 % des déplacements à vélo comme moyen principal de transport a été observée au Québec. Cette augmentation peut donc être appliquée à Granby pour évaluer la demande dans les dix prochaines années, ce qui porte le nombre de déplacements anticipés à environ 1 300 déplacements par jour en juillet et à environ 2 100 déplacements par jour en période scolaire (mai à septembre en excluant les vacances scolaires).

La projection de ces déplacements pourrait également augmenter en fonction d'une offre en vélopartage. Cette possibilité d'ajout au réseau sera étudiée à l'aide d'un projet pilote à l'été 2023.

Le réseau cyclable actuel est composé de 64,5 km et le plan de mobilité active 2.1 vise à doubler cette longueur pour atteindre un total d'environ 131 km à court terme, soit dans les cinq prochaines années. Ces ajouts permettront d'améliorer l'offre de mobilité active autant de type récréatif que de type utilitaire sur le territoire et ainsi encourager les saines habitudes de vies.

Un tel prolongement du réseau cyclable nécessite un déploiement stratégique étalé sur plusieurs années. Le plan de mobilité active 2.1 comprend donc un échéancier de mise en œuvre et d'amélioration du réseau tenant compte des travaux de réfection des infrastructures déjà prévus aux plans triennal et quinquennal.

Les investissements sont importants pour construire des pistes cyclables protégées (avec bordures de béton) sur l'ensemble du réseau. De plus, les opportunités de combiner ces travaux à des reconstructions de rues prévues restent limitées à court terme. Étant donné ces contraintes, la

planification des travaux de prolongement des réseaux a été séparée en deux horizons de déploiement, soit un à court terme (0 à 5 ans) et un à long terme (5 à 15 ans).

7.2. Principes appliqués

Une bonne planification est capitale dans l'élaboration du réseau. Elle passe par la mise en place de principes d'aménagements durables et cohérents. Ainsi, la Ville de Granby se basera, entre autres, sur quatre grands principes, soit l'accessibilité, la connectivité, la complémentarité ainsi que le confort et la sécurité.

Accessibilité

Il importe que le réseau desserve tous les pôles d'importance, générateurs de déplacement ainsi que le plus de résidences possible. Ainsi, les tableaux présents à l'annexe VII montrent les principaux pôles d'importance de la ville de Granby et le délai prévus pour leur connectivité au réseau cyclable et multifonctionnel.

Le réseau cyclable et multifonctionnel est prévu d'être accessible à court terme, soit entre 0 à 5 ans, à 87 % pour les établissements d'enseignement, à 48 % pour les parcs et à 67 % pour les édifices publics. Vu la grande quantité de parcs se trouvant sur des rues locales avec un débit véhiculaire faible, plusieurs parcs ne sont pas reliés au réseau cyclable proposé à court et long terme.

De plus, le rapport de rétroaction du mouvement VÉLOSYPATHIQUE de l'année 2020 mise sur une promotion du vélo pour rendre davantage ce moyen de transport accessible au plus grand nombre de personnes. Par exemple, des activités telles qu'une randonnée des élus ainsi que des échanges avec les grands générateurs de déplacement à vélo de Granby, tels que le Cégep et le Collectif Granby à Vélo, sont encouragés afin d'obtenir les commentaires de ces groupes.

Connectivité

Un réseau cohérent doit être en mesure de relier les quartiers résidentiels aux pôles d'importance d'une façon la plus directe possible ainsi qu'en prenant en considération tous les obstacles et barrières physiques sur son passage. Une attention particulière doit être portée à la desserte des écoles primaires et secondaires de la ville, comme montré à l'annexe VII.

Suivant les conclusions du sondage, en comparaison au plan de mobilité active 1.0, le plan de mobilité active 2.1 comprend beaucoup plus d'embranchements afin d'augmenter l'interconnectivité des pistes sur le territoire urbanisé et de favoriser les déplacements utilitaires à vélo. La stratégie d'un déploiement à court terme permet de réserver une partie de la rue aux cyclistes rapidement.

Complémentarité

Le réseau doit être complémentaire aux autres moyens de transport, principalement le transport en commun. Cependant, le transport en commun à Granby est pour l'instant limité comparativement à de grands centres. Il serait tout de même pertinent de planifier l'aménagement du réseau vers des arrêts ou terminus d'autobus et en y aménageant des abris et supports à vélos. Une étude sur le transport en commun est prévue à l'été pour effectuer un diagnostic du réseau et proposer des améliorations. Cette étude comprendra notamment l'analyse de la faisabilité de l'intermodalité entre les circuits de transport en commun et un possible réseau de vélopartage.

Confort et sécurité

Afin de garantir son utilisation, le réseau doit donner à l'utilisateur un sentiment de confort et de sécurité. Ainsi, le réseau doit avoir minimalement une chaussée dure (asphalte ou béton) et uniforme. Dans certains cas, il devra y avoir une séparation physique entre la piste et les automobiles. Le type d'aménagement varie selon le débit véhiculaire, la vitesse affichée, la topographie, etc.

Différents critères ont été compilés afin de vérifier l'intégration de nouvelle piste sur les rues en fonction de leur hiérarchisation, du débit de véhicules, du type de piste, etc. Ces critères permettent de vérifier que le type de piste proposé est sécuritaire pour les cyclistes. De plus, un abaissement de la vitesse à 40 km/h sur la grande majorité des rues locales est prévu à l'été 2023, ce qui améliorera la sécurité des cyclistes et diminuera les risques d'accidents graves.

La sécurité en période estivale, mais également en période hivernale doit être priorisée afin d'optimiser les opérations de déneigement des pistes ainsi que les réparations de défauts de surface, telles que les nids de poule et l'ajustement des puisards de rue.

8. Déploiement du réseau cyclable

8.1. Échéancier à court terme (0 à 5 ans)

Un échéancier à court terme est proposé pour les cinq premières années du plan de mobilité active 2.1 afin d'accélérer le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble de la ville. Un déploiement global rapide des réseaux a été priorisé pour les investissements prévus à court terme. Ceci permettra d'augmenter rapidement l'interconnectivité et les prolongements des réseaux afin de desservir un maximum de secteurs. Des pistes de type transitoire avec un coût par mètre linéaire plus faible, tel que des chaussées désignées, des accotements asphaltés, des pistes bidirectionnelles et multifonctionnelles sur rue ainsi que des bandes cyclables (marquage et autres), ont été priorisées afin de déployer un maximum de réseaux rapidement. Ces cinq types de piste constitués principalement de marquage représentent 74 % des pistes de l'échéancier à court terme, comme montré au tableau suivant.

Tableau 3 : Compilation des types de piste à court terme (0 à 5 ans)

Type de piste	Année de réalisation					Total court terme (km)	Total court terme (%)	Total court terme et existant (km)	Total court terme et existant (%)
	2023	2024	2025	2026	2027				
Chaussée désignée	4.3	4.7	4.0	0.0	0.0	13.0	20%	13.3	10%
Accotement asphalté	1.6	4.3	8.2	1.4	0.0	15.4	23%	25.1	19%
Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	0.2	3.7	3.5	0.6	0.0	8.1	12%	11.7	9%
Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	0.0	0%
Bande cyclable	0.6	3.8	7.7	0.4	0.0	12.5	19%	14.1	11%
Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	0.2	1.5	0.0	0.0	0.0	1.7	3%	3.5	3%
Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	1.6	1.7	0.9	1.0	0.6	5.7	9%	6.0	5%
Piste multifonctionnelle (protégée)	3.3	0.8	0.8	2.5	0.4	7.8	12%	11.7	9%
Piste cyclable unidirectionnelle en site propre	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	0.0	0%
Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0%	23.9	18%
Piste multifonctionnelle en site propre	1.4	0.1	0.0	0.0	0.3	1.8	3%	21.6	16%
TOTAL						66.2	100%	130.7	100%

8.2. Échéancier à long terme (5 à 15 ans)

Suivant les investissements à court terme, le déploiement du réseau sera déjà bien établi. Les investissements annuels prévus à long terme viendront non seulement poursuivre le déploiement restant à faire du réseau, mais aussi augmenter la sécurité des pistes de type transitoires mise en place lors du déploiement à court terme. À titre d'exemple, la piste de la rue Bourget, prévue à court terme en marquage avec balises flexibles, deviendra à long terme une piste de type protégée avec bordures de béton. De façon générale, les travaux prévus à long terme ont un coût au mètre linéaire plus important. Le tableau suivant montre que les pistes de type protégées et en site propre représentent 84 % des types de pistes prévues à long terme.

Les pistes dites « future » sont également incluses dans le déploiement à long terme, illustrées en gris sur les plans. Ces dernières sont prévues dans le cadre de futurs développements de promoteurs ou nécessitent des autorisations d'autres instances telles que le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) ou d'autres municipalités.

Tableau 4 : Compilation des types de piste à long terme (5 à 15 ans)

Type de piste	Année de réalisation										Total long terme (km)	Total long terme (%)	Total long et court terme (km)	Total long et court terme (%)
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037				
Chaussée désignée	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	15%	16.2	11%
Accotement asphalté	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	25.1	17%
Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	11.7	8%
Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	0.0	0%
Bande cyclable	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	14.1	9%
Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.2	0.3	1.6	0.0	0.0	2.5	13%	6.0	4%
Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	0.8	0.0	0.0	0.5	0.6	1.0	1.2	0.0	1.7	1.4	7.3	38%	13.2	9%
Piste multifonctionnelle (protégée)	0.0	0.0	1.4	0.4	0.6	0.3	0.0	1.0	1.1	0.7	5.5	29%	17.1	11%
Piste cyclable unidirectionnelle en site propre	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	0.0	0%
Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	23.9	16%
Piste multifonctionnelle en site propre	0.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	4%	22.4	15%
TOTAL											18.9	100%	149.6	100%

8.3. Coût du déploiement du réseau cyclable à court et à long terme (0 à 15 ans)

Les deux tableaux suivants présentent les coûts annuels à prévoir pour le déploiement des réseaux, sans et avec indexation des coûts. Selon les coûts indexés à 2%/an et afin de prioriser un déploiement rapide, 40 % des coûts des quinze prochaines années sont prévus à court terme pour une mise en place de 92 % du réseau. Par la suite, des travaux pour aménager des pistes de type protégées ou en site propre nécessitent 60 % des coûts dans l'échéancier à long terme pour l'aménagement de nouvelles pistes (8 %). À noter que 20 % des pistes aménagées à court terme (comprises dans le 92 % de l'échéancier à court terme) seront modifiées à long terme pour les rendre davantage sécuritaires et garantir un confort de roulement.

Tableau 5 : Longueurs et coûts annuels du déploiement du réseau cyclable (sans indexation)

	Année	Longueur ajoutée (année en cours) (km)	Longueur modifiée (marquage à protéger) (km)	Longueur ajoutée (année en cours) (%)	Coût des travaux (sans aide fin.) (\$)	Coût des travaux (avec aide fin.) (\$)	Coût des travaux (sans aide fin.) (%)
Court terme	2023	13,2	0,0	18 %	4 040 000 \$	1 970 000 \$	12 %
	2024	20,6	0,0	29 %	3 590 000 \$	1 930 000 \$	11 %
	2025	25,1	0,0	35 %	3 120 000 \$	2 060 000 \$	9 %
	2026	5,9	0,0	8 %	2 760 000 \$	2 090 000 \$	8 %
	2027	1,4	0,0	2 %	1 250 000 \$	630 000 \$	4 %
	Sous-total (0 à 5 ans)	66,2	0,0	92 %	14 760 000 \$	8 680 000 \$	44 %
Long terme	2028	1,1	0,0	1 %	1 230 000 \$	620 000 \$	4 %
	2029	3,5	0,0	5 %	1 060 000 \$	540 000 \$	3 %
	2030	0,0	1,4	0 %	1 510 000 \$	760 000 \$	5 %
	2031	0,5	0,7	1 %	1 810 000 \$	910 000 \$	5 %
	2032	0,6	0,6	1 %	1 650 000 \$	830 000 \$	5 %
	2033	0,0	1,5	0 %	1 590 000 \$	800 000 \$	5 %
	2034	0,0	1,4	0 %	1 600 000 \$	800 000 \$	5 %
	2035	0,0	2,6	0 %	3 420 000 \$	2 250 000 \$	10 %
	2036	-0,3	3,1	0 %	2 900 000 \$	1 450 000 \$	9 %
	2037	0,0	2,1	0 %	1 760 000 \$	880 000 \$	5 %
	Sous-total (5 à 15 ans)	5,4	13,5	8 %	18 530 000 \$	9 840 000 \$	56 %
Court et long terme	Total (0 à 15 ans)	71,6	13,5	100 %	33 290 000 \$	18 520 000 \$	100 %

Notes :

1. Les coûts présentés ne sont pas indexés.
2. Durant les années 2028 à 2032, de nouvelles voies cyclables sont ajoutées au réseau. Par la suite, entre 2033 et 2037, des pistes existantes faites dans le volet court terme sont modifiées pour être plus sécuritaires (devient protégée ou sur site propre au lieu de seulement en marquage).
3. Les coûts de travaux avec aides financières possibles sont à titre indicatif puisque les programmes d'aide financière sont sujets à changement dans le temps.
4. Les longueurs et coûts de travaux des voies cyclables identifiées aux plans comme « future » (plus de 15 ans ou inconnu) ne sont pas compilés dans ce tableau.

Tableau 6 : Longueurs et coûts annuels du déploiement du réseau cyclable (avec indexation)

	Année	Longueur ajoutée (année en cours) (km)	Longueur modifiée (marquage à protéger) (km)	Longueur ajoutée (année en cours) (%)	Coût des travaux (sans aide fin.) (\$)	Coût des travaux (avec aide fin.) (\$)	Coût des travaux (sans aide fin.) (%)
Court terme	2023	13,2	0,0	18 %	4 040 000 \$	1 970 000 \$	11 %
	2024	20,6	0,0	29 %	3 670 000 \$	1 970 000 \$	10 %
	2025	25,1	0,0	35 %	3 220 000 \$	2 140 000 \$	9 %
	2026	5,9	0,0	8 %	2 910 000 \$	2 210 000 \$	8 %
	2027	1,4	0,0	2 %	1 360 000 \$	680 000 \$	4 %
	Sous-total (0 à 5 ans)	66,2	0,0	92 %	15 200 000 \$	8 970 000 \$	40 %
Long terme	2028	1,1	0,0	1 %	1 360 000 \$	680 000 \$	4 %
	2029	3,5	0,0	5 %	1 200 000 \$	630 000 \$	3 %
	2030	0,0	1,4	0 %	1 740 000 \$	870 000 \$	5 %
	2031	0,5	0,7	1 %	2 060 000 \$	1 030 000 \$	5 %
	2032	0,6	0,6	1 %	1 900 000 \$	950 000 \$	5 %
	2033	0,0	1,5	0 %	1 940 000 \$	970 000 \$	5 %
	2034	0,0	1,4	0 %	1 990 000 \$	1 000 000 \$	5 %
	2035	0,0	2,6	0 %	4 350 000 \$	2 870 000 \$	11 %
	2036	-0,3	3,1	0 %	3 770 000 \$	1 890 000 \$	10 %
	2037	0,0	2,1	0 %	2 330 000 \$	1 170 000 \$	6 %
Sous-total (5 à 15 ans)	5,4	13,5	8 %	22 640 000 \$	12 060 000 \$	60 %	
Court et long terme	Total (0 à 15 ans)	71,6	13,5	100 %	37 840 000 \$	21 030 000 \$	100 %

Notes :

1. Les coûts présentés sont inclus avec une indexation de 2 % par an.
2. Durant les années 2028 à 2032, de nouvelles voies cyclables sont ajoutées au réseau. Par la suite, entre 2033 et 2037, des pistes existantes faites dans le volet court terme sont modifiées pour être plus sécuritaires (devient protégée ou sur site propre au lieu de seulement en marquage).
3. Les coûts de travaux avec aides financières possibles sont à titre indicatif puisque les programmes d'aide financière sont sujets à changement dans le temps.
4. Les longueurs et coûts de travaux des voies cyclables identifiées aux plans comme « future » (plus de 15 ans ou inconnu) ne sont pas compilés dans ce tableau.

9. Réseaux projetés

9.1. Pistes projetées à court terme

Les pistes projetées à court terme sont montrées à l'annexe IX et l'inventaire total de ces pistes est compris dans un tableau disponible à l'annexe X. Ces deux outils vont permettre un suivi des pistes à réaliser annuellement ainsi qu'un suivi des coûts unitaires de chaque type de pistes afin de prévoir les budgets disponibles pour la réalisation des pistes à court terme.

9.2. Pistes projetées à long terme

Les pistes projetées à long terme sont montrées à l'annexe XI et l'inventaire total de ces pistes est compris dans un tableau disponible à l'annexe XII. Ces deux outils vont également permettre un suivi des pistes à réaliser ainsi que des coûts en plus de permettre d'établir un échéancier d'entretien des pistes, tel que du resurfaçage.

9.3. Pistes projetées futures

L'ensemble des pistes projetées futures, c'est-à-dire au-delà de quinze ans ou que la date de réalisation est inconnue sont présentée à l'annexe XIII soit une longueur de 19,9 km, ce qui mènera à un total de 169,5 km de pistes cyclables et multifonctionnelles.

10. Application sportive « Strava » et « Strava-Metro »

10.1. Application sportive « Strava »

L'application sportive sociale « Strava », conçue en 2009 par ses fondateurs Michael Horvath et Mark Gainey, est une plateforme numérique permettant aux athlètes et à la communauté sportive d'enregistrer et de partager leurs sorties sportives. Les activités sont enregistrées par l'application et peuvent ensuite être consultées et partagées, que ce soit pour le plaisir ou pour l'entraînement (si les utilisateurs souhaitent rendre publiques leurs activités). Un grand nombre d'informations sont collectés lorsque que l'on enregistre une sortie dont notamment :

- le type d'activité (marche, course à pied, vélo, ski de fond, nage, etc.);
- la durée;
- le parcours;
- le dénivelé parcouru;
- le classement de l'utilisateur sur les segments parcouru par rapport aux autres utilisateurs ayant aussi enregistré une sortie et empruntés les mêmes segments.

Cette application est une de plus populaire au monde, ayant plus de 95 millions d'utilisateurs dans plus de 195 pays.

10.2. Application « Strava Metro »

L'application « Strava Metro » est une plateforme de compilation de l'ensemble des sorties des utilisateurs sous forme de cartes. Plusieurs informations sont représentées sur les cartes dont entre autres :

- le nombre d'activités qui ont été enregistrées par les utilisateurs de l'application « Strava » sur les segments pour la période sélectionnée (données disponibles à partir 2019);
- le type d'activité (vélos ou vélos électriques, marche ou course à pied);
- les tranches d'âge des utilisateurs;

- les statistiques de fréquentation (heure de pointe, journées et mois les plus achalandés);
- les parcours les plus utilisés;
- les statistiques « Origine et Destination ».

En 2020, « Strava Metro » a été rendu disponible gratuitement pour les villes et organismes dans le but de les aider à mieux connaître, analyser et développer leur réseau de mobilité active.

Dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité active, la candidature de la Ville de Granby a été acceptée à l'hiver 2023. L'ensemble de données sur le territoire de la MRC de La Haute-Yamaska est donc disponible pour être consulté et télécharger par la Ville de Granby.

Cet outil permettra notamment :

- de mieux comprendre le comportement des usagers des ouvrages de mobilité active sur le territoire de la Ville;
- d'améliorer la sécurité des infrastructures de mobilité actives;
- d'identifier les parcours les plus utilisés par les cyclistes et les marcheurs;
- de valider l'augmentation de la fréquentation suivant l'ajout d'infrastructures de mobilité active;
- de faire des corrélations entre le nombre d'utilisateurs de l'application « Strava » et le nombre total d'utilisateurs à l'aide des compteurs à vélos physiquement installés sur le territoire.

10.3. Limitations de « Strava Metro »

Les données fournies par l'application « Strava Metro » sont celles recueillies auprès des utilisateurs de l'application « Strava ». La quantité d'utilisateurs et les informations présentées représentent donc une fraction seulement du nombre total d'utilisateurs. Afin d'obtenir une estimation du nombre d'utilisateurs réels, des corrélations ont été effectuées avec les données recueillies des compteurs à vélos physiques installés sur le territoire de la ville. L'analyse de corrélation pourra être bonifiée dans les années à venir avec l'installation de nouveau compteurs à différents endroits sur le territoire de la ville.

Tableau 7 : Nombre de vélos comptés comparativement aux données « Strava »

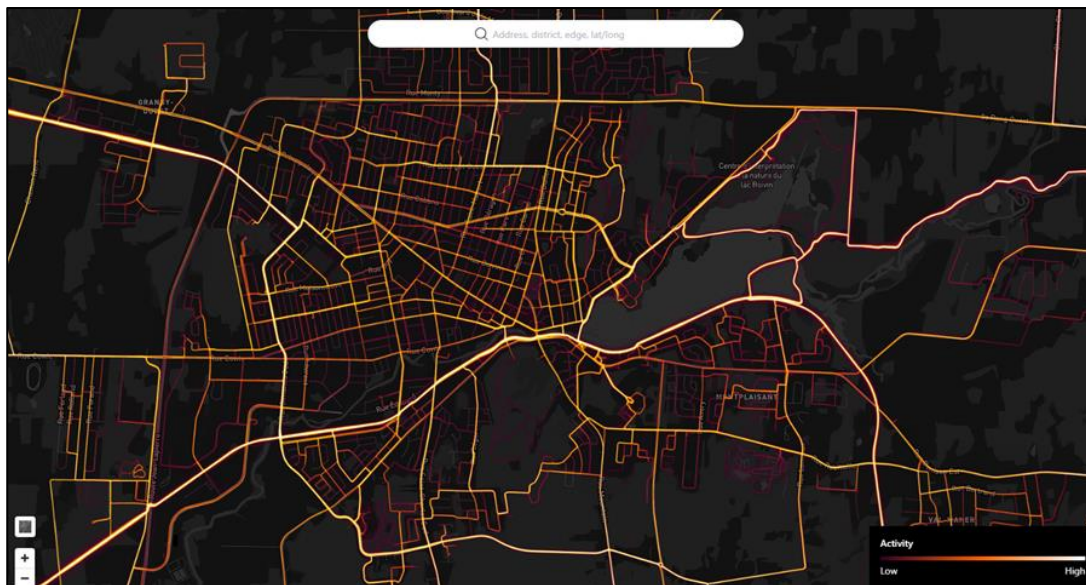
Lieu	Période	Nombre de vélos comptés	Données « Strava »	Ratio
Afficheur Esplanade	1 ^{er} janvier 2019 au 9 février 2023	1 042 262	50 085	4,81 %
Lien Passerelle-Principale	7 juin au 17 octobre 2019	29 792	510	1,71 %
Saint-Hubert	28 mai au 18 octobre 2021	26 208	665	2,54 %
Lien Léger-Dorchester	4 juin au 13 octobre 2020	20 592	735	3,57 %

10.4. Principales fonctionnalités

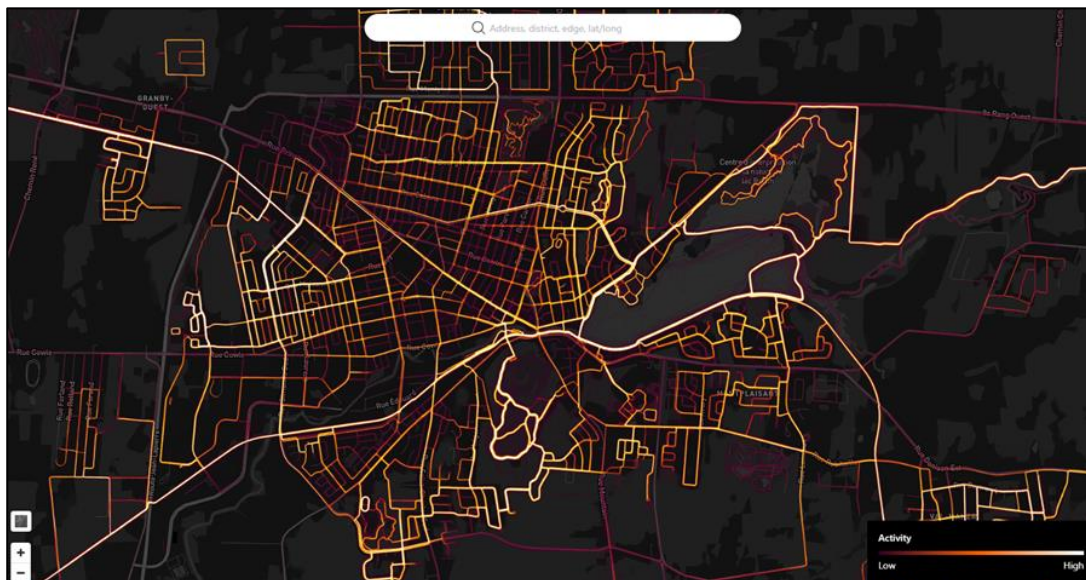
« Cartes thermiques »

Le mode « carte thermique » permet de voir rapidement les parcours les plus utilisés par les utilisateurs. Les parcours les plus utilisés apparaissent de couleurs vives et les moins utilisés de couleurs foncées. Ce mode permet de visualiser les cartes pour les cyclistes et les marcheurs/joggeurs, et ce, pour la dernière année. Ci-dessous les illustrations des « cartes thermiques » des cyclistes et des marcheurs/joggeurs de mars 2022 à février 2023.

Carte 1 : Carte thermique des cyclistes de mars 2022 à février 2023



Carte 2 : Carte thermique des marcheurs/joggeurs de mars 2022 à février 2023



« Origines et destinations »

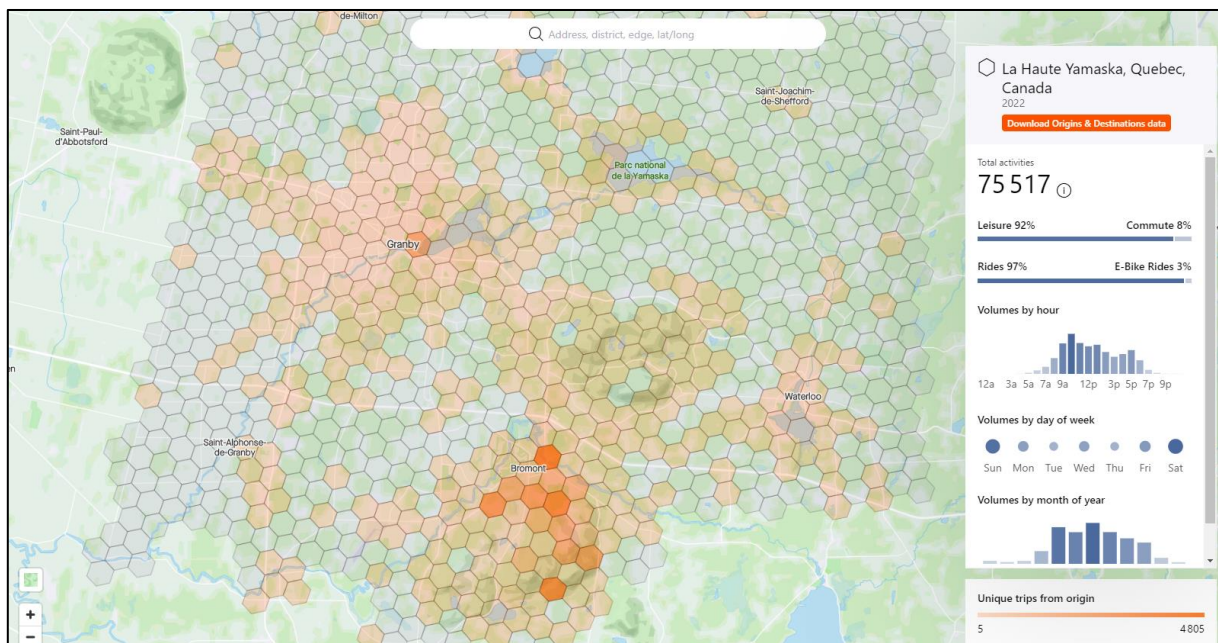
La fonction « origines et destinations » permet de visualiser, pour différentes périodes, les points de départ (origines) et les points d'arrivée (destinations) les plus populaires des cyclistes et des

marcheurs/joggeurs. En sélectionnant une des zones d'origine ou de destination, les informations suivantes peuvent être consultées :

- le nombre de départs (ou d'arrivées) de cette zone;
- les destinations (ou origines) les plus populaires à partir de l'origine (ou destination) sélectionnée;
- les durées et distances des parcours;
- le type d'activité (loisir ou transport);
- les heures et mois les plus achalandés.

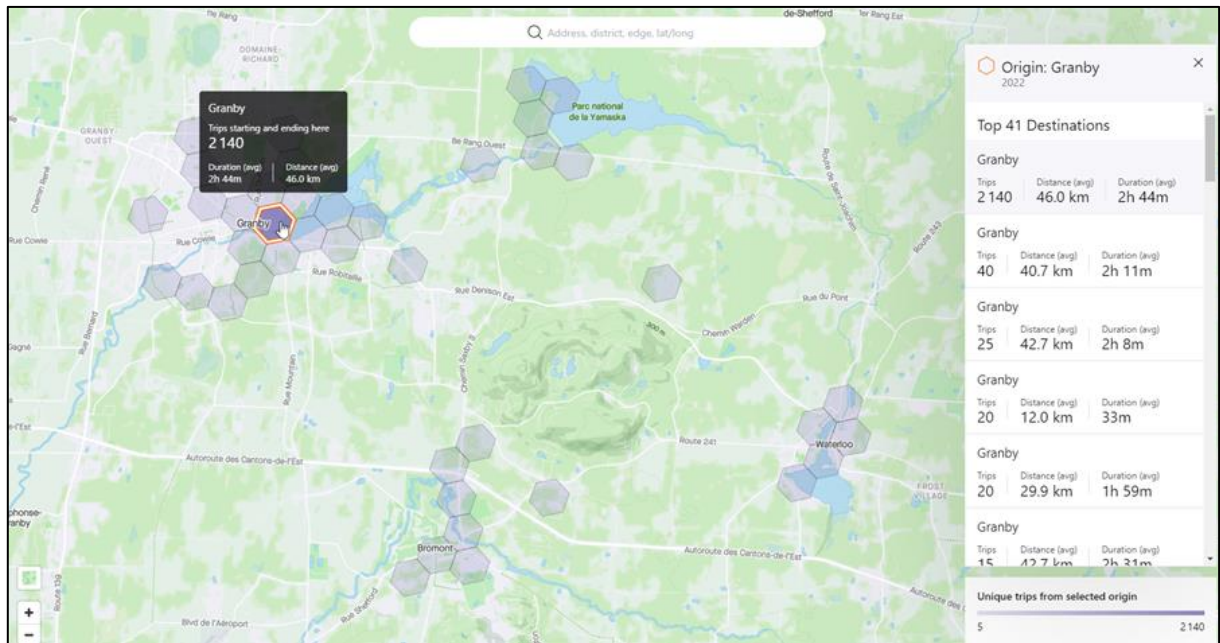
Par exemple, la carte ci-dessous illustre le point de départ le plus populaire pour les cyclistes en 2022 sur l'ensemble du territoire de la MRC.

Carte 3 : Carte « origines et destinations » de la MRC de La Haute-Yamaska pour l'année 2022



La carte ci-dessous représente le point de départ le plus populaire sur le territoire de la Ville de Granby, soit la place de la Gare. Les 41 destinations les plus populaires y sont illustrées.

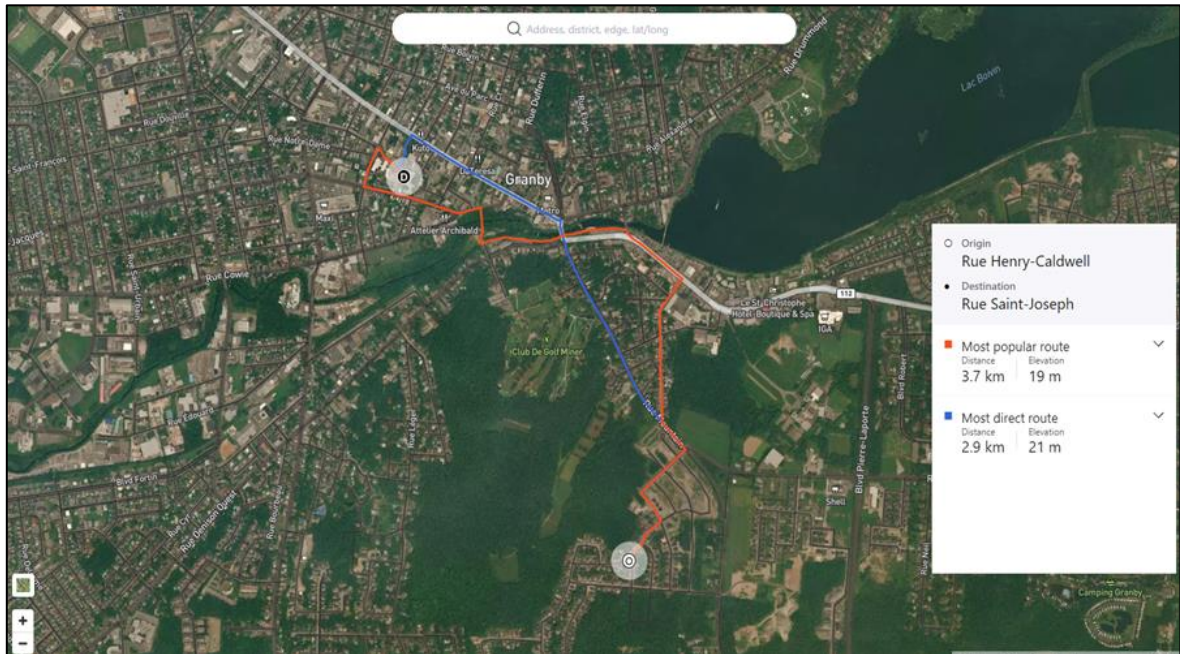
Carte 4 : Carte « origines et destinations » illustrant le point de départ le plus populaire de Granby pour l'année 2022



« Routes »

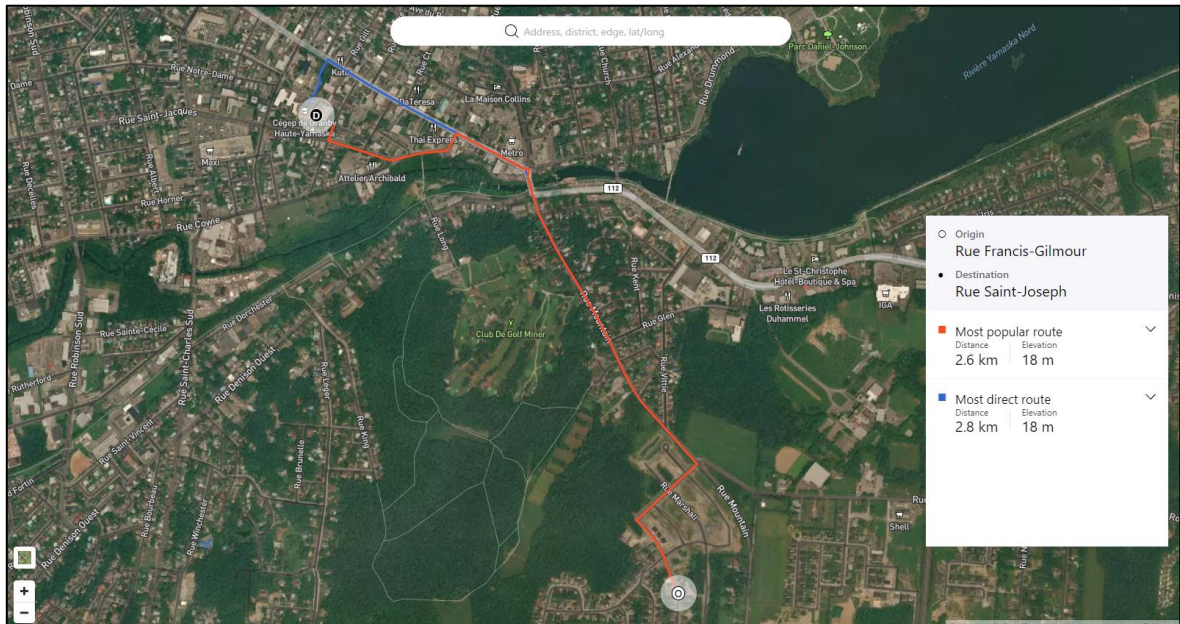
La fonction « route » permet d'illustrer les trajets le plus directs et les plus utilisés entre un point d'origine et un point d'arrivée sélectionnés, et ce, pour les cyclistes et les marcheurs/joggeurs. Les données de la dernière année sont utilisées pour illustrer les parcours. La carte ci-dessous illustre le parcours le plus utilisé (en rouge) et le plus direct (en bleu) pour un trajet à vélo entre la rue Francis-Gilmour et le Cégep de Granby.

Carte 5 : Carte « routes » illustrant le parcours le plus utilisé (en rouge) et le plus direct (en bleu) pour un trajet à vélo entre la rue Francis-Gilmour et le Cégep de Granby



La carte ci-dessous illustre le même exercice, mais pour un trajet à la marche ou en jogging.

Carte 6 : Carte « routes » illustrant le parcours le plus utilisé (en rouge) et le plus direct (en bleu) pour un trajet à la marche ou en jogging entre la rue Francis-Gilmour et le Cégep de Granby



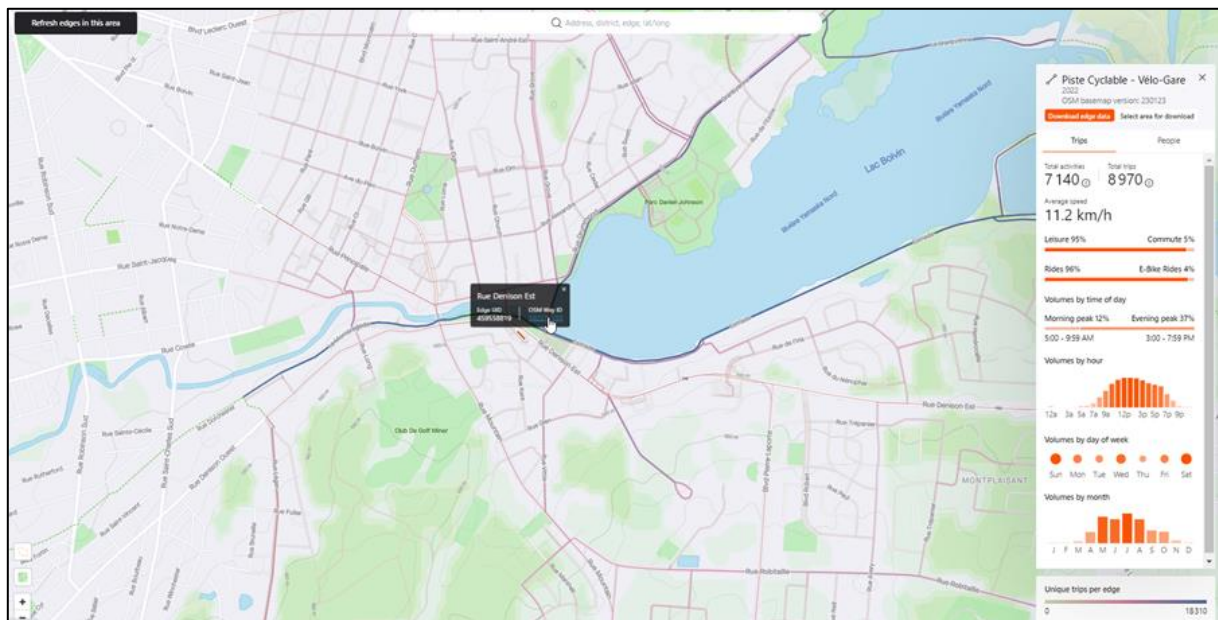
« Rues »

La fonction « rues » permet de visualiser les statistiques des cyclistes et des marcheurs/joggeurs pour chaque tronçon de rue sélectionné, et ce, pour la période sélectionnée. Les informations suivantes peuvent être visualisées :

- le nombre de passages (ou d'activités) sur cette rue;
- la vitesse moyenne;
- le type d'activité (loisir ou transport);
- les heures et mois les plus achalandés;
- les tranches d'âges des utilisateurs;

La carte ci-dessous illustre l'exemple du pont de la gare et les informations sur les cyclistes durant l'année 2022.

Carte 7 : Carte « rues » illustrant l'achalandage cycliste sur le pont de la Gare durant l'année 2022



11. Conclusion

En conclusion, ce plan de mobilité active 2.1 a permis un survol des pistes existantes et du plan de mobilité active 1.0 datant de 2016 afin de cibler les problématiques de développement du réseau cyclable et d'assurer de grands principes tels que l'accessibilité, la connectivité, la complémentarité ainsi que le confort et la sécurité. C'est pourquoi un scénario à court terme et un scénario à long terme de déploiement du réseau cyclable sont recommandés dans ce plan de mobilité active 2.1, lequel permettra également un meilleur suivi des infrastructures de mobilité active existantes et projetées.

12. Bibliographie

Plan directeur de circulation, version du 8 mars 2016, CIMA+

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, Vélo Québec

Annexe I

Extrait du Plan directeur de circulation

Une vérification de l'environnement routier aux abords des résidences pour personnes âgées a été réalisée afin de valider la présence d'aménagements pour ces usagers vulnérables. Or, la plupart des résidences sont situées sur des rues sur lesquelles des trottoirs sont aménagés sur au moins un côté de la rue. La seule résidence pour laquelle une déficience a été relevée au niveau de la desserte piétonnière est le Faubourg Champêtre, situé au 310, rue Denison Ouest. Un trottoir est en place seulement du côté opposé à la résidence, et comme il s'agit d'un axe achalandé, il peut être problématique pour les personnes âgées de traverser la rue Denison Ouest pour rejoindre le trottoir.

À noter qu'une *Politique de rénovation des infrastructures*¹² a été élaborée afin de définir les lignes directrices d'aménagement des rues sur le territoire de Granby. Celle-ci définit les gabarits des rues selon la hiérarchie routière et inclut la justification des trottoirs.

Voies cyclables

Des voies cyclables sont aménagées à plusieurs endroits dans la Ville, permettant de relier Granby aux villes voisines et aux principales attractions de la région. Les différentes voies cyclables aménagées sur le réseau sont reliées entre elles, ce qui assure une bonne continuité du réseau. La figure 2.13 présente l'ensemble des voies cyclables aménagées et projetées sur le territoire de la Ville de Granby.

La Route des champs

La Route des Champs, un parcours d'une longueur totale de 40 km situé au cœur de la Montérégie, circule sur le territoire de la Ville de Granby. La piste cyclable a été aménagée sur le tracé de l'ancienne voie ferrée. Cette piste permet de relier les villes de Richelieu à Granby. À Granby, il s'agit d'une piste cyclable en site propre longeant la rue Principale, de la limite ouest de Granby jusqu'à la rue Simonds. Elle traverse la route 139 au moyen d'un tunnel situé sous la chaussée.

La Granbyenne

La Granbyenne est une piste cyclable d'une longueur totale de près de 20 km reliant le Parc de la Yamaska au Lac Boivin à Granby. Elle comprend deux boucles, une traversant le Lac Boivin, l'autre permettant d'accéder au Centre d'interprétation de la nature du Lac Boivin.

L'Estriade

L'Estriade est une piste cyclable en site propre de plus de 20 kilomètres faisant partie de la Route Verte, reliant Granby à Waterloo. La piste cyclable a été aménagée sur le tracé de l'ancienne voie ferrée. À Granby, elle débute au Lac Boivin et se poursuit en direction sud en suivant la limite est de la Ville de Granby.

L'achalandage sur cette piste cyclable dépasse les 100 000 usagers annuellement, dont 30 000 en juillet seulement. La semaine, une moyenne de 400 usagers par jour a été recensée, alors que la fin de semaine, 780 usagers sont dénombrés quotidiennement¹³.

La Montérégiade I

La Montérégiade I, piste cyclable de plus de 20 km reliant Farnham à Granby, suit le tracé de l'ancien chemin de fer du C.N., de la limite ouest de Granby jusqu'au Lac Boivin. Elle traverse

¹² *Politique de rénovation des infrastructures*¹², Services techniques, Ville de Granby, mai 2005.

¹³ *L'état du vélo au Québec en 2010*, Vélo Québec, p. 21.

l'autoroute 10 et la route 139 au moyen d'étagements. À noter que la Montérégiade II, quant à elle, relie Farnham et Iberville.

Voies cyclables projetées

Afin d'assurer une meilleure continuité du réseau cyclable, la Ville de Granby projette l'aménagement de nouveaux tronçons cyclables, lequel est présenté à la figure 2.13. Ces nouveaux liens permettront d'améliorer la desserte cyclable à des fins utilitaires.

Le nouveau lien projeté entre la rue Denison Est et l'Estriade, par la rue Lemieux, est stratégiquement positionné, puisqu'il permettra de relier les nouveaux développements résidentiels du secteur à l'Estriade.

Un nouveau tronçon cyclable est également projeté, en bordure de la rue Mountain, reliant les rues Robitaille et Denison Est. Ce nouveau tronçon permettra de relier les nouveaux développements à la Montérégiade. À noter que la voie projetée prend fin à l'intersection des rues Mountain et Robitaille, elle ne rejoint pas le boulevard Pierre-Laporte et la nouvelle école.

Problématiques

Les voies cyclables aménagées sur le territoire de la Ville de Granby sont à vocation principalement récréative. Ces voies peuvent difficilement être utilisées à des fins utilitaires, soit pour le transport, puisqu'à l'extérieur de ces voies identifiées, il n'y a pas d'aménagement pour les cyclistes sur le réseau routier.

Actuellement, les quartiers résidentiels et les secteurs d'emploi ne sont pas desservis par le réseau cyclable. Les cyclistes doivent donc circuler à même les voies de circulation pour rejoindre les aménagements cyclables.

Aucun aménagement cyclable n'est en place au nord du boulevard David-Bouchard, soit dans l'ancien Canton de Granby. Les cyclistes doivent donc circuler en bordure de la rue pour rejoindre les pistes cyclables localisées plus au sud.

Certains passages cyclables n'ont pas été aménagés de façon à ce qu'ils forment un angle de 90 degrés avec la rue traversée. Pour réduire la distance de traversée des cyclistes et améliorer la visibilité au passage, ces passages devraient être réaménagés. Les passages à angle traversent les rues suivantes :

- chemin Gagné (La Montérégiade);
- chemin Bousquet (La Montérégiade);
- chemin Bernard (La Montérégiade);
- boulevard Industriel (La Montérégiade);
- rue Robinson Sud (La Montérégiade);
- rue Saint-Charles Sud (La Montérégiade);
- rue Irwin (La Route des Champs);
- rue Saint-Jude Sud (La Route des Champs).

L'Estrade est accessible également aux piétons et aux patins à roues alignées. Sa largeur actuelle de 3,25 mètres est insuffisante pour permettre une cohabitation adéquate entre les différents usagers. Selon les exigences du MTQ, puisque les différents usagers sont regroupés sur la même chaussée, elle devrait être élargie à au moins 3,75 mètres.

Un relevé des infrastructures cyclables existantes a été réalisé afin d'identifier les problématiques actuelles en matière de signalisation ou d'aménagement. Le tableau 2.12 décrit les non-conformités relevées au niveau des aménagements cyclables.

Tableau 2.12 : Non-conformités des aménagements cyclables

Emplacement	Problématique
Rue des Oliviers (La route des champs)	Marquage incomplet approche est piste cyclable (manque macle et vélo)
Rue Irwin (La route des champs)	Marquage incomplet piste cyclable (manque macle et vélo)
Rue Saint-Jude Nord (La route des champs)	Marquage incomplet piste cyclable (manque macle et vélo)
Rue Simonds Sud (piste cyclable sur rue)	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue non conforme en raison des nombreux accès adjacents Bandes de passages pour bicyclettes non conformes aux intersections contrôlées ¹⁴
Intersection Simonds Sud / Saint-Jacques	Feux de circulation non conformes et absence de feux pour piétons et cyclistes
Intersection Simonds Sud / Cowie	Feux de circulation non conformes et absence de feux pour piétons et cyclistes

Une problématique a également été soulevée au passage pour cycliste de la Route Verte sur la rue Denison Est, à l'est de l'intersection avec la rue Ostiguy. En effet, malgré la reconfiguration du passage anciennement à angle, des problématiques de sécurité perdurent en raison de la vitesse élevée pratiquée sur la rue Denison Est. D'ailleurs, une étude est en cours afin d'identifier les interventions susceptibles d'améliorer la sécurité des cyclistes à ce passage¹⁵.

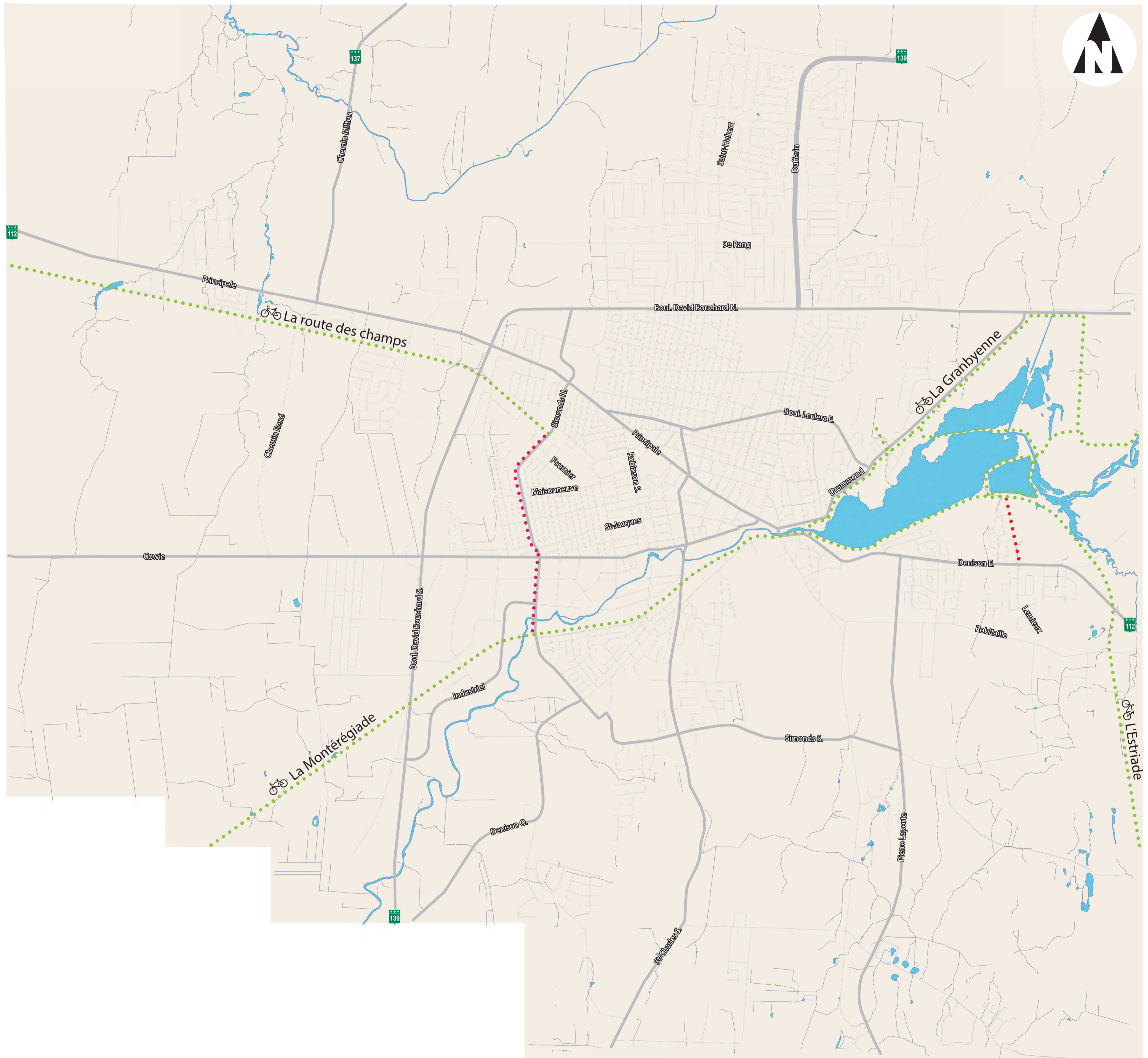
Les problématiques relatives à la localisation des voies cyclables sur le réseau sont présentées à la figure 2.14. Le tableau 2.13 présente les forces et faiblesses du réseau cyclable.

Tableau 2.13 : Forces et faiblesses du réseau cyclable

Forces	Faiblesses
Réseau récréatif bien développé et relié aux réseaux cyclables des municipalités voisines	Réseau cyclable utilitaire peu développé
	Déficiences au niveau de la desserte des quartiers résidentiels et secteurs d'emplois
	Aucun aménagement cyclable au nord du boulevard David-Bouchard
	Présence de passages à angle sur le réseau
	Non-conformités identifiées au niveau du marquage et de la signalisation

¹⁴ MTQ, Normes - Ouvrages routiers, Tome V, chapitre 7, Annexe A.

¹⁵ *Passages de piste cyclable en milieu rural et périurbain*, Université de Sherbrooke, rapport d'étape, 15 novembre 2011.



LÉGENDE

- ● ● ● ● Piste cyclable en site propre
- ● ● ● ● Piste cyclable sur rue

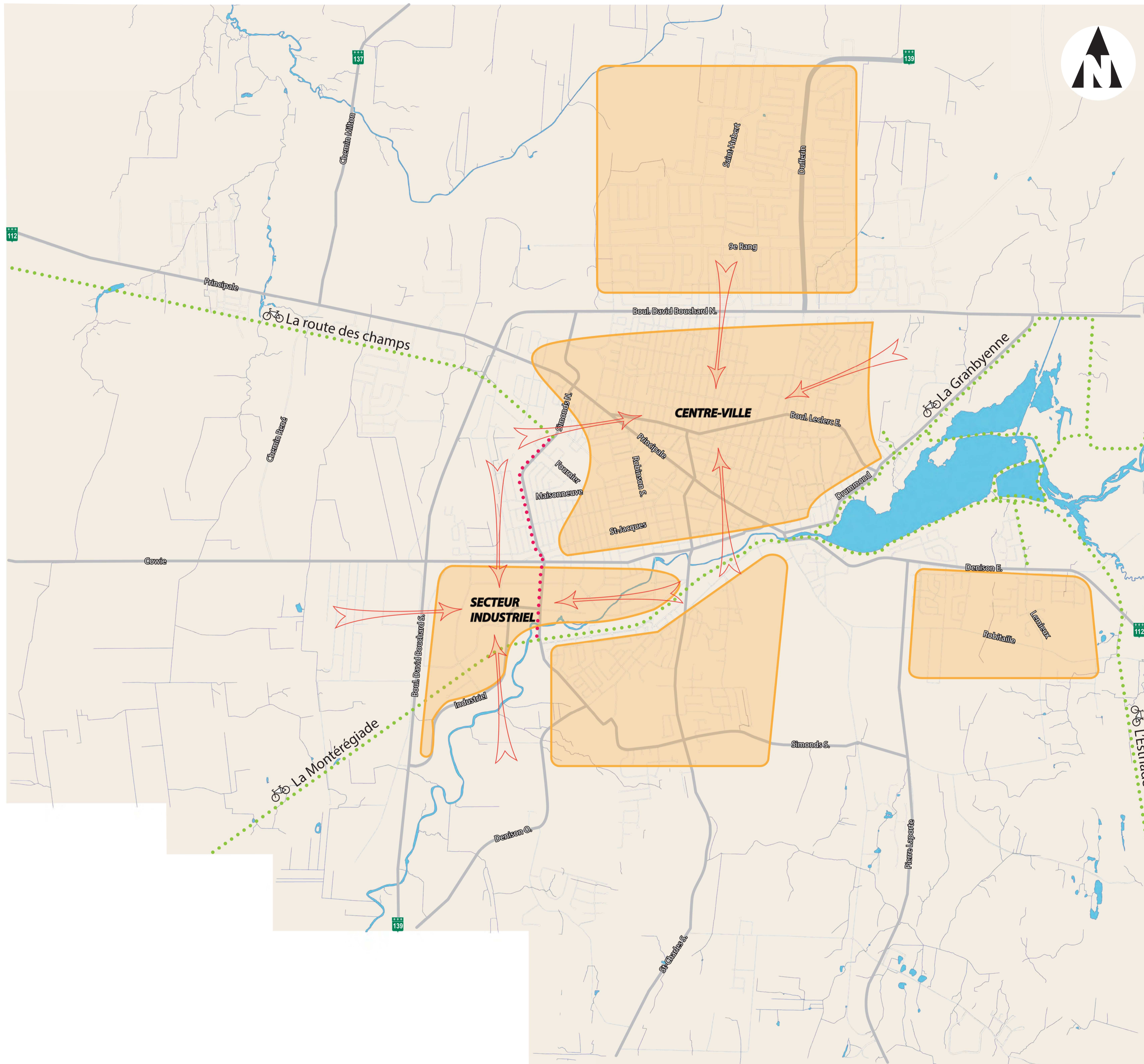
PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION
Ville de Granby

VOIES CYCLABLES

Figure 2.13

CIMA
Partenaire de génie
SG05976A
Mars 2016

SOURCE : VILLE DE GRANBY



- LÉGENDE**
- Piste cyclable en site propre
 - Piste cyclable sur rue
 - Secteur non desservi
 - Difficulté d'accès

PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION
Ville de Granby

**VOIES CYCLABLES
PROBLÉMATIQUES**

Figure 2.14

Évaluation de la demande du réseau cyclable

En juillet, selon le document « L'état du vélo en 2010 » de Vélo Québec, l'achalandage actuel sur l'Estriade est évalué à 440 passages par jour la semaine. La route verte est utilisée majoritairement à des fins récréatives.

D'autre part, tel que présenté dans l'analyse socio-économique, 335 personnes faisant partie de la population active utilisent leur vélo pour leurs déplacements quotidiens, ce qui correspond à 670 déplacements par jour en considérant l'aller-retour.

Selon l'Institut de la statistique du Québec, le nombre de personnes âgées de 4 à 19 ans se chiffre à environ 7 000 individus. De plus, selon Vélo Québec, une proportion de 5 % des élèves utilise son vélo pour se rendre à l'école. Le nombre d'élèves utilisant le vélo peut donc être évalué à environ 350, ce qui correspond à 700 déplacements en considérant l'aller-retour.

Ainsi, en considérant l'achalandage actuel à des fins récréatives (440 déplacements / jour) et utilitaires (670 déplacements / jour), la demande actuelle en termes de déplacements à vélo en période estivale (juillet) se situe à environ 1 110 déplacements par jour, en excluant les déplacements des élèves qui sont en vacances en juillet. Lorsqu'on ajoute les déplacements des élèves, pour représenter par exemple les mois de juin ou septembre, la demande actuelle peut être évaluée à environ 1 810 déplacements par jour.

En considérant l'amélioration des infrastructures cyclables sur le territoire de Granby et la croissance démographique, une augmentation des déplacements à vélo, tant récréatifs qu'utilitaires, peut être anticipée. Toujours selon le document de Vélo Québec, entre 2000 et 2010, une augmentation de l'ordre de 17 % des déplacements à vélo comme moyen principal de transport a été observée au Québec. Cette augmentation peut donc être appliquée à Granby pour évaluer la demande dans les dix prochaines années, ce qui porte le nombre de déplacements anticipés à environ 1 300 déplacements par jour en juillet et environ 2 100 déplacements par jour en période scolaire (mai à septembre en excluant les vacances scolaires).

2.2.7 Signalisation d'acheminement

La signalisation d'acheminement vers les différents équipements municipaux et touristiques de la ville a complètement été mise à jour au cours de l'année 2012. Cette signalisation est localisée à des endroits névralgiques afin de pouvoir concentrer vers l'itinéraire voulu la plus grande proportion possible d'utilisateurs ou de visiteurs.

Un total de neuf structures (panneau et poteau) a été retiré de l'ancien plan de signalisation d'acheminement en vigueur et cinq ont été ajoutées afin de porter le nombre total de structures de signalisation d'acheminement présentes sur le territoire de la Ville à 68. Ces 68 structures sont mises en place pour assurer l'acheminement vers les différents équipements municipaux et touristiques suivants :

- Centre sportif Léonard-Grondin
- Centre sportif Louis-Choinière
- Centre communautaire Saint-Benoît
- Autoroute
- Bibliothèque Paul-O.-Trépanier
- Polyvalente J.-H. Leclerc
- Club de golf Miner et Boisés-Miner
- Hôtel de Ville
- Parc Daniel-Johnson
- Parc de soccer J.Y. Phaneuf

- Bureau d'accueil touristique
- Cégep de Granby
- Zoo / Amazoo
- Lac Boivin
- Centre culturel
- Centre nature Lac Boivin
- Centre-ville
- Police
- Parc Dubuc
- Parc Terry-Fox
- Piscine Miner
- Pistes cyclables
- Ferme Héritage Miner
- Stade Napoléon-Fontaine
- Le palace, Salle de spectacle

Un total de 3 types de panneaux a été conçu, chacun ayant des dimensions qui lui sont propres (3'-4" x 2'-6", 6'-0" x 4'-0" et 8'-0" x 4'-0"). Jusqu'à cinq mentions peuvent être inscrites sur un même panneau, ce qui s'avère contraire aux normes de signalisation du MTQ, qui ne permet qu'un maximum de trois mentions écrites par lettrage.

Le tableau 2.14 résume les forces et faiblesses de la signalisation d'acheminement.

Tableau 2.14 : Force et faiblesses de la signalisation d'acheminement

Force	Faiblesses
Uniformité au niveau de l'affichage	Absence d'un plan directeur d'acheminement
	Nombre d'équipement signalé sur un même panneau non conforme (maximum de 3 en caractères ou de 4 en symboles)
	Nombre élevé d'équipements signalé sur le territoire

2.3 Sécurité routière

2.3.1 Limites de vitesse

Puisque l'automobiliste adapte sa conduite principalement en fonction de l'environnement traversé, la limite de vitesse affichée est établie en fonction des principaux critères suivants :

- nombre de voies de circulation;
- largeur de la surface pavée;
- présence de stationnement;
- distance de perspective visuelle;
- longueur de la zone homogène;
- débit journalier moyen;
- hiérarchie routière;
- densité des accès.

La vitesse affichée est établie uniformément pour les routes ayant les mêmes caractéristiques afin de rallier l'adhésion des automobilistes.

4.3 Plan de mobilité active

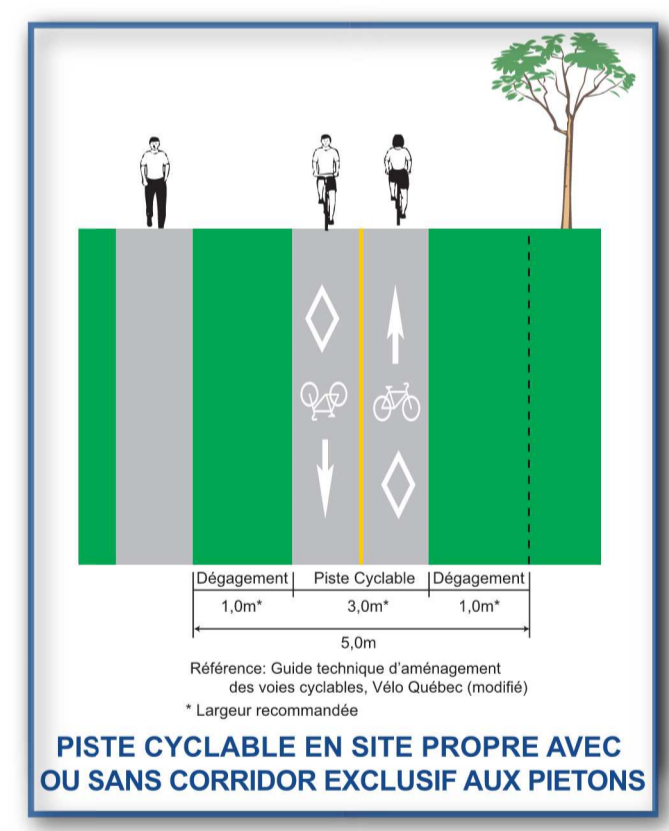
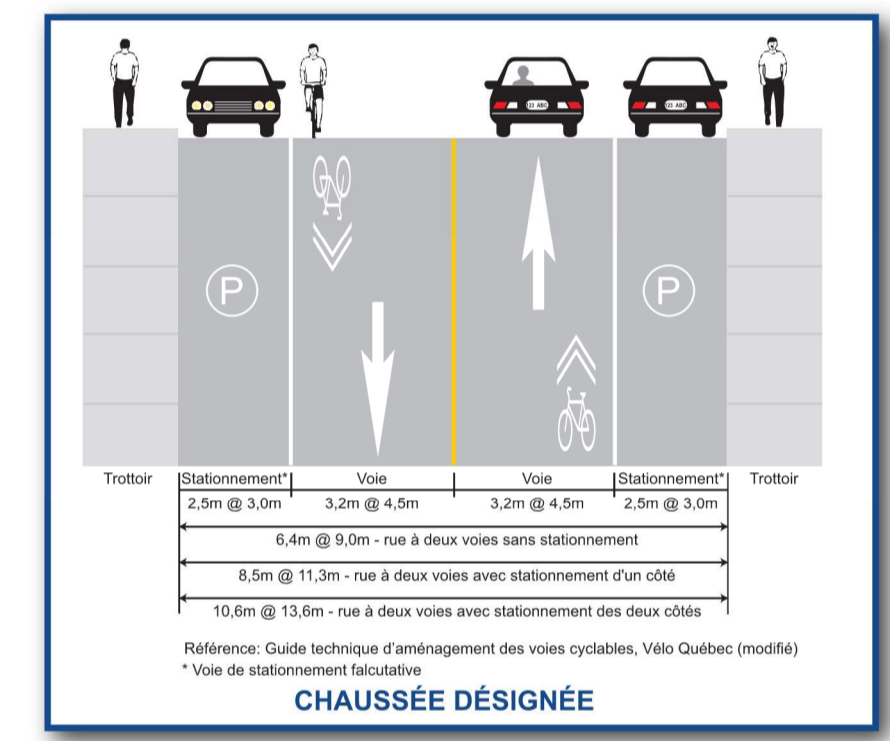
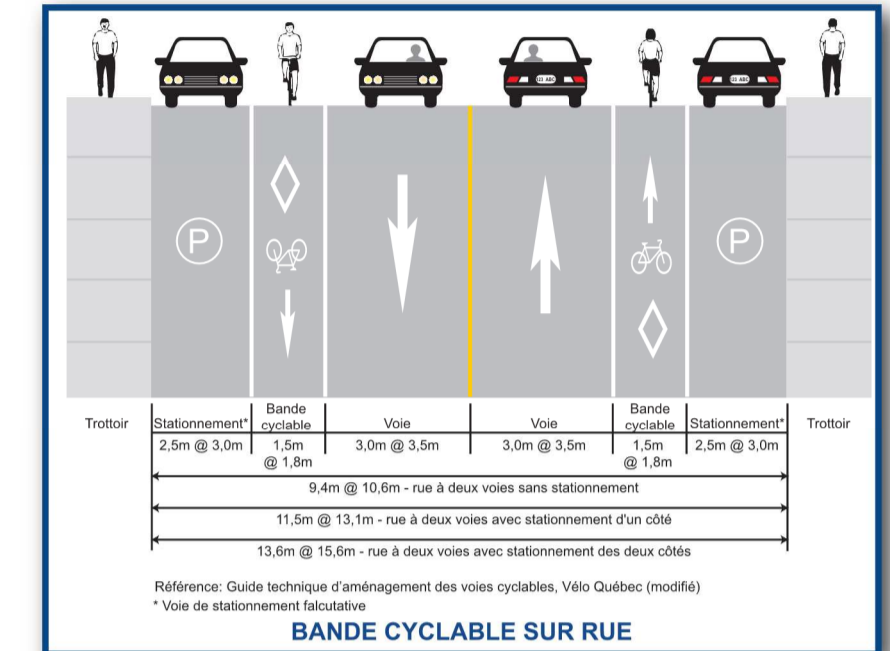
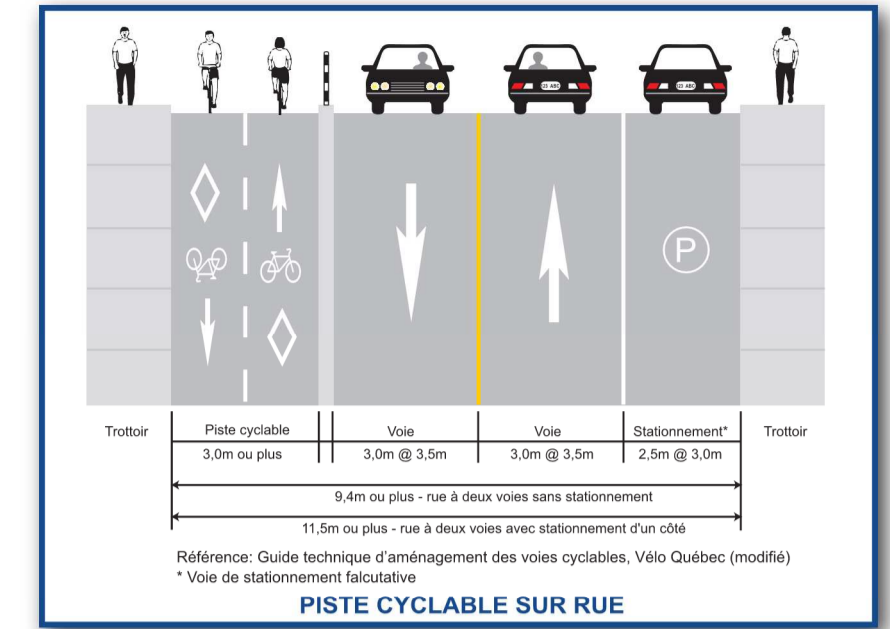
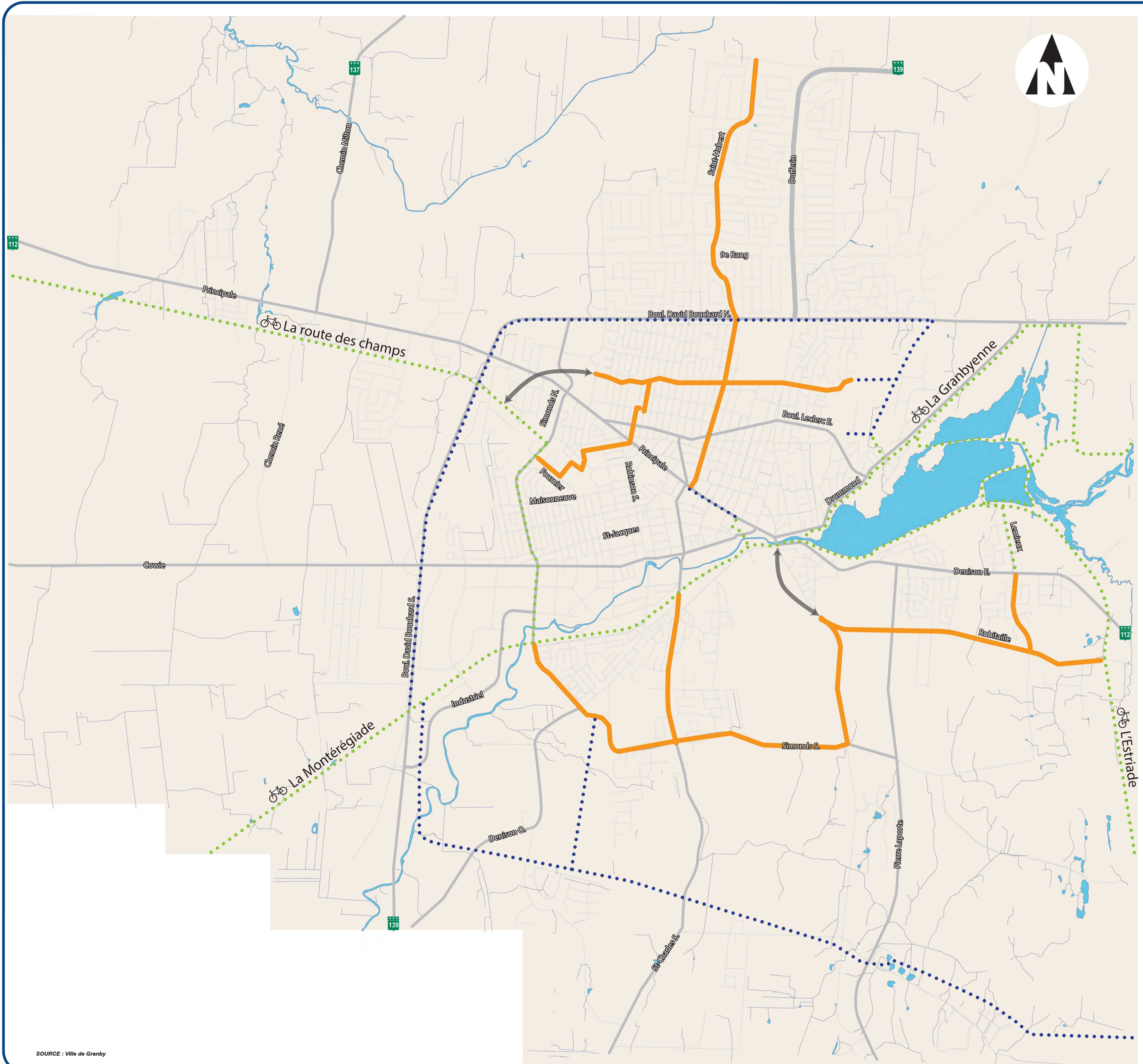
Pour encourager les déplacements non motorisés, la Ville de Granby désire améliorer les aménagements piétonniers et cyclables sur l'ensemble de son territoire. La réalisation d'un Plan de mobilité active intégré au Plan directeur de circulation s'avère un outil important dans l'atteinte de cet objectif. Le tableau 4.3 expose l'ensemble des interventions à entreprendre dans le cadre du Plan de mobilité active.

Tableau 4.3 : Plan de mobilité active

Diagnostic	Objectif	Interventions
<p>Discontinuité du réseau piétonnier à l'extérieur du secteur centre</p> <p>Absence de trottoirs sur certains axes achalandés</p>	<p>Prévoir un réseau piétonnier continu entre les pôles générateurs</p> <p>Sécuriser les déplacements des piétons</p>	<p>Aménager les trottoirs selon la Politique de rénovation des infrastructures et selon les lignes directrices suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● trottoirs sur les deux côtés d'une artère en milieu urbain; ● un seul trottoir sur les rues collectrices (sauf en secteur commercial ou institutionnel); ● aucun trottoir sur les rues locales (sauf en secteur institutionnel où un trottoir est aménagé); ● un trottoir sur la rue principale d'un développement résidentiel; ● aucun trottoir en milieu rural. <p>Aménager des trottoirs sur le boulevard David-Bouchard, dans le secteur du Zoo de Granby (entre les rues Reynolds et Conrad);</p> <p>Lors des travaux d'aménagement futurs, prévoir des trottoirs sur les 2 côtés des rues, à l'exception des rues Victoria et Charron, situées sur le territoire considéré comme étant le centre-ville dans le plan directeur, soit dans le quadrilatère formé par les rues Boivin, Dufferin, Saint-Jacques et Laval, qui représente le centre-ville de Granby.</p>
<p>Déficience au niveau de la desserte cyclable des quartiers résidentiels et secteurs d'emploi</p> <p>Aucun trottoir ou aménagement cyclable au nord de la route 139</p>	<p>Promouvoir les transports actifs comme mode de déplacement utilitaire</p> <p>Favoriser la continuité des liens cyclables</p> <p>Améliorer les raccordements aux axes cyclables structurants</p> <p>Sécuriser les déplacements des cyclistes</p>	<p>Aménager les nouveaux axes cyclables déjà projetés par la Ville;</p> <p>Aménager les axes cyclables proposés à la figure 4.6 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● rue Simonds Sud ; ● rue Saint-Charles Sud ; ● rue Robitaille ; ● rue Lemieux ; ● rue Saint-Hubert ; ● rue Bourget ; ● rue Desjardins ; ● rue Cabana ; ● rue Langlois ; ● rue Crémazie ; ● rue Fournier. <p>Le type d'aménagement (piste cyclable, bande cyclable...) et les modifications à apporter aux infrastructures devra être déterminé au moment de la réalisation de chaque projet, de même que la réglementation relative au stationnement sur rue.</p>
<p>Problème de sécurité à certains passages pour cyclistes</p>	<p>Sécuriser les déplacements des cyclistes</p>	<p>Réaménager les passages à angle de façon à ce qu'ils forment un angle droit avec la route traversée;</p> <p>Réaliser une étude de sécurité aux passages à angle pour s'assurer d'éliminer les autres problématiques potentielles.</p> <p>Compléter l'étude de sécurité au passage de la Route Verte sur la rue Denison Est et planter les mesures recommandées</p>

Diagnostic	Objectif	Interventions
Non-conformités au niveau de la signalisation et du marquage des passages pour cyclistes	Sécuriser les déplacements des cyclistes	Uniformiser et rendre conforme la signalisation et le marquage; Rendre les feux de circulation conformes et installer des feux pour cyclistes aux intersections Simonds Sud / Saint- Jacques et Simonds Sud / Cowie.

Dans le cadre de l'aménagement des corridors scolaires, plusieurs aménagements ont été réalisés pour améliorer la sécurité sur l'itinéraire emprunté par les écoliers (trottoir, avancées de trottoir, refuge de béton, etc.). L'ensemble des interventions proposées est présenté à l'annexe E.



LÉGENDE

- Piste cyclable existante
- Axe cyclable projeté par la ville de Granby
- Piste cyclable proposée
- ↔ Lien à prévoir

Note:
Les coupes types sont à titre indicatif seulement

PLAN DIRECTEUR DE CIRCULATION
Ville de Granby

**VOIES CYCLABLES
AXES PROPOSÉS**

Figure 4.6

CIMA
Partenaire de génie
SG05976A
Mars 2016

SOURCE : Ville de Granby

Annexe II

Consultation sur la mobilité active (résultats du sondage)

Rapport

Consultation sur la mobilité active

Résultats d'un sondage réalisé auprès
des citoyens de la ville de Granby



DATE 2022-05-02 NUMÉRO DE PROJET 71423-008

Léger

Comprendre le monde

TABLES DES MATIÈRES

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	04
PROFIL DES RÉPONDANTS	06
FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS	09
RÉSULTATS DÉTAILLÉS	13
<hr/>	
1. Pratique du vélo	14
1.1 Pratique du vélo sur route	15
1.2 Pratique du vélo hors route	16
2. Utilisation des infrastructures de mobilité active	18
2.1 Principales utilisations	19
2.2 Raisons d'utiliser le réseau d'infrastructures	20
2.3 Incitatifs à l'utilisation du vélo en transport actif	22
2.4 Fréquence d'utilisation	23
2.5 Distance parcourue lors d'une utilisation normale	24

TABLES DES MATIÈRES

3. Perceptions à l'égard du réseau d'infrastructures de mobilité active	25
3.1 Sentiment de sécurité sur le réseau	26
3.2 Incitatifs à augmenter la fréquence d'utilisation	27
3.3 Développement du réseau d'infrastructures	28
4. Service de vélopartage	30
4.1 Potentiel d'utilisation du service	31
4.2 Priorités pour l'implantation du vélopartage	32

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE



Un **sondage hybride** (combinant le Web et le téléphonique) mené auprès de résidents de la ville de Granby, âgés de 18 ans et plus et capables de s'exprimer en français.*

L'échantillon web a été tiré aléatoirement à partir du panel d'internautes de Léger, soit un panel représentatif de la population et l'échantillon téléphonique a été tiré de façon aléatoire à partir du logiciel Échantillonneur Canada.



Au total, **501** citoyens ont participé à l'étude. À titre indicatif, la marge d'erreur maximale d'un échantillon probabiliste de même taille est de +/- 4,4%, 19 fois sur 20.



Avant d'entreprendre la collecte officielle des données, un prétest a été réalisé le 24 mars 2022 afin de valider le questionnaire et d'assurer son déroulement logique. La collecte des données s'est déroulée du 31 mars au 12 avril 2022 inclusivement.



Afin de redresser les déséquilibres et de rendre l'échantillon représentatif de la population visée, les données brutes de l'étude ont été pondérées en fonction du sexe, de l'âge, du statut de propriétaire ou de locataire des répondants et de la présence d'enfant dans le ménage (source : Statistique Canada, recensement 2016).

NOTES AUX LECTEURS

ARRONDISSEMENT DES PROPORTIONS

Le complément à 100% est attribuable à l'arrondissement à l'entier des proportions ou à la non-réponse.

Dans certains cas, les répondants pouvaient fournir plus d'une réponse. Les totaux présentés à ces questions sont par conséquent supérieurs à 100%.

DIFFÉRENCES SIGNIFICATIVES

Les résultats présentant des différences significatives pertinentes sont présentés dans les tableaux et graphiques, ou dans les commentaires d'analyse.

Les données en caractères gras et **rouges** signalent une proportion significativement inférieure à celle des autres répondants. À l'inverse, les données en caractères gras et **verts** signalent une proportion significativement supérieure à celle des autres répondants.

La forme masculine utilisée dans le texte désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle n'est utilisée qu'à la seule fin d'alléger le texte et d'en faciliter la compréhension.

* Un hyperlien vers le sondage a également été fourni à la Ville de Granby, afin que cette dernière en assure la diffusion sur ses différentes plateformes. Au total, 192 citoyens volontaires ont complété le sondage. Les données collectées par ce lien ne sont toutefois pas traitées dans ce rapport.

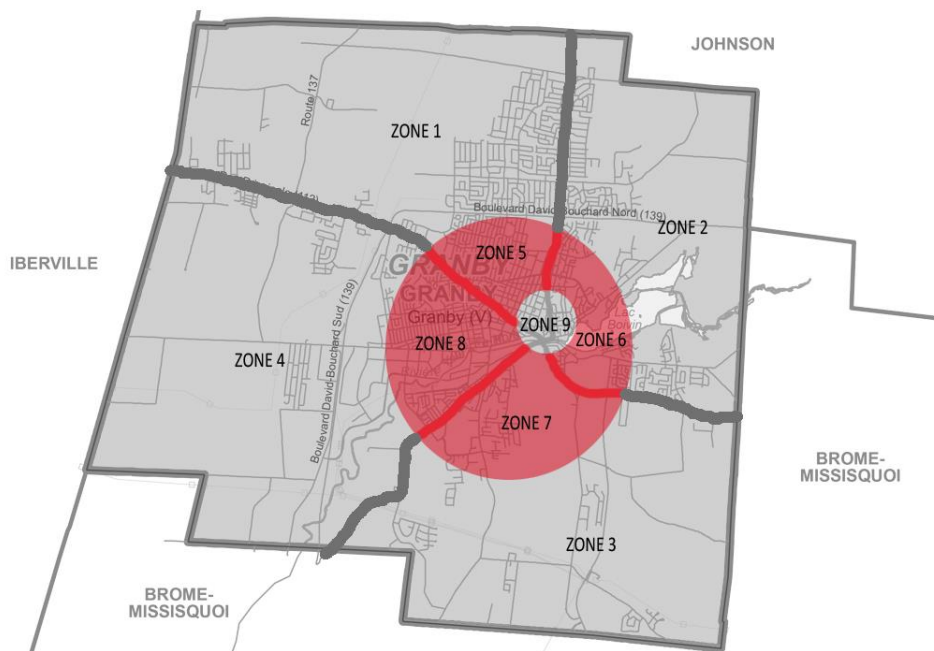
PROFIL DES RÉPONDANTS

PROFIL DES RÉPONDANTS

Profil après pondération des résultats	(n=501)	Profil après pondération des résultats	(n=501)	Profil après pondération des résultats	(n=501)
Sexe		Statut de résidence		Revenus	
Homme	48%	Propriétaire	54%	19 999 \$ et moins	10%
Femme	52%	Locataire	43%	Entre 20 000 \$ et 39 999 \$	15%
Groupe d'âge		Présence d'enfant		Entre 40 000 \$ et 59 999 \$	17%
18 à 24 ans	5%	Oui	24%	Entre 60 000 \$ et 79 999 \$	11%
25 à 34 ans	9%	Non	76%	Entre 80 000 \$ et 99 999 \$	11%
35 à 44 ans	23%	Occupation principale		Entre 100 000 \$ et 119 999 \$	7%
45 à 54 ans	17%	Travailleur	51%	120 000 \$ et plus	13%
55 à 64 ans	20%	Retraité	35%	Préfère ne pas répondre	16%
65 ans et plus	26%	Étudiant	7%		
Scolarité		Autre	8%		
Primaire / Secondaire	38%				
Collégial	30%				
Universitaire	31%				

PROFIL DES RÉPONDANTS

Profil après pondération des résultats	(n=501)
Secteur de résidence	
Zone 1	6%
Zone 2	6%
Zone 3	6%
Zone 4	8%
Zone 5	7%
Zone 6	5%
Zone 7	11%
Zone 8	13%
Zone 9 (centre-ville)	4%
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	34%



FAITS SAILLANTS ET CONCLUSIONS

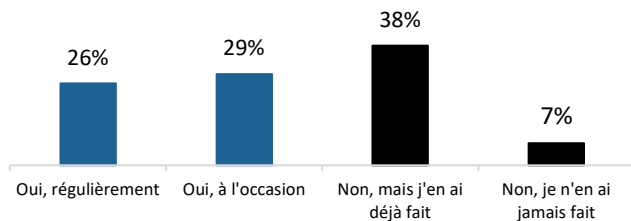
FAITS SAILLANTS

À l'heure actuelle, les usages du réseau d'infrastructures de mobilité active sont multiples.

UTILISATION DU VÉLO

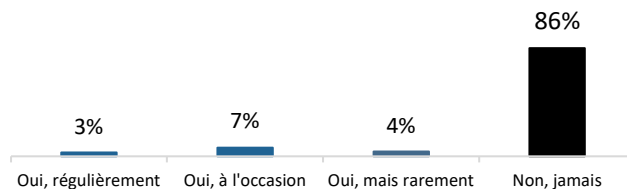
Pratique du vélo sur route

En saison, 53% des Granbyens sondés font du vélo.



Pratique du vélo hors route

14% des Granbyens sondés pratiquent le vélo hors route.

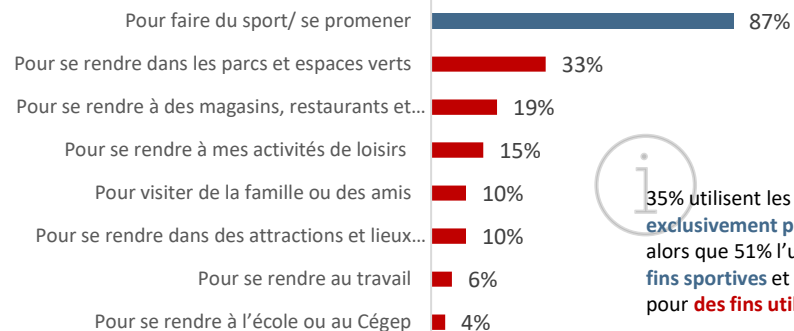


UTILISATION DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES

88% des citoyens utilisent, d'une façon ou d'une autre, les installations de mobilité active sur le territoire de Granby. La marche (70%) et le vélo (54%) sont les principaux usages.

52% font un usage hebdomadaire du réseau d'infrastructures de mobilité active (86% parmi les cyclistes réguliers, dont 13% qui l'utilisent tous les jours). Lors d'une utilisation normale, les utilisateurs des infrastructures parcourent, en moyenne, 8 kilomètres sur les pistes.

Le réseau d'infrastructures de mobilité active est d'abord et avant tout utilisé pour le sport, sans que ce soit toutefois le seul motif d'utilisation.



35% utilisent les infrastructures **exclusivement pour le sport** (35%), alors que 51% l'utilisent à la fois à des **fins sportives** et **utilitaires** et 12%, pour **des fins utilitaires seulement**.

CONCLUSIONS STRATÉGIQUES

Les citoyens sont favorables au développement et à l'agrandissement du réseau d'infrastructures de mobilité active dans leur ville.

Ainsi, bien que la plupart soient d'avis qu'il y a suffisamment d'infrastructures de mobilité active sur le territoire de Granby (83%), ces derniers se prononcent majoritairement en accord avec la proposition que la Ville poursuive le développement et l'agrandissement du réseau (83%).

Voici quelques pistes de réflexion pour alimenter et orienter les actions de développement et de structuration du réseau d'infrastructures de mobilité active sur le territoire de Granby.

1

Développer davantage l'interconnexion des pistes cyclables.

52% des adeptes réguliers ou occasionnels de vélo ont indiqué que davantage de pistes cyclables, reliées les unes aux autres, serait un incitatif à augmenter leur fréquence d'utilisation du réseau d'infrastructures de mobilité active. Il s'agit d'ailleurs du principal incitatif identifié. Par ailleurs, 35% des adeptes du vélo qui n'utilisent jamais le réseau d'infrastructures pour des fins utilitaires pourraient potentiellement le faire s'il y avait plus de pistes cyclables sur leur trajet.

De plus, l'ajout de pistes cyclables interconnectées aurait sans doute un impact positif sur le sentiment de sécurité des utilisateurs. En effet, à l'heure actuelle, 41% de ceux qui ne se sentent pas en sécurité sur le réseau estiment **qu'il n'y a pas suffisamment d'infrastructures de mobilité active** sur le territoire de Granby. Ce résultat laisse toutefois présager que le nombre de pistes cyclables interconnectées n'est pas, à lui seul, garant du sentiment de sécurité des utilisateurs.

2

Cibler et travailler sur les autres éléments qui peuvent affecter le sentiment de sécurité sur le réseau d'infrastructures.

À l'heure actuelle, 87% des citoyens affirment se sentir en sécurité sur les infrastructures de mobilité active existantes, la plupart affirmant se sentir **assez** en sécurité (50%, contre 37% qui se sentent très en sécurité). Toutefois, parmi les citoyens qui font **régulièrement** du vélo, un peu plus du cinquième (21%) affirment se sentir **peu ou pas du tout en sécurité**. D'ailleurs, lorsqu'on leur demande ce qui pourrait potentiellement les inciter à utiliser plus souvent les infrastructures de mobilité active, ils sont plus nombreux que les autres à souhaiter une meilleure sécurité (36%).

CONCLUSIONS STRATÉGIQUES

3

Évaluer la possibilité d'ajouter des stations d'équipements et des installations diverses.

Avoir plus d'équipements (supports à vélo, aires de repos, toilettes, etc.) constituerait un incitatif à utiliser plus souvent les infrastructures de mobilité active aux yeux de près de la moitié des adeptes réguliers ou occasionnels du vélo (49%).

4

Tester (en projet pilote) le service de vélopartage.

Si un service de vélopartage était disponible à Granby, 30% des citoyens qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo par le passé l'utiliseraient potentiellement, particulièrement les 18-34 ans (48%). Considérant l'utilisation actuelle du réseau d'infrastructures, il serait judicieux de desservir prioritairement le centre-ville, les parcs et autres infrastructures de loisirs et les pistes régionales.

5

Traiter le vélo hors route comme une activité de niche.

À l'heure actuelle, ce sont 14% des citoyens qui affirment pratiquer le vélo hors route, dont seulement 3% qui en font une pratique régulière. Parmi les citoyens qui pratiquent le vélo hors route de façon occasionnelle ou ponctuelle, 63% pourraient potentiellement augmenter leur fréquence de pratique s'il y avait davantage d'infrastructures aménagées à cette fin à Granby. Parmi ceux qui ne le pratiquent pas, seuls 14% pourraient potentiellement se laisser tenter si la Ville met à leur disposition davantage d'infrastructures.

Ainsi, dans ses actions de développement et d'agrandissement de son réseau d'infrastructures de mobilité active, il serait judicieux de prioriser celles dédiées au vélo de route (et à la marche), qui sont des activités davantage grand public.

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

1. PRATIQUE DU VÉLO

1.1 PRATIQUE DU VÉLO SUR ROUTE

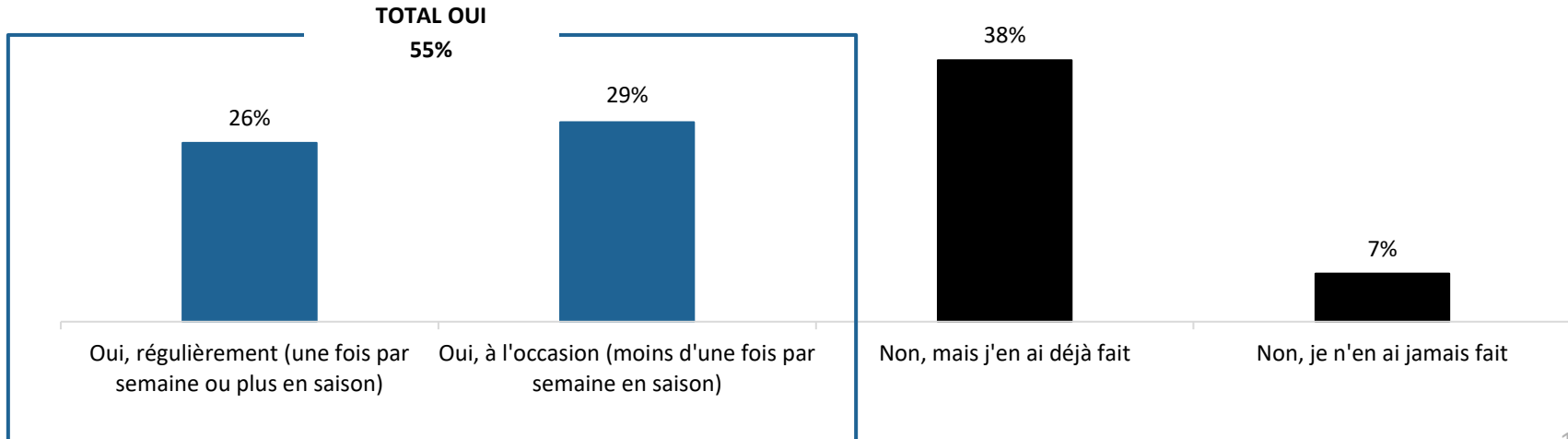
À l'heure actuelle, plus de la moitié des Granbyens sondés (55%) pratiquent le vélo en saison.

Les résidents des zones 2 (79%) et 3 (80%), les citoyens âgés de 35 à 54 ans (67%), ceux qui ont des enfants à la maison (66%) et les hommes (66% contre 46% des femmes) sont plus nombreux à pratiquer le vélo, ne serait-ce qu'à l'occasion.

Par ailleurs, notons qu'un peu plus du quart des citoyens (26%) qualifient leur pratique de régulière (au moins une fois par semaine).

Personnellement, faites-vous du vélo?

Base : l'ensemble des répondants (n=501)



1.2 PRATIQUE DU VÉLO HORS ROUTE

Le vélo hors route est une activité plus nichée, alors que 14% des citoyens en font, ne serait-ce que ponctuellement.

Cette proportion grimpe à 32% parmi ceux qui pratiquent régulièrement le vélo de route.

Par ailleurs, les hommes et les 35-54 ans sont également plus nombreux à s'adonner au vélo hors route (21% dans les deux cas).

Pratiquez-vous le vélo hors route (vélo de montagne, fat bike, bmx, gravel bike, etc.)?

	PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE				
	TOTAL	Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non, mais j'en ai déjà fait	Non, je n'en ai jamais fait
<i>Base : l'ensemble des répondants</i>	501	133	141	197	30
TOTAL OUI	14%	32%	13%	4%	3%
Oui, régulièrement	3%	12%	0%	0%	0%
Oui, à l'occasion	7%	15%	9%	0%	0%
Oui, mais rarement	4%	4%	4%	4%	3%
NON, JAMAIS	86%	68%	87%	96%	97%

1.2 PRATIQUE DU VÉLO HORS ROUTE - SUITE

La plupart des citoyens qui pratiquent le vélo hors route de façon occasionnelle ou ponctuelle pourraient potentiellement augmenter leur fréquence de pratique s'il y avait davantage d'infrastructures aménagées à cette fin à Granby (63%).

Ceux qui ne le pratiquent pas n'y verraient pas d'incitatif à s'y mettre, pour la forte majorité (86% ne le pratiqueraient pas, dont 56% pour qui cette position est définitive).

Feriez-vous ou feriez-vous davantage de vélo hors route s'il y avait plus d'infrastructures aménagées à cette fin (pistes de vélo de montage, pistes de *fat bike* l'hiver, pistes de bmx, *pumptrack*, etc.) sur le territoire de Granby?

	PRATIQUE ACTUELLE DE VÉLO HORS ROUTE		
	TOTAL	Oui	Non
<i>Base : tous les répondants, à l'exception de ceux qui pratiquent régulièrement le vélo hors route</i>	487	45	442
TOTAL OUI	19%	63%	14%
Oui, assurément	6%	31%	3%
Oui, peut-être	14%	32%	11%
TOTAL NON	81%	37%	86%
Non, probablement pas	31%	33%	30%
Non, assurément pas	50%	4%	56%

2. UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ACTIVE

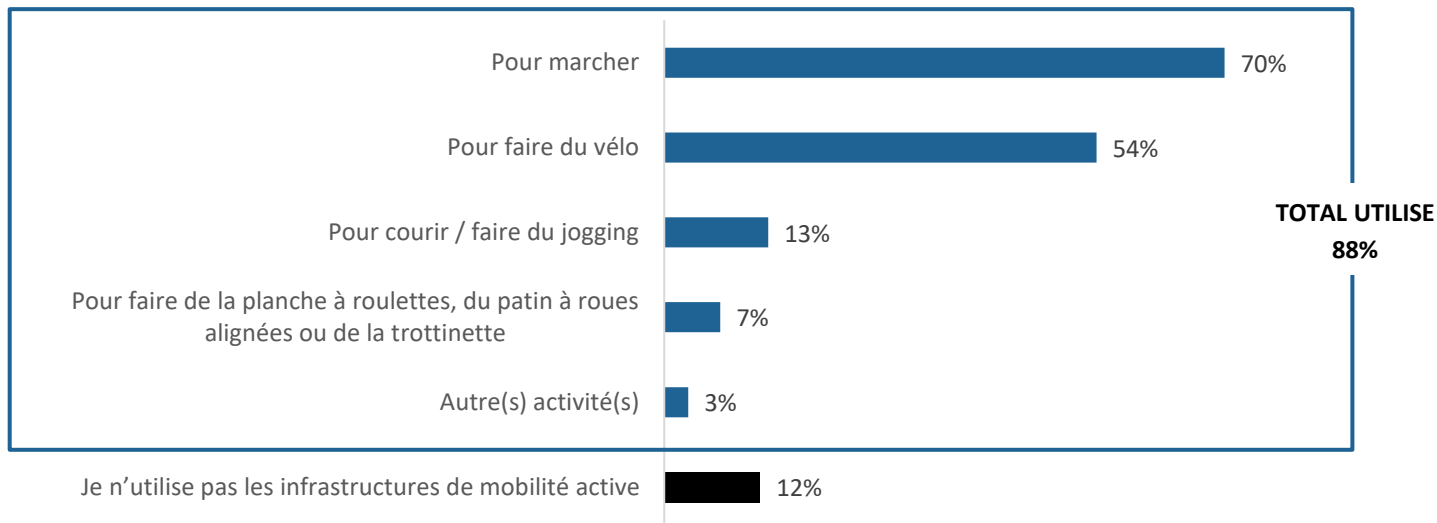
2.1 PRINCIPALES UTILISATIONS

88% des citoyens de Granby utilisent le réseau d'infrastructures de mobilité active de leur ville, principalement pour marcher (70%) et faire du vélo (54%).

Ces deux activités sont toujours les plus populaires, et de loin, auprès des Granbyens, peu importe leur profil sociodémographique ou leur zone de résidence.

Personnellement, quelle(s) utilisation(s) faites-vous du réseau d'infrastructures de mobilité active?

Base : l'ensemble des répondants (n=501) – plusieurs mentions possibles



2.2 RAISONS D'UTILISER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES

Peu importe le type d'activité qu'ils y pratiquent, les Granbyens utilisent le réseau d'infrastructures de mobilité active de leur ville d'abord et avant tout pour faire du sport ou se promener à des fins récréatives (87%).

C'est toutefois une minorité de citoyens qui utilisent le réseau d'infrastructures **exclusivement** pour le sport ou pour se promener (35%). En effet, la plupart (51%) l'utilisent à la fois à des fins sportives et utilitaires*, particulièrement pour se rendre dans les parcs et espaces verts (33%). Par conséquent, les usages sont multiples.

Pour quelle raison utilisez-vous principalement le réseau d'infrastructures de mobilité active? Y a-t-il d'autres raisons?

UTILISATIONS DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ACTIVE

	1 ^{ère} MENTION	TOTAL MENTIONS	Faire du vélo	Marcher	Faire de la planche à roulette, patins, trottinettes	Courir, faire du jogging
<i>Base : les répondants qui utilisent le réseau d'infrastructures, plusieurs mentions possibles</i>	441	441	265	357	30	61
Pour faire du sport/ vous promener	71%	87%	89%	87%	97%	92%
Pour me rendre dans les parcs et espaces verts	8%	33%	32%	38%	48%	44%
Pour vous rendre à des magasins, restaurants et commerces	6%	19%	19%	20%	17%	27%
Pour me rendre à mes activités de loisirs (centre aquatique, terrains de sport, centre communautaire, etc.)	4%	15%	19%	15%	28%	19%

Suite à la page suivante

* L'utilisation à des fins utilitaires inclut l'ensemble des choix de réponse proposés aux répondants, **excluant** Pour faire du sport / vous promener. Le total supérieur à 100% est attribuable à la mention multiple.

2.2 RAISONS D'UTILISER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES - SUITE

Pour quelle raison utilisez-vous principalement le réseau d'infrastructures de mobilité active? Y a-t-il d'autres raisons?

UTILISATIONS DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ACTIVE

	1 ^{ère} MENTION	TOTAL MENTIONS	Faire du vélo	Marcher	Faire de la planche à roulette, patins, trottinettes	Courir, faire du jogging
<i>Base : les répondants qui utilisent le réseau d'infrastructures, plusieurs mentions possibles</i>	441	441	265	357	30	61
Pour visiter de la famille ou des amis	1%	10%	11%	10%	13%	17%
Pour me rendre dans des attractions et lieux touristiques (Zoo, CINLB, etc.)	1%	10%	13%	11%	29%	18%
Pour vous rendre au travail*	1%	6%	9%	6%	6%	15%
Pour me rendre à l'école ou au Cégep	1%	4%	6%	5%	4%	14%
Autre	5%	10%	9%	10%	14%	6%
Je préfère ne pas répondre	1%	1%	0%	1%	0%	0%

* À l'heure actuelle, **10% des travailleurs utilisent le réseau d'infrastructures de mobilité active pour se rendre au travail.**

2.3 INCITATIFS À L'UTILISATION DU VÉLO EN TRANSPORT ACTIF

Parmi les citoyens qui font du vélo uniquement dans un contexte sportif, 62% pourraient se laisser tenter d'utiliser ce moyen de transport à des fins utilitaires (transport actif), si certains éléments étaient mis en place.

L'ajout de pistes cyclables sur le trajet serait le principal incitatif (35%).

Notons que 30% des citoyens qui ne font actuellement pas de vélo pourraient envisager de l'utiliser à des fins utilitaires à certaines conditions.

Parmi les éléments suivants, lesquels pourraient vous inciter à utiliser le vélo pour des fins utilitaires (transport actif)?

	PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE		
	TOTAL	Oui	Non
<i>Base : les répondants qui n'utilisent jamais le réseau d'infrastructures de mobilité active pour des fins utilitaires</i>	196	113	83
TOTAL A IDENTIFIÉ AU MOINS UN INCITATIF	48%	62%	30%
S'il y avait plus de pistes cyclables sur votre trajet	23%	35%	7%
Si c'était plus sécuritaire	18%	21%	15%
Si la distance jusqu'à votre destination était plus courte	13%	17%	7%
S'il y avait des douches et des espaces pour se changer à destination	6%	8%	3%
Aucun de ces éléments ne m'inciterait à le faire	49%	36%	67%
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	3%	2%	4%

2.4 FRÉQUENCE D'UTILISATION

La plupart des citoyens qui utilisent le réseau d'infrastructures de mobilité active de leur ville le font chaque semaine (52%), mais peu le font tous les jours (6%).

Cette dernière proportion, bien que relativement marginale, est un peu plus élevée parmi les adeptes réguliers de vélo (13%) et les 55 ans et plus (12%).

Notons que la fréquence d'utilisation des infrastructures de mobilité active est généralement similaire selon l'utilisation faite par les citoyens (marche, course, planche à roulettes, etc.).

À quelle fréquence utilisez-vous les infrastructures de mobilité active?

	TOTAL	GROUPE D'ÂGE			PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE		
		18-34 ans	35-54 ans	55 ans +	Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non*
<i>Base : les répondants qui utilisent les infrastructures de mobilité active</i>	441	36	122	283	133	137	171
TOTAL CHAQUE SEMAINE	52%	27%	48%	64%	86%	39%	37%
Tous les jours	6%	0%	2%	12%	13%	1%	5%
Quelques fois par semaine	46%	27%	46%	52%	73%	38%	32%
Quelques fois par mois	28%	30%	31%	24%	14%	35%	33%
Quelques fois par année	20%	43%	21%	11%	0%	25%	30%

* Inclut à la fois ceux qui ont déjà fait du vélo, mais n'en font plus et ceux qui n'en ont jamais fait.

2.5 DISTANCE PARCOURUE LORS D'UNE UTILISATION NORMALE

Lors d'une utilisation normale des infrastructures de mobilité active, les citoyens parcourent, en moyenne, environ 8 km. Cette moyenne est un peu plus élevée chez les adeptes de vélo (10 km).

Notons que les citoyens qui utilisent les infrastructures de mobilité active **uniquement pour des fins utilitaires** (transport actif) parcourent un peu moins de kilomètres en moyenne (6 km).

Lors d'une utilisation normale des infrastructures de mobilité active, quelle distance parcourez-vous généralement?

	UTILISATIONS DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES					UTILISATION		
	TOTAL	Faire du vélo	Marcher	Faire de la planche à roulette, autres	Courir, faire du jogging	Pour le sport seulement	Pour le sport et pour des fins utilitaires	Pour des fins utilitaires seulement
<i>Base : les répondants qui utilisent le réseau d'infrastructures, plusieurs mentions possibles</i>	441	265	357	30	61	168	221	47
Moins de 5 km	30%	19%	33%	15%	18%	28%	29%	44%
Entre 5 et 10 km	35%	36%	34%	44%	44%	37%	36%	26%
Entre 10,1 et 20 km	14%	21%	13%	18%	13%	16%	15%	10%
Plus de 20 km	6%	10%	3%	4%	9%	7%	7%	2%
<i>Moyenne (km)</i>	8,3	10,3	7,2	9,1	9,5	8,7	8,5	6,1
C'est très variable	14%	14%	16%	19%	15%	11%	13%	18%
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%

3. PERCEPTIONS À L'ÉGARD DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ACTIVE

3.1 SENTIMENT DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU

Les citoyens qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo par le passé se sentent généralement en sécurité sur les infrastructures de mobilité active existantes (87%).

Notons toutefois qu'un peu plus du cinquième des **cyclistes réguliers** affirment **ne pas se sentir en sécurité** (21%).

Vous sentez-vous en sécurité sur les infrastructures de mobilité active existantes?

	TOTAL	PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE		
		Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non, mais j'en ai déjà fait
<i>Base : les répondants qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo</i>	471	133	141	197
TOTAL OUI	87%	79%	90%	90%
Oui, tout à fait	37%	43%	33%	35%
Oui, assez	50%	36%	57%	55%
TOTAL NON	13%	21%	10%	10%
Non, pas vraiment	12%	17%	10%	10%
Non, pas du tout	1%	4%	0%	0%

3.2 INCITATIFS À AUGMENTER LA FRÉQUENCE D'UTILISATION

L'ajout d'équipements et d'installations (aires de repos, toilettes; 42%) et de pistes cyclables connectées entre elles (41%) seraient les principaux incitatifs à utiliser plus souvent les infrastructures de mobilité active.

Notons toutefois que les **adeptes réguliers** de vélo sont plus nombreux à identifier la sécurité du réseau, rejoignant ainsi le constat observé précédemment à l'effet que le sentiment de sécurité de ces citoyens, bien qu'élevé, pourrait encore être renforcé.

Parmi les éléments suivants, lequel vous inciterait principalement à utiliser plus souvent les infrastructures de mobilité active sur le territoire de la ville? Y en a-t-il d'autres?

	UTILISATIONS DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES				
	1 ^{ère} MENTION	TOTAL MENTIONS	Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non, mais j'en ai déjà fait
<i>Base : les répondants qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo</i>	471	471	133	141	197
TOTAL A SÉLECTIONNÉ AU MOINS UN ÉLÉMENT	67%	67%	83%	75%	49%
Plus d'équipements tels que supports à vélos, aires de repos, toilettes, etc.	23%	42%	48%	49%	31%
Un réseau de pistes cyclables plus grand avec plus de pistes reliées les unes aux autres	29%	41%	54%	51%	24%
Un réseau plus sécuritaire	10%	25%	36%	22%	20%
Plus d'équipements pour les vélos électriques	6%	12%	12%	16%	10%
Autre	0%	6%	13%	6%	2%
Aucun de ces éléments ne m'inciterait à les utiliser plus souvent	33%	33%	17%	25%	51%

3.3 DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES

Aux yeux d'une forte majorité de citoyens, il y a actuellement suffisamment (60%), voire amplement (23%) d'infrastructures de mobilité active sur le territoire de Granby.

Cette opinion est généralement partagée parmi l'ensemble des citoyens, peu importe leur profil ou leur zone de résidence.

Notons toutefois que, parmi les citoyens qui ne se sentent actuellement pas en sécurité sur le réseau d'infrastructures de mobilité active, 41% sont d'avis **qu'il n'y a pas suffisamment d'infrastructures** sur le territoire de Granby. Ce résultat laisse présager que le nombre de pistes cyclables et multifonctionnelles a un impact sur le sentiment de sécurité des citoyens.

Trouvez-vous qu'il y a actuellement suffisamment d'infrastructures de mobilité active sur le territoire de la ville de Granby?

	SENTIMENT DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU		
	TOTAL	Se sentent en sécurité	Ne se sentent pas en sécurité
<i>Base : l'ensemble des répondants</i>	501	423	48
TOTAL OUI	83%	86%	59%
Oui, amplement	23%	25%	18%
Oui, suffisamment	60%	61%	41%
TOTAL NON	16%	13%	41%
Non, pas vraiment	15%	12%	33%
Non, pas du tout	2%	1%	8%
Je trouve qu'il y en a trop	1%	1%	0%

3.3 DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES - SUITE

Malgré que la plupart considèrent qu'il y a suffisamment d'infrastructures de mobilité active sur le territoire de Granby, les citoyens se prononcent majoritairement en accord avec la proposition que la Ville poursuive le développement et l'agrandissement du réseau d'infrastructures (85%).

Cette proposition enchante plus particulièrement les citoyens qui font du vélo régulièrement (95%) ou à l'occasion (91%). À cet effet, rappelons que l'ajout de pistes cyclables, qui seraient connectées entre elles, est leur principal incitatif à augmenter leur fréquence d'utilisation du réseau d'infrastructures.

Notons que 76% des citoyens qui ne font pas de vélo se prononcent tout de même d'accord avec le développement du réseau d'infrastructures.

Êtes-vous d'accord à ce que la Ville de Granby développe et agrandisse le réseau d'infrastructures de mobilité active sur son territoire?

	TOTAL	INFRASTRUCTURES ASSEZ NOMBREUSES		UTILISATEURS DU RÉSEAU		PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE			
		Oui	Non	Oui	Non	Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non, mais j'en ai déjà fait	Non, je n'en ai jamais fait
<i>Base : l'ensemble des répondants</i>	501	413	84	441	60	133	141	197	30
TOTAL EN ACCORD	85%	83%	100%	89%	55%	95%	91%	75%	79%
Totalemment en accord	44%	38%	81%	48%	21%	68%	43%	35%	11%
Plutôt en accord	41%	45%	19%	41%	34%	27%	48%	40%	68%
TOTAL EN DÉSACCORD	15%	17%	0%	11%	45%	5%	9%	25%	21%
Plutôt en désaccord	9%	10%	0%	8%	16%	3%	6%	14%	13%
Totalemment en désaccord	6%	7%	0%	3%	29%	2%	4%	11%	8%

4. SERVICE DE VÉLOPARTAGE

4.1 POTENTIEL D'UTILISATION DU SERVICE

Si un service de vélopartage était disponible à Granby, 30% des citoyens qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo par le passé l'utiliseraient potentiellement.

Notons que ce service est **particulièrement intéressant pour les 18-34 ans**, alors que près de la moitié démontrent un intérêt à l'utiliser (48%).

Si un service de vélopartage* était disponible à Granby, l'utiliserez-vous?

	GROUPE D'ÂGE			PRATIQUE DU VÉLO DE ROUTE			
	TOTAL	18-34 ans	35-54 ans	55 ans +	Oui, régulièrement	Oui, à l'occasion	Non, mais j'en ai déjà fait
<i>Base : les répondants qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo</i>	471	38	129	304	133	141	197
TOTAL OUI	30%	48%	35%	21%	24%	38%	29%
Oui, je l'utiliserais	14%	20%	18%	9%	18%	13%	12%
Oui, si les vélos sont à assistance électrique	16%	28%	17%	12%	5%	25%	17%
TOTAL NON	70%	52%	65%	79%	76%	62%	71%
Non, je préfère utiliser mon propre vélo	48%	30%	51%	51%	76%	58%	21%
Non, je ne fais pas de vélo	22%	22%	14%	28%	0%	4%	50%

* La précision suivante a été donnée aux répondants : le service de vélopartage met à disposition du public des vélos, généralement grâce à un abonnement ou à faible coût. La plupart des dispositifs de vélos en libre-service permettent de retirer un vélo dans une station et de le déposer dans une autre.

4.2 PRIORITÉS POUR L'IMPLANTATION DU VÉLOPARTAGE

Les citoyens semblent avoir de la difficulté à prioriser lorsqu'il est question de desserte du système de vélopartage.

En effet, 85% ont identifié plus d'une destination devant être priorisée, dont 17% qui les ont toutes identifiées.

Néanmoins, considérant l'utilisation actuelle du réseau d'infrastructures, qui est d'abord et avant tout pour des fins sportives (87%) et, dans une moindre mesure, pour se rendre dans les parcs et espaces verts (33%), les commerces et restaurants (19%) ou pour se rendre à des activités de loisirs (15%), il serait sans doute avisé de prioriser l'installation au centre-ville (pour desservir les zones commerciales; 63%), dans les parcs et autres infrastructures de loisirs (62%) et dans les pistes régionales (principalement pour le sport et la balade; 61%).

Selon vous, quelles destinations devraient être priorisées pour l'installation de systèmes de vélopartage?

	UTILISERAIENT LE SERVICE DE VÉLOPARTAGE		
	TOTAL	Oui	Non
<i>Base : les répondants qui font actuellement ou qui ont déjà fait du vélo, plusieurs mentions possibles</i>	471	122	349
Le centre-ville	55%	63%	52%
Les parcs et autres infrastructures de loisirs (piscines, terrains soccers, etc.)	53%	62%	49%
Les pistes régionales (Estriade, Montérégiade, etc.)	49%	61%	44%
Les lieux touristiques (Zoo, CINLB, etc.)	49%	57%	46%
Les écoles ou le Cégep	47%	56%	44%
Les milieux de travail	40%	58%	33%
Les zones résidentielles	30%	44%	24%
<i>Moyenne (nombre de mentions)</i>	3,4	4,0	3,2
Aucune de ces destinations	8%	1%	12%
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	6%	0%	8%

Le total supérieur à 100% est attribuable à la mention multiple.

Leger

Comprendre le monde



Annexe III

Carte des réseaux existants











MOBILITÉ ACTIVE

PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES EXISTANT

Légende

Voie cyclable 2022






Type d'ouvrage



-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

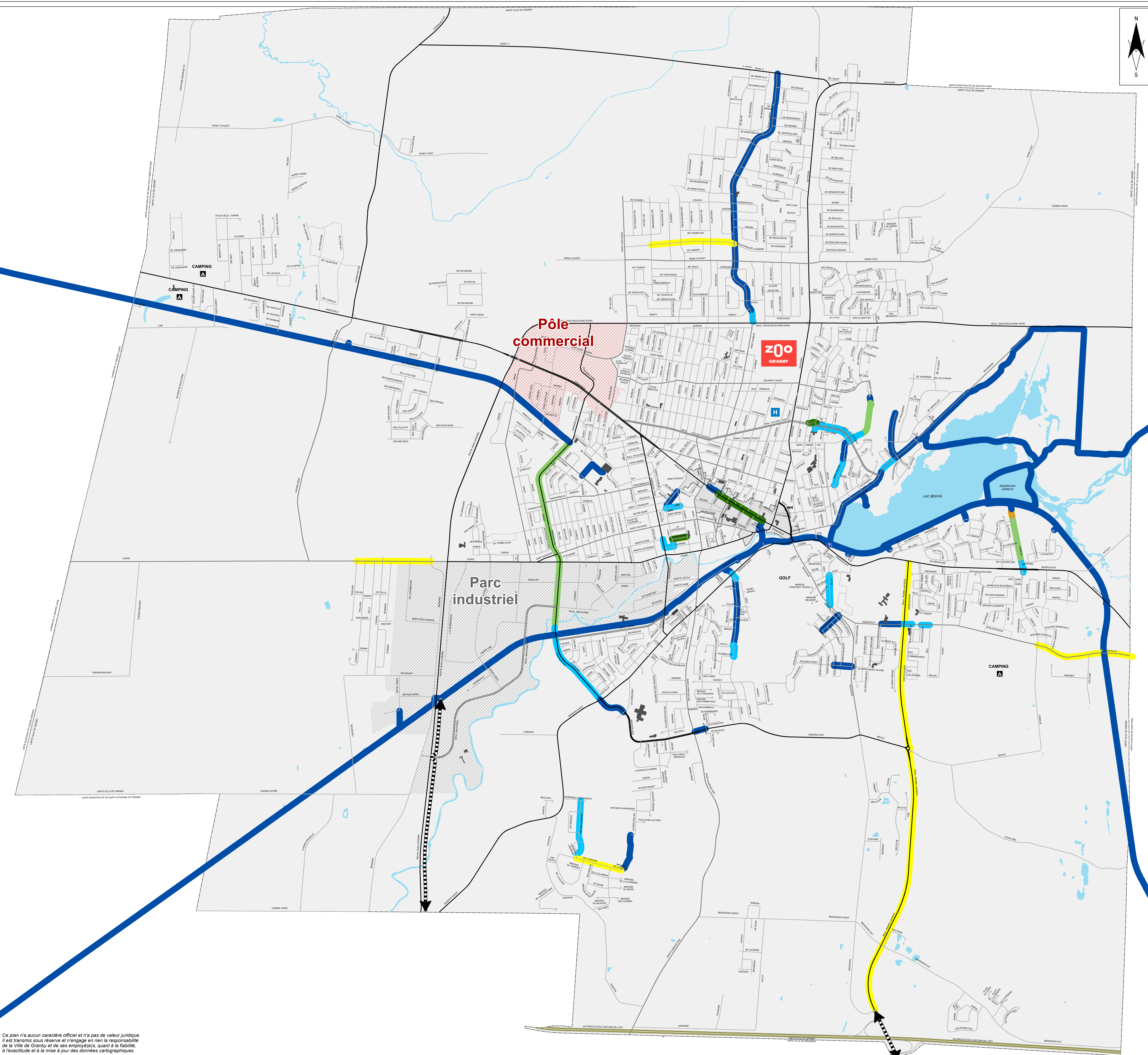
Lien intermunicipal

Segment de rue

Type de route

-  Locale
-  Collectrice
-  Artère
-  Autoroute
-  Proposé

-  Bâtiment d'intérêt
-  Secteur Centre-Ville



Ce plan n'a aucun caractère officiel et n'a pas de valeur juridique. Il est transmis sous réserve et n'engage en rien la responsabilité de la Ville de Granby et de ses employés, quant à la fiabilité, à l'exactitude et à la mise à jour des données cartographiques.

Chemin du document : N:\5000_Geston\Reseau\Router\Infrastructures\5300_Transports\UtilitesPubliques\5310_Transports\5313_PistesCyclables\MobiliteActive\PlanTravail_ST\MobiliteActive_Detaillee_Existant_36x46.mxd

Annexe IV

Inventaire des réseaux existants

EXISTANT

2022

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)
Accès parc Daniel-Johnson	Drummond	Pavillon Roger-Bédard	Piste multifonctionnelle en site propre	200
Accès parc Jean-Yves Phaneuf	Fournier	Centre sportif Léonard-Grondin	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	370
Allée de circulation Terry-Fox	Leclerc Est	Stationnement	Piste multifonctionnelle (protégée)	90
Allée de circulation Terry-Fox	Pavillon	Accès Gérard-Goulet	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	220
Allée de circulation Terry-Fox	Stationnement	Pavillon	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	230
Cowie	Ferland	Bernard	Accotement asphalté	950
de la Mairie	de Terrebonne	Saint-Hubert	Accotement asphalté	1060
de la Roche	Réjane-Laberge	Accès Impasse de la Roche à Alfred-Pellan	Accotement asphalté	590
des Pionniers	John-Manners	Mountain	Piste multifonctionnelle en site propre	280
des Pionniers	Mountain	John-Manners	Piste multifonctionnelle en site propre	280
Horner	Laval Sud	Robinson Sud	Piste multifonctionnelle (protégée)	120
La Granbyenne	CINLB	La régionale	Piste multifonctionnelle en site propre	2780
La Granbyenne	Embranchement digue	Embranchement Parc de la H-Y	Piste multifonctionnelle en site propre	640
La Granbyenne	Fourche la Granbyenne	Pont	Piste multifonctionnelle en site propre	890
La Granbyenne	L'Estradiade	Fourche la Granbyenne	Piste multifonctionnelle en site propre	40
La Granbyenne	Lien rue de l'Estrie	CINLB	Piste multifonctionnelle en site propre	1270
La Granbyenne	Lien rue de l'Estrie	Pont de la digue	Piste multifonctionnelle en site propre	1220
La Granbyenne	Pont	Fourche la Granbyenne	Piste multifonctionnelle en site propre	1130
La Granbyenne	Pont de la digue	Embranchement digue	Piste multifonctionnelle en site propre	510
La Granbyenne	Tour du réservoir	Embranchement digue	Piste multifonctionnelle en site propre	120
La Montérégiade	Accès rue Arthur-Danis	Limite de la ville	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	2980
La Montérégiade	de la Gare	Simonds Sud	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	3670
La Montérégiade	Simonds Sud	Accès rue Arthur-Danis	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	2430
La Route des Champs	Route des Champs (limite ville/MPC)	Saint-Jude Sud	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	290
La Route des Champs	Saint-Jude Sud	Limite de la ville	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	5490
La Route des Champs	Simonds Sud	Route des Champs (limite ville/MPC)	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	160
Laval Sud	Albert	Notre-Dame	Piste multifonctionnelle en site propre	260
Laval Sud	Sainte-Marie	Horner	Piste multifonctionnelle (protégée)	100
Leclerc Est	Accès Terry-Fox	Saint-Michel	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	50
Leclerc Est	Iberville	Accès Terry-Fox	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	500
Leclerc Est	Iberville	Iberville	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	30
Leclerc Est	Iberville	Providence	Bande cyclable	110
Leclerc Est	Iberville	Saint-Michel	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	550
Léger	Houle	Palmer-Cox	Piste multifonctionnelle (protégée)	120
Léger	King	Denison Ouest	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	90
Léger	King	Houle	Piste multifonctionnelle en site propre	890
Léger	Palmer-Cox	Houle	Piste multifonctionnelle (protégée)	160
Lemieux	63, rue Lemieux	Accès L'Estradiade	Chaussée désignée	90
Lemieux	Denison Est	vers le sud	Piste multifonctionnelle (protégée)	40
Lemieux	Magnone	63, rue Lemieux	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	620
Lemieux	Magnone	Denison Est	Piste multifonctionnelle (protégée)	100
L'Estradiade	Accès rue de l'Hémérocalles	Fourche la Granbyenne	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	310
L'Estradiade	Accès rue du Nénuphar	Accès rue de l'Hémérocalles	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	1110
L'Estradiade	de la Gare	Accès rue du Nénuphar	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	930
L'Estradiade	Fourche la Granbyenne	Robitaille	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	2820
L'Estradiade	Robitaille	Limite de la ville	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	2230
Lien Arthur-Danis	Arthur-Danis	La Montérégiade	Piste multifonctionnelle en site propre	210
Lien centre-ville	Saint-Georges	Principale	Piste multifonctionnelle en site propre	180
Lien de Gatineau	de Gatineau	La Route des Champs	Piste multifonctionnelle en site propre	60
Lien de la Roche	de la Roche	Alfred-Pellan	Piste multifonctionnelle en site propre	470
Lien de l'Hémérocalles	de l'Hémérocalles	Pont	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Lien de l'Hémérocalles	Pont	L'Estradiade	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Lien de l'Hibiscus	de l'Hibiscus	L'Estradiade	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Lien Dorchester	Denison Ouest	Dorchester	Piste multifonctionnelle en site propre	150
Lien Dorchester	Dorchester	La Montérégiade	Piste multifonctionnelle en site propre	30
Lien du Nénuphar	du Nénuphar	L'Estradiade	Piste multifonctionnelle en site propre	100
Lien Lemieux	Lemieux	L'Estradiade	Piste multifonctionnelle en site propre	80
Lien Parc Terry-Fox	Gérard-Goulet	Parc Terry-Fox	Piste multifonctionnelle en site propre	80
Lien Parc Terry-Fox	Leclerc Est	Parc Terry-Fox	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Lien Place du Lac	Place du Lac	L'Estradiade	Piste multifonctionnelle en site propre	50
Notre-Dame	Albert	Laval Sud	Piste multifonctionnelle (protégée)	190
Passerelle Miner	La Montérégiade	Passerelle	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Passerelle Miner	Passerelle	Saint-Jacques	Piste multifonctionnelle en site propre	90
Pierre-Laporte	Denison Est	Mountain	Accotement asphalté	5810
Piste Daniel-Johnson	Cedar	Leclerc Est	Piste multifonctionnelle en site propre	520
Piste Daniel-Johnson	de l'Estrie	La Granbyenne	Piste multifonctionnelle en site propre	160

EXISTANT

2022

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)
Piste Daniel-Johnson	Estriade	Pont flottant	Piste multifonctionnelle en site propre	100
Piste Daniel-Johnson	Leclerc Est	Quévillon	Piste multifonctionnelle (protégée)	290
Piste Daniel-Johnson	Pont flottant	Grove	Piste multifonctionnelle en site propre	160
Piste Daniel-Johnson	Quévillon	du l'Estrie	Piste multifonctionnelle en site propre	330
Piste Daniel-Johnson	Saint-Michel	Cedar	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	420
Piste du Parc régional de La Haute-Yamaska	Secteur CINLB	Limite de la ville	Piste multifonctionnelle en site propre	890
Principale	Accès centre-ville	Gill	Bande cyclable	350
Principale	Brébeuf	Gill	Bande cyclable	340
Principale	Gill	Accès centre-ville	Bande cyclable	340
Principale	Gill	Brébeuf	Bande cyclable	330
Principale	Saint-Hubert	Brébeuf	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	170
Quévillon	114 rue Quévillon	cul-de-sac	Piste multifonctionnelle en site propre	70
Quévillon	de Versailles	114 rue Quévillon	Piste multifonctionnelle en site propre	300
Quévillon	Drummond	de Versailles	Piste multifonctionnelle en site propre	230
Réjane-Laberge	de la Roche	Germaine-Guèvremont	Piste multifonctionnelle (protégée)	760
Richard-Frost	15, Richard-Frost	Mountain	Piste multifonctionnelle en site propre	100
Richard-Frost	16, Richard-Frost	Mountain	Piste multifonctionnelle en site propre	100
Richard-Frost	Francis-Gilmour	15, Richard-Frost	Piste multifonctionnelle en site propre	60
Richard-Frost	Francis-Gilmour	16, Richard-Frost	Piste multifonctionnelle en site propre	140
Richard-Frost	Francis-Gilmour	Francis-Gilmour	Piste multifonctionnelle en site propre	80
Robinson Sud	331, Robinson Sud	Hornér	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	90
Robinson Sud	Sainte-Rose	331, Robinson Sud	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	30
Robitaille	des Écoliers	Neil	Piste multifonctionnelle (protégée)	120
Robitaille	des Montérégiennes	Pierre-Laporte	Piste multifonctionnelle en site propre	290
Robitaille	Lemieux	Limite de la ville	Accotement asphalté	1250
Robitaille	Pierre-Laporte	des Écoliers	Piste multifonctionnelle (protégée)	110
Sainte-Marie	Albert	Laval Sud	Bande cyclable	190
Sainte-Marie	Laval Sud	Albert	Chaussée désignée	190
Saint-Hubert	845, Saint-Hubert	11e rang	Piste multifonctionnelle en site propre	1640
Saint-Hubert	d'Argenteuil	du Mont-Royal	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	230
Saint-Hubert	David-Bouchard Nord	Monty	Piste multifonctionnelle (protégée)	160
Saint-Hubert	du Mont-Royal	845, Saint-Hubert	Piste multifonctionnelle en site propre	80
Saint-Hubert	Monty	d'Argenteuil	Piste multifonctionnelle en site propre	1340
Saint-Michel	Allan	Leclerc Est	Piste multifonctionnelle en site propre	270
Saint-Michel	Barr	Allan	Piste multifonctionnelle (protégée)	230
Saint-Michel	Elm	Barr	Piste multifonctionnelle (protégée)	140
Simonds Sud	Bassin de rétention	Denison Ouest	Piste multifonctionnelle en site propre	150
Simonds Sud	Cowie	La Route des Champs	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	1720
Simonds Sud	Denison Ouest	La Montérégiade	Piste multifonctionnelle (protégée)	1130
Simonds Sud	Industriel	Cowie	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	570
Simonds Sud	La Montérégiade	Industriel	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	270
Simonds Sud	Le Corbusier	Bassin de rétention	Piste multifonctionnelle en site propre	210
Simonds Sud	Saint-Charles Sud	de Bourgogne	Piste multifonctionnelle en site propre	150
Vittie	Glen	Mountain	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	360
Vittie	Mountain	Glen	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	390
TOTAL (km)				64.5

Annexe V

Plan de mobilité active 1.0



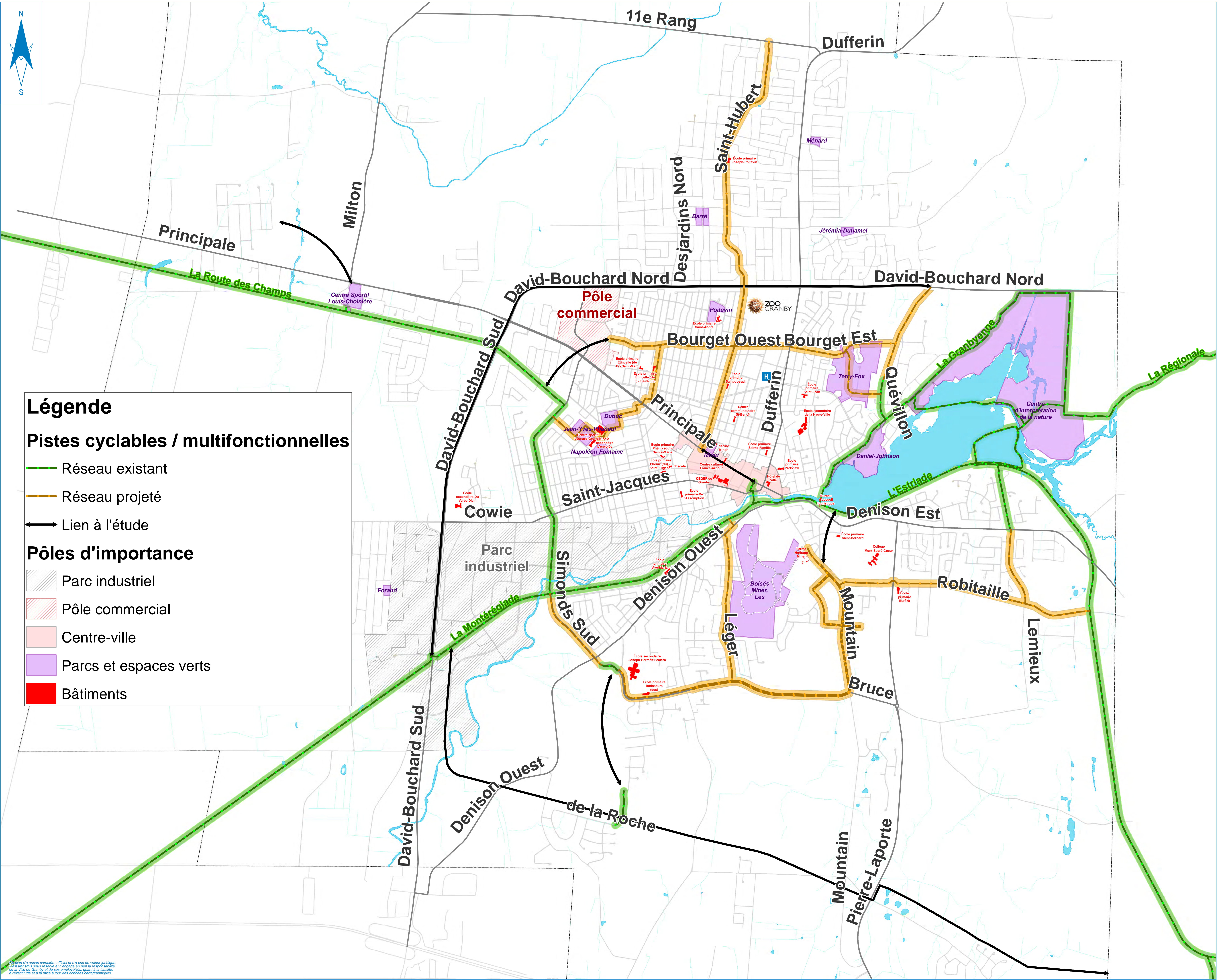
Légende

Pistes cyclables / multifonctionnelles

- Réseau existant
- Réseau projeté
- Lien à l'étude

Pôles d'importance

- ▨ Parc industriel
- ▨ Pôle commercial
- ▨ Centre-ville
- ▨ Parcs et espaces verts
- ▨ Bâtiments



Le plan n'a aucun caractère officiel et n'a pas de valeur juridique. Il est fourni sous réserve et en charge de la responsabilité de la Ville de Granby et de ses employés, quant à la fiabilité, à l'exactitude et à la mise à jour des données cartographiques.

Plan de mobilité active - Réseau cyclable et multifonctionnel
Réseau PROJETÉ

Annexe VI

Rapport de rétroaction - Mouvement VÉLOSYMPATIQUE

Rapport de rétroaction

GRANBY



PAR  Vélo Québec



AUTOMNE 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. Recommandations générales	3
2. ENVIRONNEMENT	4
• Constats	
• Recommandations	
3. ÉDUCATION	10
• Constats	
• Recommandations	
4. ENCOURAGEMENT	13
• Constats	
• Recommandations	
5. ENCADREMENT	16
• Constats	
• Recommandations	
6. ÉVALUATION ET PLANIFICATION	19
• Constats	
• Recommandations	
7. Pour aller plus loin...	23

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Granby a fait un pas important pour développer sa culture vélo en déposant sa candidature pour la certification VÉLOSYMPATHIQUE. Ainsi, Vélo Québec lui décerne une mention honorable. La municipalité est invitée à intégrer les recommandations de ce rapport et à mettre à profit les [ressources](#) du mouvement VÉLOSYMPATHIQUE.

En Environnement, les évaluateurs locaux et le comité de juges ont relevé la présence d'un réseau cyclable intéressant pour la pratique récréative du vélo, mais devant être développé davantage pour favoriser le transport actif. Granby doit ainsi améliorer la connectivité de son réseau et la desserte des générateurs de déplacement. Également, de nombreux évaluateurs locaux ont manifesté un sentiment d'insécurité en raison du manque d'aménagements et de la vitesse élevée des véhicules sur plusieurs rues. La Ville doit envisager de réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur les rues locales et prévoir des aménagements protégeant adéquatement les cyclistes.

En Éducation, la présence d'un programme en milieu scolaire pour les jeunes a été vue d'un bon œil par le comité de juges. Cependant, si la municipalité diffuse de l'information afin de sensibiliser à la sécurité à vélo, Granby doit faire plus qu'offrir des séances d'information sur demande. Elle doit prévoir des activités ouvertes à tous et aider davantage de citoyens à se mettre en selle au quotidien avec des ateliers offrant des expériences pratiques. En ce qui a trait à l'Encouragement, les juges ont applaudi le programme de subvention à l'achat d'un vélo, notamment son applicabilité à des montures neuves, usagées ou même à assistance électrique. La présence de différents clubs cyclistes et d'événements sportifs a aussi été soulignée. Toutefois, Granby est invitée à développer et soutenir davantage des activités faisant la promotion des déplacements actifs, notamment à l'occasion du Mois du vélo.

En Évaluation et planification, les juges ont souligné la présence d'un comité consultatif. Par contre, il serait important d'en élargir la composition afin d'y compter des citoyens. Finalement, Granby doit assortir sa planification vélo d'un budget annuel assuré.



ENVIRONNEMENT



CONSTATS

Politique ou plan

- Dispose d'une *Politique de construction et reconstruction des infrastructures* contenant des dispositions à l'égard des cyclistes.
- Compte des normes d'aménagements conforme aux critères du ministère des Transports, des normes basées sur le guide *Aménager pour les piétons et les cyclistes*, ainsi qu'un règlement d'urbanisme spécifiant la forme des constructions et les marges de recul, mais sans zonage strict.

Aménagements à destination

- Met en place des stationnements pour vélos et des bornes de réparation en libre-service installés par la municipalité, en plus d'un programme d'aide financière pour l'installation de supports pour vélos privés afin assurer la disponibilité de services à destination.
- Compte 1 134 espaces de stationnements pour vélos.

Cocktail transport

- Équipe 100 % des autobus du réseau de transport public de supports à vélo.



CONSTATS

Infrastructures en faveur des cyclistes

- Compte un réseau cyclable de près de 46 km, ce qui représente 8,2 % de la longueur totale du réseau routier.
- Ne compte aucune rue à 30 km/h et moins.
- Dispose de mesures de modération de circulation aux intersections, notamment des passages pour piétons ou cyclistes avec chaussée colorée ou surélevée, des réductions de rayon de virage, des avancées de trottoir, ainsi que des îlots refuges. En section courante, se trouvent également des modifications physiques du tracé ou de la perspective de la chaussée, des rétrécissements de chaussée, des indicateurs-radars de vitesse, des dos d'âne et des déviations horizontales.
- Dispose d'une piste de vélocross (BMX) et d'un véloparc.

Entretien

- Fait un entretien mensuel des infrastructures cyclables.



RECOMMANDATIONS

Politique ou plan

- Adopter une politique de [rues complètes](#), ainsi que des normes favorisant l'apaisement de rue en réduisant la vitesse à 30 km/h dans les secteurs appropriés.
- Se doter d'un guide permettant de définir [le type de séparation requise](#) pour protéger les cyclistes adéquatement en fonction de la vitesse et des débits de circulation observés.

Aménagements à destination

- Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos sur le territoire de la collectivité.
- Suivre les [critères et recommandations](#) de Vélo Québec pour l'aménagement des nouveaux stationnements pour vélos.
- Poursuivre le développement de votre parc de stationnement en collaborant et en finançant en totalité ou en partie par un programme (privé ou public) l'aménagement d'un stationnement pour vélos aux générateurs de déplacements (écoles, services des parcs, centres communautaires, grands employeurs, commerçants, coopératives de logement, HLM, etc.)
- Adopter une réglementation obligeant les grands employeurs à instaurer des mesures d'encouragement de la pratique du vélo et donner l'exemple en tant qu'administration municipale. Consultez notre fiche sur les [Règlements d'urbanisme en faveur du stationnement pour vélos](#) et celle sur [l'aménagement d'un stationnement pour vélos](#).

Cocktail transport

- Améliorer l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo en aménagement des stationnements pour vélos aux arrêts et terminus. Encourager la société de transport en ce sens.



RECOMMANDATIONS

Infrastructures en faveur des cyclistes

- Poursuivre le développement du réseau cyclable et veiller à ce qu'il soit sécuritaire, confortable et continu. Un axe cyclable est sécuritaire dans la mesure où tout le parcours est sécuritaire : un maillon faible dans l'ensemble limite l'attrait et la sécurité de tout le parcours. Réaliser des [aménagement cyclables](#) sur des routes collectrices et les artères. Des infrastructures cyclables protégées sont recommandées sur les rues où la limite de vitesse est de 50 km/h ou plus.
- Éliminer les barrières physiques et assurer la connexion avec les différents tronçons du réseau cyclable. Ces aménagements (passages à niveau, ponts, passerelles, tunnels), bien que parfois coûteux, sont un investissement essentiel en vue de faire du vélo une véritable option de transport pour les citoyens de votre collectivité.
- Aménager une trame de rue favorable aux déplacements actifs. À cet égard, il est possible de consulter le [guide sur la conception et la mise en œuvre de rues apaisées](#) de Vivre en ville.
- Contribuer à augmenter le nombre d'enfants qui font l'aller-retour à vélo entre la maison et l'école en toute sécurité en intervenant dans les zones scolaires. Si vous avez déjà participé au programme « À pied, à vélo, ville active », il est possible de consulter les [plans de déplacement scolaire](#) qui ont été produits. Le [guide d'aménagement des abords des écoles \(en anglais\)](#) de la région de York en Ontario peut aussi servir de référence pour améliorer l'accès à pied et à vélo aux écoles.
- Choisir et réserver des terrains publics propices à la pratique du vélo de montagne. Assurer la connexion entre les sentiers de vélo de montagne et le réseau cyclable sur rue et en site propre.
- Créer des sentiers damés l'hiver afin de les rendre accessibles aux vélos à pneus surdimensionnés (fatbikes) ou considérer l'ajout du fatbike aux activités permises dans les sentiers des parcs de la collectivité.



RECOMMANDATIONS

Entretien

- Balayer fréquemment les voies cyclables afin de retirer feuilles, branches et autres débris sur les voies cyclables. Rafraîchir le marquage avec des produits permanents le plus tôt possible au printemps.
- Entretien des voies cyclables l'hiver afin d'assurer une utilisation toute l'année.
- Assurer une qualité adéquate de la surface de roulement pour le bon cheminement des cyclistes. La chaussée des voies cyclables doit être réparée en priorité tôt au printemps, particulièrement en ce qui a trait aux aménagements près de la circulation automobile (bandes cyclables et chaussées désignées).



ÉDUCATION

CONSTATS

Programmes pour les jeunes

- Offre des activités de formation cycliste à 1 à 25 % des écoles primaires.
- Offre des activités de formation cycliste à 1 à 25 % des écoles secondaires.

Programmes pour les adultes

- Offre, en partenariat avec la Sûreté du Québec, des sessions d'information et ateliers sur la sécurité à vélo sur demande.
- Encourage la pratique du vélo en rendant disponible la carte de la municipalité, en distribuant des dépliants, avec des panneaux d'affichage sensibilisant au partage de la route, ainsi qu'en tenant des séances d'information sur les règles de sécurité à vélo.
- Sensibilise et éduque les automobilistes au partage de la route avec les cyclistes à l'aide de campagnes d'éducation publiques et des panneaux d'affichage sur le partage de la route.

Programmes pour les professionnels

- Forme le personnel municipal sur la planification et les aménagements qui tiennent compte des cyclistes et des piétons en participant à des colloques ou congrès sur le sujet.

RECOMMANDATIONS

Programmes pour les jeunes

- Poursuivre le développement des programmes d'éducation dans les écoles primaires et secondaires.
- Continuer à déployer le programme [Cycliste averti](#) dans les écoles du territoire.
- Sensibiliser les jeunes en dehors du contexte scolaire à l'aide d'activités de loisirs, d'ateliers communautaires de mécanique vélo, de randonnées populaires et de clubs cyclistes jeunesse.

Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur l'éducation pour les jeunes.

Programmes pour les adultes

- Tenir périodiquement des activités d'éducation pour les citoyens sur la pratique du vélo afin qu'ils acquièrent la confiance et les habiletés nécessaires pour rouler à vélo et pour mieux comprendre la réalité des cyclistes, ce qui favorise un partage de la route plus courtois. Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur l'éducation des citoyens.



ENCOURAGEMENT



CONSTATS

Promotion du vélo

- Encourage la pratique cycliste avec un défi interne à la Ville encourageant les déplacements à vélo, un Tour du silence, ainsi qu'un événement vélo, soit le Grand défi de Granby.
- Aide les citoyens à planifier leur trajet en rendant disponible la carte du réseau cyclable local, ainsi qu'une carte des corridors scolaires.
- Compte des clubs de vélo récréatifs, notamment pour les femmes, ainsi que pour les jeunes.
- Dispose d'un programme jeunesse consacré à la pratique récréative du vélo.

Accès aux vélos et à des services de mécanique

- Compte 1 vélociste pour 1 à 15 000 habitants.
- Compte 1 atelier communautaire de mécanique vélo ou vélociste à but non lucratif, soutenu par la municipalité par des subventions ainsi que des dons de vélos abandonnés.
- Les visiteurs et résidents ont la possibilité de louer des vélos sur le territoire de la collectivité.

Autres programmes d'encouragement

- Compte 4 hébergements certifiés Bienvenue cyclistes!
- Offre une subvention aux citoyens à l'achat d'un vélo ou un vélo à assistance électrique. Ce programme est applicable tant pour les vélos neufs qu'usagés.



RECOMMANDATIONS

Événements cyclistes

- Multiplier les occasions de promouvoir le [Mois du vélo](#) dans votre collectivité. Voilà une formidable occasion de rappeler aux citoyens qu'en mai, c'est le temps de sortir son vélo!
- Encourager les citoyens à participer au [Défi du Mois vélo](#) pendant tout le mois de mai et à continuer de rouler le reste de l'année.
- Exiger l'aménagement de stationnements pour vélos temporaires ou faire appel au service de préposés au stationnement lors d'événements d'envergure dans votre collectivité. Comme il n'existe pas encore de service de préposés au stationnement vélo au Québec, si une organisation ou votre collectivité envisage la mise sur pied d'un tel service pour un événement, elle pourrait s'inspirer du service mis sur pied par la [San Francisco Bicycle Coalition](#).

Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur les événements vélo.

Promotion du vélo

- Intensifier les mesures d'encouragement et d'éducation pour qu'elles soient davantage axées sur la pratique du vélo comme mode de déplacement : défi vélo-boulot, journée vélo-boulot, diffusion de vidéos qui en font la promotion, diffusion de trucs et conseils, diffusion de statistiques sur les avantages de la pratique du vélo utilitaire, etc.
- Miser sur la contribution et l'influence de personnalités publiques ou des nombreux citoyens qui sont déjà adeptes du vélo.
- Renforcer la présence cycliste sur le territoire à l'aide d'un site internet consacré au vélo. Il présente par exemple les horaires des formations et des ateliers, la programmation des activités, les messages d'intérêt public sur la sécurité, l'ouverture, la fermeture et l'entretien des pistes cyclables, etc.

Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur la promotion des déplacements à vélo.



ENCADREMENT



CONSTATS

Policiers à vélo

- Favorise l'établissement de rapports positifs entre le service de police et la communauté cycliste puisque celui-ci assure la sécurité lors d'événements cyclistes et participe à des campagnes de sensibilisation en distribuant de l'information.
- Compte de 1 à 20 % des agents du service de police qui patrouillent régulièrement à vélo.
- Le service de police participe à des formations sur la pratique sécuritaire du vélo.
- Le service de police participe aux campagnes de partage de la route.

Règlementation

- Compte des règlements interdisant la circulation à vélo dans les parcs, imposant des restrictions sur les horaires d'utilisation des pistes cyclables, ainsi que l'usage des vélos à assistance électrique.



RECOMMANDATIONS

Policiers à vélo

- Favoriser l'établissement de rapports positifs entre le service de police et la communauté cycliste et mettre en œuvre des programmes d'éducation et de sensibilisation ayant pour objectif de changer de façon positive l'attitude et les comportements des cyclistes et des automobilistes.

Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur l'éducation par les policiers.

Règlementation

- Cibler les comportements des automobilistes dangereux pour les usagers vulnérables, lors d'opérations policières. Il ne suffit pas d'avoir des lois qui protègent les usagers vulnérables, celles-ci doivent être respectées.
- Examiner les règlements interdisant la circulation dans les parcs et imposant des restrictions sur les horaires d'utilisation des pistes cyclables pour limiter les contraintes à la pratique du vélo comme mode de déplacement.



33
33
20
16



ÉVALUATION ET PLANIFICATION



CONSTATS

Ressources

- Partage les tâches entourant la promotion du vélo et le transport actif scolaire entre plusieurs personnes, pour un équivalent de 0,15 équivalent à temps complet (ETC) au sein de la municipalité.
- Se dote d'un comité consultatif chargé des questions relatives au vélo composé du service de police, d'élus municipaux, des services de l'urbanisme et de la planification du territoire, des infrastructures, ainsi que de la voirie et des transports. Ce comité se rencontre à tous les deux mois.

Planification, financement et mise en œuvre

- A adopté un plan de mobilité active qui sera révisé afin de définir des orientations et des actions pour développer la pratique du vélo utilitaire.
- Des écoles primaires et secondaires disposent d'un plan de déplacement scolaire, et les établissements postsecondaires et les hôpitaux ou cliniques disposent de considérations relatives au vélo dans leur planification.
- Intègre la planification des arrêts de transport collectif, des écoles et établissements postsecondaires, des hôpitaux et cliniques, ainsi que les parcs et centres de loisirs à la planification du réseau cyclable.

Évaluation

- Recueille des données sur le nombre de cyclistes présents sur le territoire à l'aide de compteurs automatiques permanents, ainsi que des compteurs temporaires.
- Effectue des évaluations avant/après lors de l'aménagement de nouvelles voies cyclables, ce qui permet de justifier ses investissements.



RECOMMANDATIONS

Ressources

- Désigner au moins une personne officiellement responsable des questions relatives au vélo. Cela facilite grandement la mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées plus haut. Donner à ce responsable les ressources nécessaires à son travail : accès aux autres professionnels des différents services de l'administration municipale et ressources financières.
- Élargir le comité consultatif chargé des questions relatives au vélo de façon à intégrer des citoyens et des membres de la communauté cycliste locale. Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur le comité consultatif vélo.
- Prévoir un poste « Transport actif » dans le budget d'immobilisations afin de ne pas être dans l'obligation d'attendre des réfections majeures de la chaussée pour procéder à l'amélioration des infrastructures cyclables.

Planification, financement et mise en œuvre

- Assurer l'élaboration et l'adoption d'un plan de mobilité active effectif, comme il est prévu. Ce schéma directeur détermine la vision du réseau cyclable à terme et inclut une priorisation des voies cyclables et autres infrastructures à aménager pour y arriver. Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur les politiques ou plans en faveur des cyclistes.
- Lier le plan directeur des transports à un financement annuel et à des ressources qui lui sont consacrées afin que les projets se concrétisent. En plus des ressources investies par la Ville, sachez que certains programmes gouvernementaux peuvent aider la municipalité à réaliser des aménagements, ainsi qu'à entretenir et à améliorer le réseau cyclable. Visiter notre [fiche en ligne](#) pour en savoir plus sur l'aide financière.



RECOMMANDATIONS

Évaluation

- Déterminer un objectif de part modale du vélo (c'est-à-dire le pourcentage des déplacements totaux effectués à vélo) et colliger toutes les données nécessaires pour mesurer les avancées.
- Travailler en collaboration avec le service de police à colliger et analyser les données relatives aux collisions impliquant des cyclistes et, à partir de ces données, élaborer des plans de réduction des collisions et d'amélioration de la sécurité de tous les usagers de la route. Dans l'élaboration de ces plans, il est recommandé de favoriser une stratégie de type « [Vision zéro](#) ».

Pour aller plus loin...



Participer à une formation ou à un webinaire

<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/formations/formations-pros>



Consulter les ressources du mouvement
VÉLOSYPATHIQUE

www.velosympathique.com



Faire appel au service-conseil de Vélo Québec

<http://service-conseil.velo.qc.ca/>

Le site web du mouvement VÉLOSYPATHIQUE sera bonifié progressivement dans les prochains mois d'une liste d'idées qui favorisent la pratique du vélo, de références à des ressources qui peuvent vous aider à mettre en œuvre ces actions et de documents présentant les meilleures pratiques pour chacun des 5E. N'hésitez pas à nous faire parvenir les outils que vous avez conçus ou que vous utilisez, car ils pourront certainement aider d'autres organisations. Veuillez les envoyer à l'adresse suivante : mvs@velo.qc.ca.

Québec

Ce projet est réalisé grâce à la participation financière du gouvernement du Québec

Annexe VII

Mise en place des ouvrages de mobilité active (écoles, parcs, édifices publics)

**MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT**

ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT	Existant	Court terme (0 à 5 ans)	Long terme (5 à 15 ans)	Futur (15 ans et + ou inconnu)	Non connecté
ÉCOLES PRIMAIRES					
Eurêka		X			
Ave Maria	X				
de l'Assomption	X				
Saint-André		X			
Joseph-Poitevin	X				
Saint-Bernard		X			
Saint-Jean	X				
Sainte-Famille			X		
Saint-Joseph du Phénix	X	X			
de l'Étincelle		X			
des Bâisseurs		X			
boul. Robert*		X			
Mont-Shefford*		X			
Parkview Elementary School		X			
Les jeunes explorateurs		X			
ÉCOLES SECONDAIRES					
de la Haute-Ville					X
Joseph-Hermas-Leclerc		X			
l'Envolée		X			
École secondaire du Verbe Divin				X	
Collège du Mont Sacré-Cœur		X			
ÉDUCATION DES ADULTES					
Centre régional intégré de formation (CRIF)		X			
CÉGEP					
Cégep de Granby		X			
Nombre d'école	5	15	1	1	1
Pourcentage	22%	65%	4%	4%	4%

MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
 PARCS

PARCS	Existant	Court terme (0 à 5 ans)	Long terme (5 à 15 ans)	Futur (15 ans et + ou inconnu)	Non connecté
Adrienne-Beaudry-Dumas					X
Amédée-Zigby					X
André-Dansereau		X			
Arthur-Gendreau				X	
Avery		X			
Barré		X			
Boisés-Miner		X			
Bernard-Beaudry					X
Bérubé					X
Brodeur					X
Brunet		X			
Canin		X			
Cédrière, de la		X			
Centre d'interprétation de la nature	X				
Centre sportif Louis-Choinière		X			
Collège, sentier du		X			
Comeau					X
Courtemanche		X			
Daniel-Johnson	X				
Debussy					X
De Muri					X
Deslandes					X
Dubuc		X			
École, de l'					X
Edmond-Leduc (Bellevue)	X				
Édouard-Chartier	X				
Érablière, de l'					X
Fisher		X			
Forand					X
Fortin					X
Faubourg, du					X
Gaétan-Deschênes					X
Génération (halte piétonnière des)	X				
Gérard-Allard					X
Gérard-A.-Southière					X
Ginette-Laurin					X
Henri-Martin					X
Horner	X				
Immaculée-Conception	X				

MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
 PARCS

PARCS	Existant	Court terme (0 à 5 ans)	Long terme (5 à 15 ans)	Futur (15 ans et + ou inconnu)	Non connecté
Isabelle		X			
Isidore-Martin, place					X
Jacques-Paré					X
Jean-Jacques Gemme		X			
Jean-Lapierre (place)	X				
Jean-Yves-Phaneuf		X			
Jérémia-Duhamel		X			
Jessie-Isabel-Cox					X
John-F.-Kennedy	X				
Joseph-Charles-Berthiaume					X
Julien-Hamelin, place	X				
Jutras					X
Lachute, de			X		
Lamoureux				X	
Leblanc					X
Leclerc (fontaine)	X				
Leggett					X
Lemieux		X			
Lewis					X
Linéaire	X				
Lussier		X			
Ménard		X			
Millénaire, du					X
Miner	X				
Mont Sacré-Cœur (belvédère)		X			
Napoléon-Fontaine		X			
Noyan, de					X
Odyssée, de l'					X
Pelletier		X			
Philippe-Ernest-Thibodeau					X
Pierre-Gobeil					X
Pionniers, des					X
Plaisance					X
Poitevin		X			
Racine					X
Régimbald					X
René-Lévesque, place			X		
Richard					X

**MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
PARCS**

PARCS	Existant	Court terme (0 à 5 ans)	Long terme (5 à 15 ans)	Futur (15 ans et + ou inconnu)	Non connecté
Richelieu					X
Rivière (sentier de la)	X				
Robert		X			
Roland-Gagné					X
Rondeau					X
Rouyn, de					
Saint-Antoine-de-Padoue					X
Saint-Onge					X
Serge-Robert		X			
Skate parc		X			
Skate parc futur (JHL)		X			
Stéphanoise, place	X				
Sweibell					X
Swett					X
Talbot					X
Tannerie, de la	X				
Terry-Fox	X				
Victoria		X			
Vittie					X
Yamaska		X			
Nombre d'école	17	29	2	2	46
Pourcentage	18%	30%	2%	2%	48%

MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
 ÉDIFICES PUBLICS

ÉDIFICES PUBLICS	Existant	Court terme (0 à 5 ans)	Long terme (5 à 15 ans)	Futur (15 ans et + ou inconnu)	Non connecté
SERVICES					
Bloc sanitaire du centre-ville	X				
Bureau de poste	X				
Bureau d'information touristique	X				
Centrale de traitement des eaux	X				
Centre de services scolaire du Val-des-Cerfs					X
Centre Service Canada - Assurance emploi		X			
Centre de services Québec					X
Chambre de commerce Haute-Yamaska		X			
CITIG - Incubateur industriel		X			
CLSC Notre-Dame		X			
CLSC Saint-Joseph					X
CLSC Yvan-Duquette					X
Commerce Tourisme Granby région					
Écocentre					X
Édifice Louis-Choinière		X			
Ferme Héritage Miner					X
Garage municipal					X
Granby Industriel		X			
Hôpital de Granby (CIUSSS de l'Estrie-CHUS)		X			
Hôtel de ville			X		
Marché public	X				
Ministère de la Sécurité publique			X		
Municipalité régionale de comté (MRC) de la Haute-Yamaska			X		
Office d'habitation de La Haute-Yamaska-Rouville		X			
Palais de justice			X		
Régie du logement			X		
Service de police		X			
Service des incendies		X			
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)				X	
Station d'épuration des eaux usées		X			
Terminus Centre-Ville	X				
Terminus Galeries de Granby				X	

**MISE EN PLACE DES OUVRAGES DE MOBILITÉ ACTIVE
ÉDIFICES PUBLICS**

ARTS ET CULTURE					
Bibliothèque Paul-O.-Trépanier			X		
Boréart, Centre d'exposition en arts visuels	X				
Centre culturel France-Arbour	X				
le Palace	X				
Société d'histoire de la Haute-Yamaska	X				
COMMUNAUTAIRE					
Centre communautaire Saint-Benoît		X			
Centre d'action bénévole de Granby		X			
Centre Notre-Dame	X				
La Maison des Jeunes - La Barak	X				
SPORTS ET LOISIRS					
Centre aquatique Desjardins		X			
Centre d'interprétation de la nature du lac Boivin (CINLB)	X				
Centre de tir Granby					X
Centre récréatif de l'Assomption					X
Centre sportif Léonard-Grondin		X			
Centre sportif Louis-Choinière		X			
Club de golf Miner			X		
L'Escale	X				
Pavillon Jean-Marie-Benoît		X			
Pavillon Norbert-Talbot	X				
Pavillon Roger-Bédard	X				
Piscine Horner	X				
Stade Napoléon-Fontaine		X			
Tennis Saint-Luc		X			
Zoo de Granby		X			
Nombre d'école	17	20	7	2	9
Pourcentage	31%	36%	13%	4%	16%

Annexe VIII

Critères pour le choix de type d'ouvrage de mobilité active

CRITÈRE POUR CHOIX DE TYPE D'OUVRAGE
DE MOBILITÉ ACTIVE

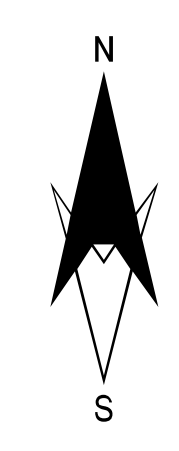
Usage	Vélos						Vélos et piétons		
	Partagée	Séparée visuellement			Séparée physiquement				
Critères \ Type d'ouvrage	Chaussée désignée	Accotement asphalté	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue	Bande cyclable	Piste cyclable bidirectionnelle protégée	Piste cyclable unidirectionnelle protégée	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	Piste multi. protégée	Piste multi. en site propre
Hiérarchie routière									
Locale	x	x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
Collectrice		x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
Artère		x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
Hors emprise							x		x
Limite de vitesse maximale affichée									
30 km/h	milieu urbain	x	x	x			N/A		N/A
40 km/h	milieu urbain	x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
50 km/h	milieux urbain et rural	x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
70 km/h	milieu rural	x			x	x	N/A	x	N/A
90 km/h		x			x	x	N/A	x	N/A
Débit maximum de véhicules									
1000 véh/j	milieu rural		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3000 véh/j	milieu urbain		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
8000 véh/j		x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Niveau									
Bas (au niveau de la rue)	x	x	x	x					
Mi-niveau (50 à 100 mm plus haut que la rue)					x (50 km/h et -)	x (50 km/h et -)		x (50 km/h et -)	
Surélevé (150mm plus haut que la rue)					x	x	x	x	x
Compatibilité avec									
Circuit de transport en commun	x	x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
Route de camionnage		x	x	x	x	x	N/A	x	N/A
Stationnement	x		x	x	x	x	N/A	x	N/A

Annexe IX

Cartes des réseaux projetés à court terme (0 à 5 ans)

MOBILITÉ ACTIVE












PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES COURT TERME 2023



Légende







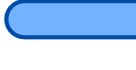




Voie cyclable 2022

Type d'ouvrage

-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée 2023



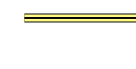


Type d'ouvrage



-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

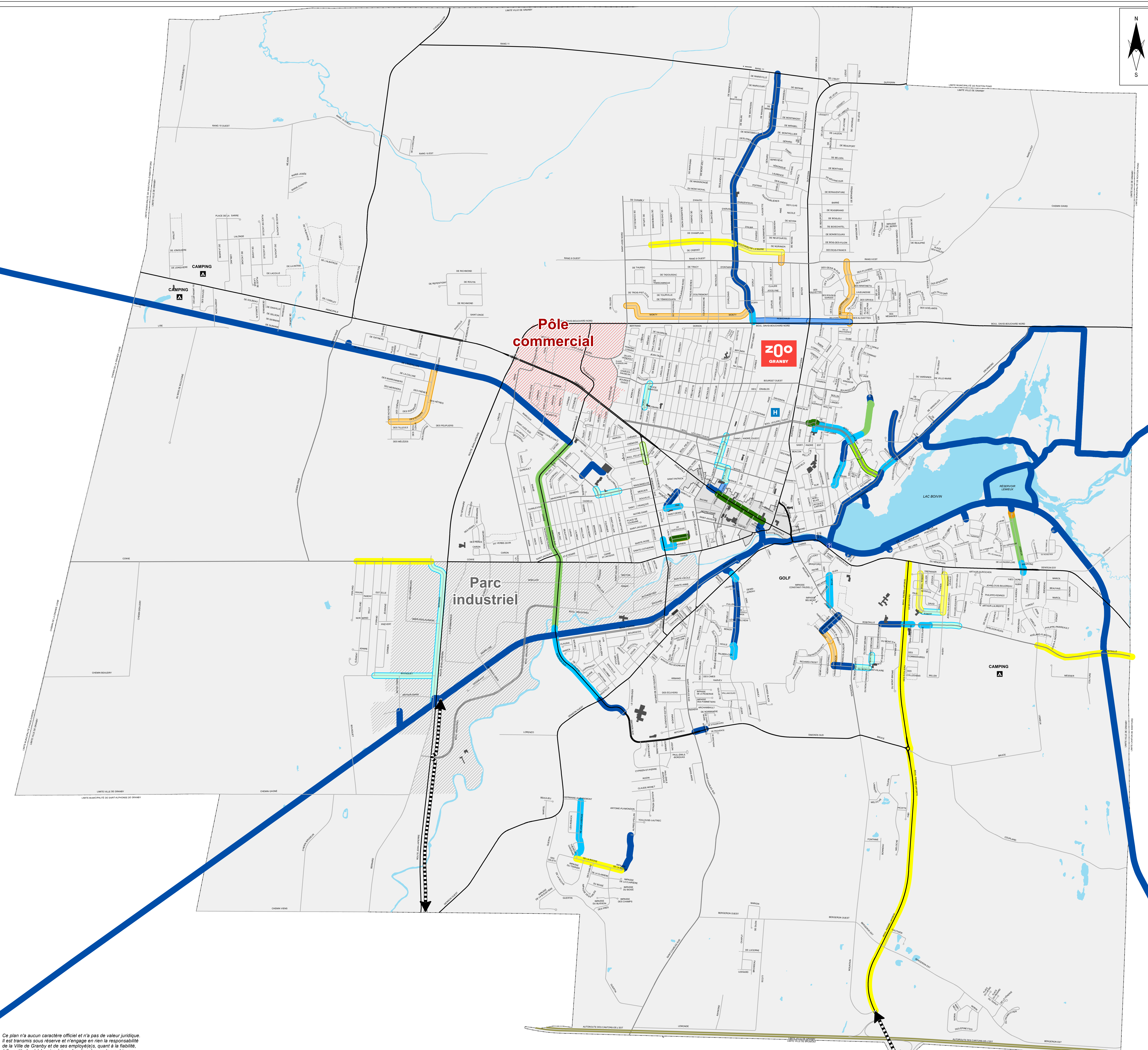
 Lien intermunicipal

Segment de rue

Type de route

-  Locale
-  Collectrice
-  Artère
-  Autoroute
-  Proposé

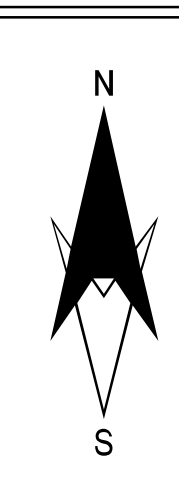
-  Bâtiment d'intérêt
-  Secteur Centre-Ville



Ce plan n'a aucun caractère officiel et n'a pas de valeur juridique.
Il est transmis sous réserve et n'engage en rien la responsabilité
de la Ville de Granby et de ses employés(e)s, quant à la fiabilité,
à l'exactitude et à la mise à jour des données cartographiques.

MOBILITÉ ACTIVE

PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES COURT TERME 2024



Légende

Voie cyclable 2023

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée 2024

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

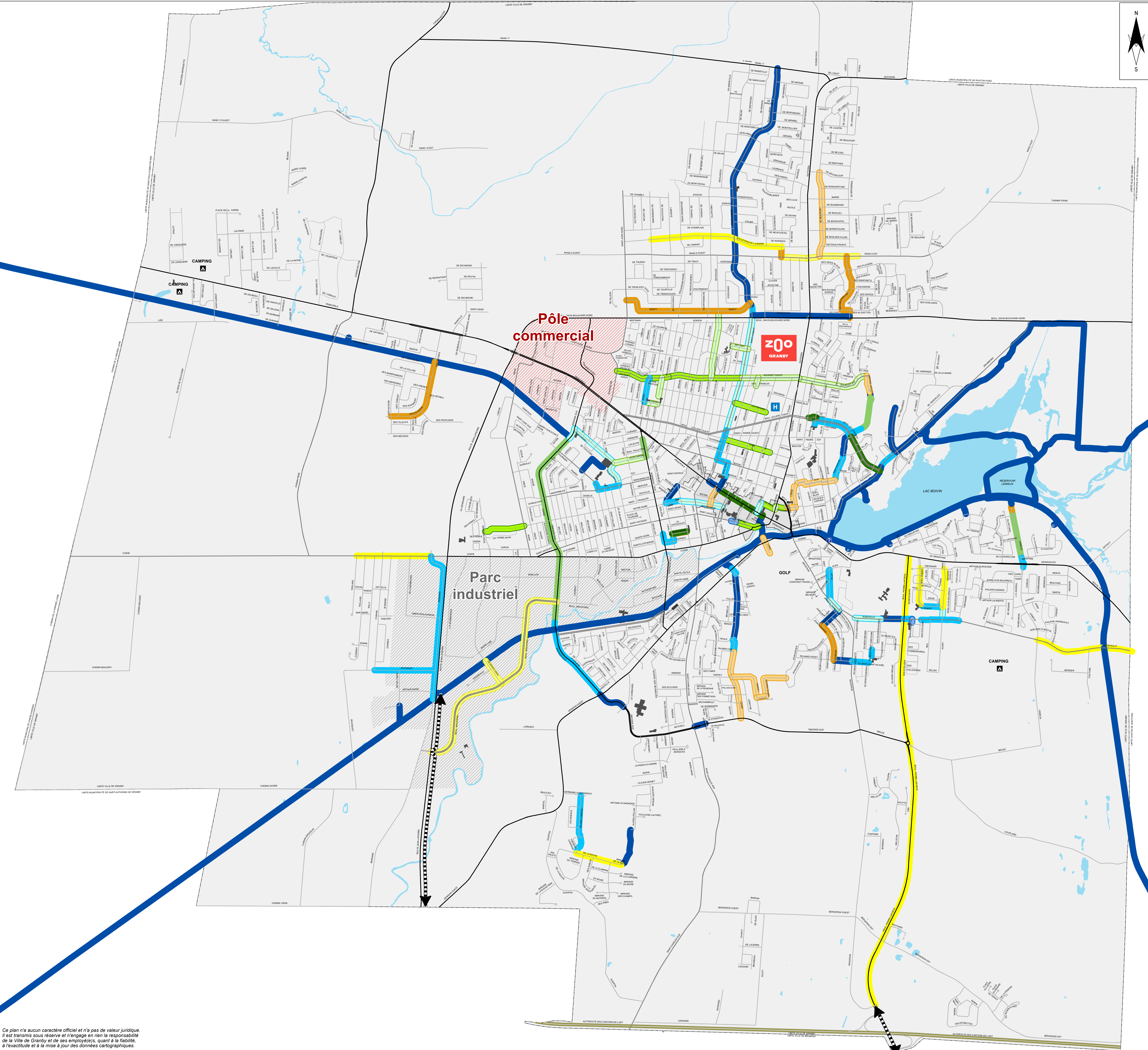
Lien intermunicipal

Segment de rue

Type de route

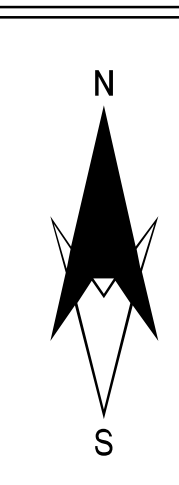
- Locale
- Collectrice
- Artère
- Autoroute
- Proposé

- Bâtiment d'intérêt
- Secteur Centre-Ville



MOBILITÉ ACTIVE

PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES COURT TERME 2025



Légende

Voie cyclable 2024

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée 2025

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

Lien intermunicipal

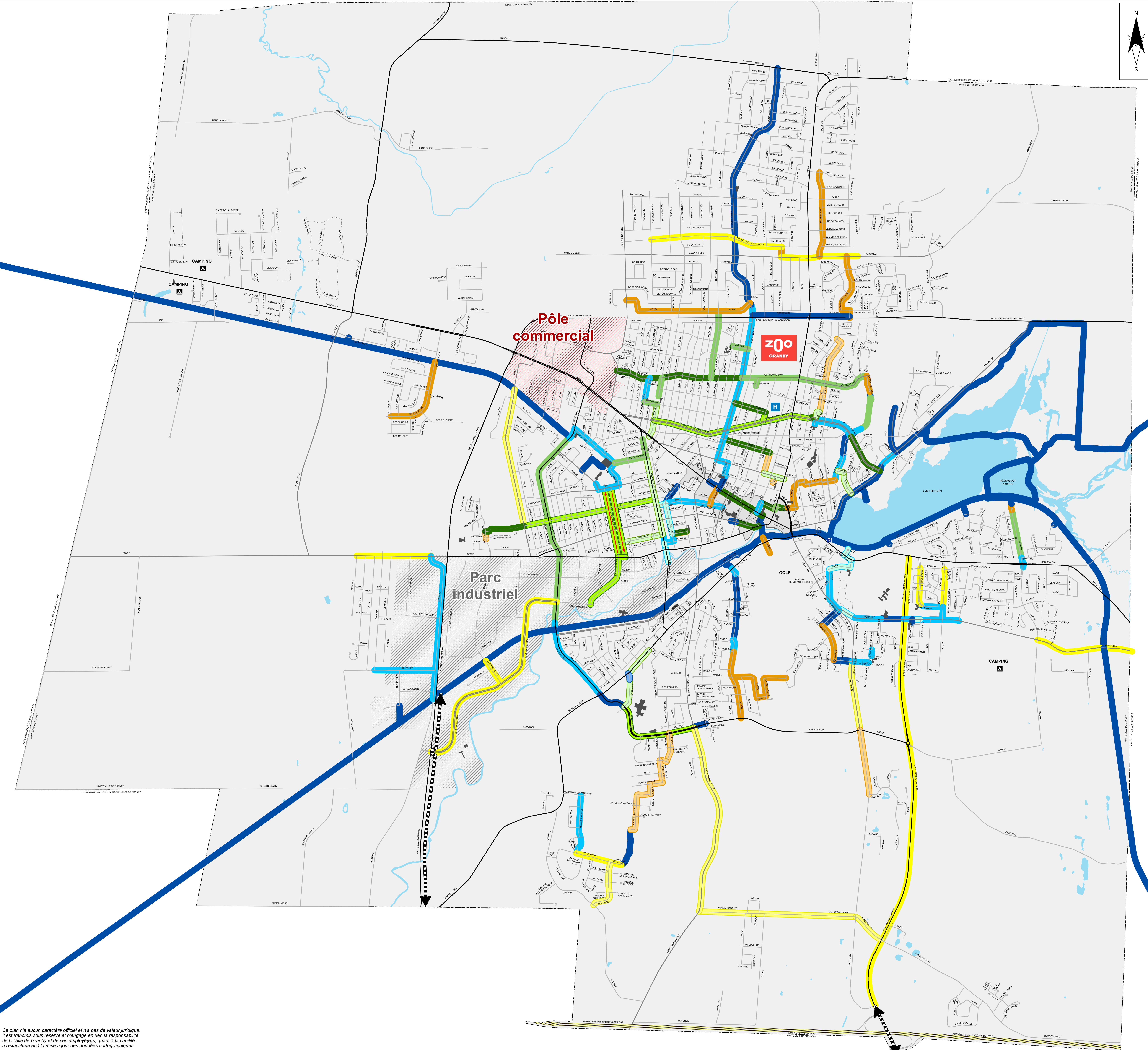
Segment de rue

Type de route

- Locale
- Collectrice
- Artère
- Autoroute
- Proposé

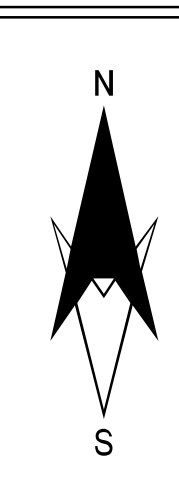
Bâtiment d'intérêt

Secteur Centre-Ville



MOBILITÉ ACTIVE












PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES COURT TERME 2026



Légende


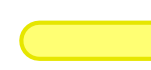
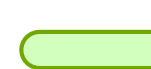



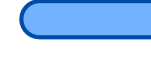




Voie cyclable 2025

Type d'ouvrage

-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée 2026






Type d'ouvrage


-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

 Lien intermunicipal

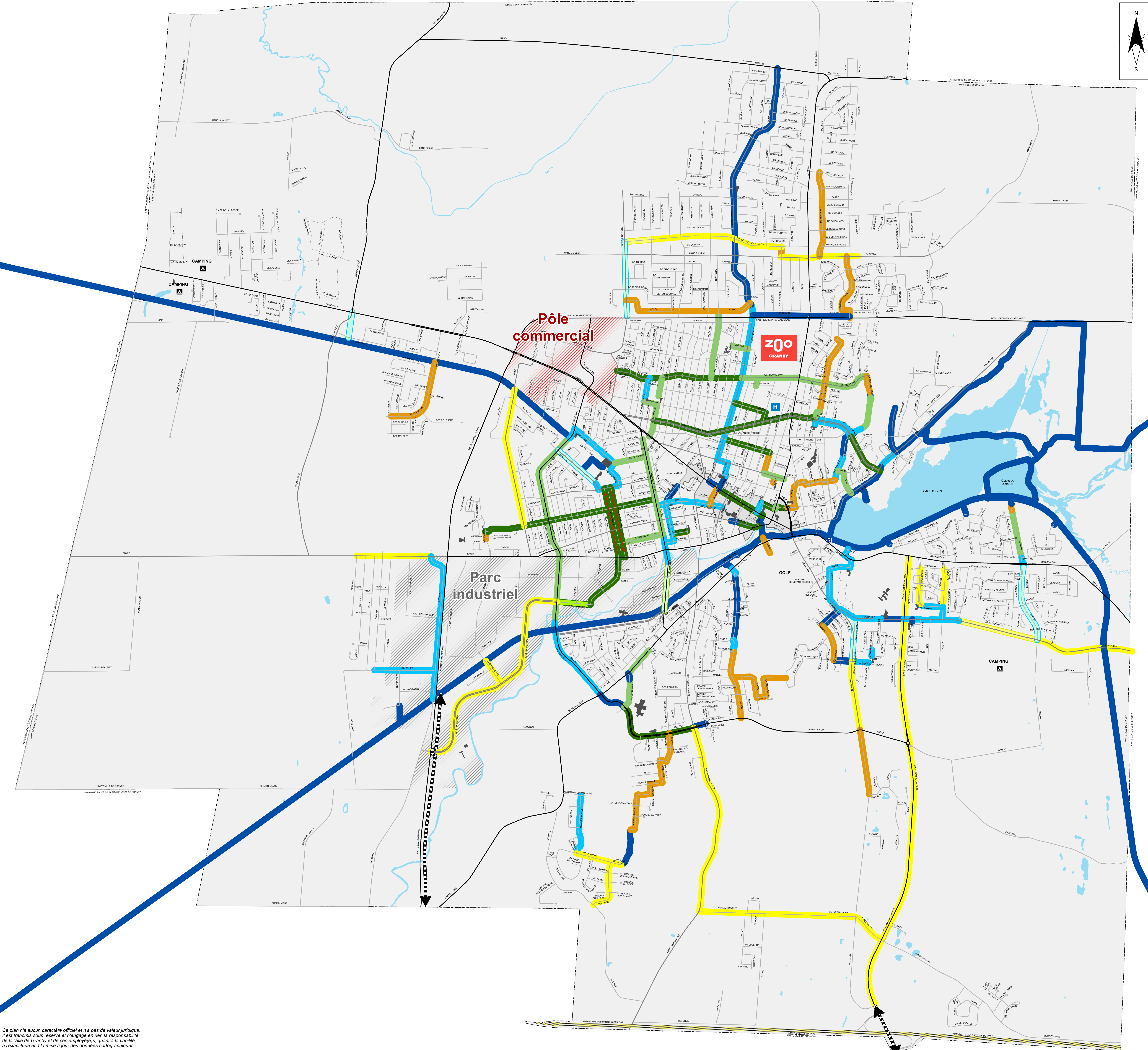
Segment de rue

Type de route

-  Locale
-  Collectrice
-  Artère
-  Autoroute
-  Proposé

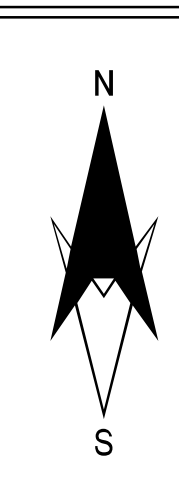
 Bâtiment d'intérêt

 Secteur Centre-Ville



MOBILITÉ ACTIVE

PLAN DE TRAVAIL VOIES CYCLABLES COURT TERME 2027



Légende

Voie cyclable 2026

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée 2027

Type d'ouvrage

- Chaussée désignée
- Accotement asphalté
- Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
- Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
- Bande cyclable
- Piste cyclable unidirectionnelle protégée
- Piste cyclable bidirectionnelle protégée
- Piste multifonctionnelle protégée
- Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
- Piste multifonctionnelle en site propre

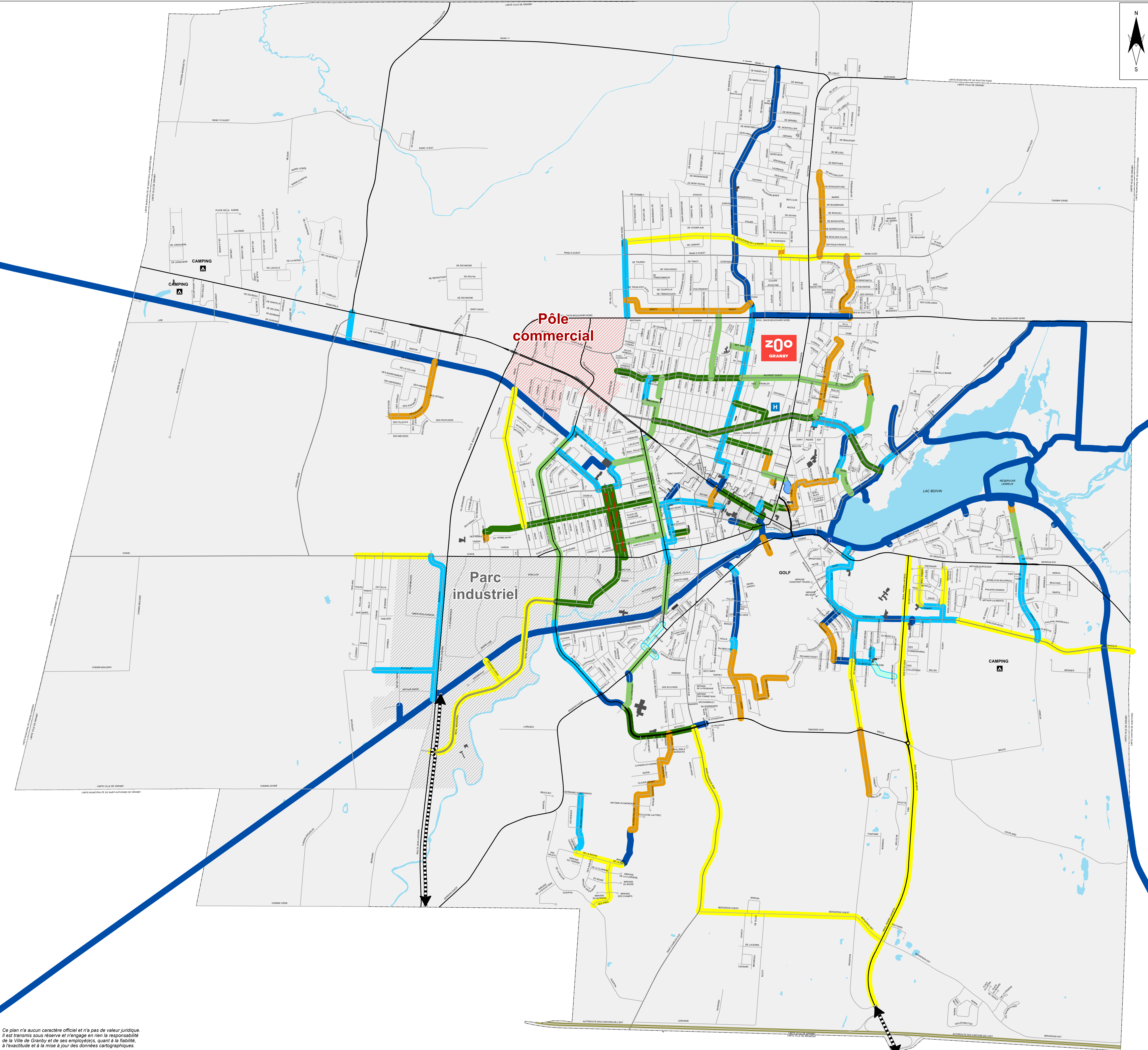
Lien intermunicipal

Segment de rue

Type de route

- Locale
- Collectrice
- Artère
- Autoroute
- Proposé

- Bâtiment d'intérêt
- Secteur Centre-Ville



Annexe X

Inventaire des réseaux projetés à court terme (0 à 5 ans)

COURT TERME (0 à 5 ans)

2023

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Accès Mont-Brome @ Mont-Shefford	Mont-Brome	Mont-Shefford	Piste multifonctionnelle (protégée)	85			- \$	2023
Avery	Robert	Trépanier	Accotement asphalté	485	10 \$		4 850 \$	2023
Bernard	Montérégiade	Cowie	Piste multifonctionnelle (protégée)	1900			- \$	2023
Boivin	Saint-Hubert	Lord	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	150	1 000 \$		150 000 \$	2023
Bousquet	Forand	Bernard	Piste multifonctionnelle (protégée)	780			- \$	2023
Cygnés	Hirondelles	Horizon	Chaussée désignée	105	10 \$		1 050 \$	2023
David-Bouchard	Saint-Hubert	Dufferin	Piste multifonctionnelle en site propre	715	1 675 \$		1 197 625 \$	2023
David-Bouchard	Dufferin	Horizon	Piste multifonctionnelle en site propre	520	1 675 \$		871 000 \$	2023
Fournier	École l'Envolée	Maisonneuve	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	80			- \$	2023
Francis-Gilmour	Richard-Frost	Patrick-Hackett	Chaussée désignée	315	10 \$		3 150 \$	2023
Hirondelles	9e rang	Cygnés	Chaussée désignée	730	10 \$		7 300 \$	2023
Horizon	Cygnés	David-Bouchard	Chaussée désignée	100	10 \$		1 000 \$	2023
John-Manners	Patrick-Hackett	Pionniers	Chaussée désignée	165	10 \$		1 650 \$	2023
Leclerc Est	Saint-Michel	Allan	Bande cyclable	210	20 \$		4 200 \$	2023
Leclerc Est	Allan	Drummond	Bande cyclable	370	20 \$		7 400 \$	2023
Lord	Boivin	Parc	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	160	1 000 \$		160 000 \$	2023
Mairie	Saint-Hubert	Prairie	Accotement asphalté	625	10 \$		6 250 \$	2023
Maisonneuve	Fournier	Saint-Urbain	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	275			- \$	2023
Mont-Saint-Hilaire	Mountain	Mont-Shefford	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	220			- \$	2023
Monty	St-Hubert	St-Jude N	Chaussée désignée	1715	10 \$		17 150 \$	2023
Oliviers	Noyers	Route des champs	Chaussée désignée	1060	10 \$		10 600 \$	2023
Parc Miner	Parc	Principale	Piste multifonctionnelle en site propre	185	1 675 \$		309 875 \$	2023
Prairie	Mairie	9e rang Ouest	Chaussée désignée	135	10 \$		1 350 \$	2023
Robert	#280 (nouvelle école)	Avery	Piste multifonctionnelle (protégée)	265	1 075 \$		284 875 \$	2023
Robert	#280 (nouvelle école)	Trépanier	Accotement asphalté	470	10 \$		4 700 \$	2023
Robinson Nord	Bourget Ouest	Cabana	Piste multifonctionnelle (protégée)	310	1 075 \$		333 250 \$	2023
Robinson Sud	Parc Pelletier	Léon-Harmel	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	200	25 \$		5 000 \$	2023
Robitaille	Écoliers	Trépanier	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	500	500 \$		250 000 \$	2023
Saint-Hubert	Leclerc Ouest	York	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	120	1 000 \$		120 000 \$	2023
Saint-Hubert	York	Boivin	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	280	1 000 \$		280 000 \$	2023

LONGUEUR 2023 13.3 km

TOTAL 2023 4 040 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

COURT TERME (0 à 5 ans)

2024

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
9e rang	Prairie	Dufferin	Accotement asphalté	350	11 \$		3 850 \$	2024
9e rang	Dufferin	Parc Jérémie-Duhamel	Accotement asphalté	625	11 \$		6 875 \$	2024
Accès	Robitaille	École Euréka	Piste multifonctionnelle en site propre	85	1 709 \$		145 265 \$	2024
Alexandra	Lorne	Mountain	Chaussée désignée	105	11 \$		1 155 \$	2024
Avery	Robitaille	Robert	Piste multifonctionnelle (protégée)	160	1 097 \$		175 520 \$	2024
Beauport	9e rang Est	Bécancour	Chaussée désignée	1085	11 \$		11 935 \$	2024
Bernier	Calixa-Lavallée	Saint-Hubert	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	190	26 \$		4 940 \$	2024
Bourget Est	Dufferin	Gérard-Goulet	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	930	26 \$		24 180 \$	2024
Bourget Ouest	Évangéline	Desjardins N	Bande cyclable	680	21 \$		14 280 \$	2024
Bourget Ouest	Desjardins N	Saint-Hubert	Bande cyclable	930	21 \$		19 530 \$	2024
Bourget Ouest	Saint-Hubert	Dufferin	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	740	26 \$		19 240 \$	2024
Brébeuf	Notre-Dame	Principale	Chaussée désignée	240	11 \$		2 640 \$	2024
Cabana	Robinson Nord	Langlois	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	170	26 \$		4 420 \$	2024
Court	Principale	Victoria	Piste multifonctionnelle (protégée)	130	1 097 \$		142 610 \$	2024
Déragon	Bourget Ouest	Érables	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	105	26 \$		2 730 \$	2024
Dufferin	Ottawa	Victoria	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	45	26 \$		1 170 \$	2024
Elm	Elgin	Saint-Michel	Chaussée désignée	510	11 \$		5 610 \$	2024
Georges-Cros	Industriel	Montérégiade	Accotement asphalté	360	11 \$		3 960 \$	2024
George-Slack	J.-Wurtele	John-Dwyer	Chaussée désignée	500	11 \$		5 500 \$	2024
Gérard-Goulet	Bourget Est	Parc Terry-Fox	Chaussée désignée	210	11 \$		2 310 \$	2024
Harvey	J.-Wurtele	Léger	Chaussée désignée	540	11 \$		5 940 \$	2024
Industriel	Simonds Sud	Georges-Cros	Accotement asphalté	1500	11 \$		16 500 \$	2024
Industriel	Georges-Cros	Jean-Lapierre	Accotement asphalté	1440	11 \$		15 840 \$	2024
J.-Wurtele	Harvey	George-Slack	Chaussée désignée	130	11 \$		1 430 \$	2024
La Fontaine	Saint-Hubert	Paré	Bande cyclable	420	21 \$		8 820 \$	2024
Langlois	Bourget Ouest	Tennis Saint-Luc	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	240	26 \$		6 240 \$	2024
Léger	Palmer-Cox	Harvey	Chaussée désignée	340	11 \$		3 740 \$	2024
Léger	Harvey	Cul-de-sac	Chaussée désignée	520	11 \$		5 720 \$	2024
Léon-Harmel	Simonds Sud	Saint-Urbain	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	670			- \$	2024
Léon-Harmel	Saint-Urbain	Robinson Sud	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	420	26 \$		10 920 \$	2024
Long	Montérégiade	Golf Miner	Chaussée désignée	220	11 \$		2 420 \$	2024
Lorne	Traverse (Elm)	Alexandra	Chaussée désignée	270	11 \$		2 970 \$	2024
Mountain	Vittie	Robitaille	Piste multifonctionnelle (protégée)	170			- \$	2024
Notre-Dame	Albert	Saint-Antoine Sud	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	530	1 020 \$		540 600 \$	2024
Ottawa	Dufferin	Mountain	Bande cyclable	150	21 \$		3 150 \$	2024
Reynolds	Bourget Ouest	Monty	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	860	26 \$		22 360 \$	2024
Robitaille	Old Shefford	Montérégienne	Piste multifonctionnelle (protégée)	340	250 \$		85 000 \$	2024
Saint-François	Georges-Cros	Irwin	Bande cyclable	505	21 \$		10 605 \$	2024
Saint-Hubert	David-Bouchard	Leclerc Ouest	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	1475	1 479 \$		2 181 525 \$	2024
Saint-Jacques	Accès Église Saint-Georges	Saint-Joseph	Bande cyclable	300	21 \$		6 300 \$	2024
Saint-Jacques	Saint-Joseph	Cégep	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	75	1 632 \$		122 400 \$	2024
Saint-Urbain	Léon-Harmel	Maisonneuve	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	340			- \$	2024
Simonds Sud	Route des champs	Léon-Harmel	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	130			- \$	2024
Victoria	Court	Dufferin	Bande cyclable	200	21 \$		4 200 \$	2024
York	Saint-Hubert	Paré	Bande cyclable	415	21 \$		8 715 \$	2024
York	Paré	Cartier	Bande cyclable	200	21 \$		4 200 \$	2024

LONGUEUR 2024 20.6 km

TOTAL 2024 3 670 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

COURT TERME (0 à 5 ans)

2025

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Alfred-Pelland	Auguste-Renoir	Cul-de-sac	Chaussée désignée	670	12 \$		8 040 \$	2025
Auguste-Renoir	Claude-Monet	Alfred-Pelland	Chaussée désignée	130	12 \$		1 560 \$	2025
Barr	Saint-Michel	Cedar	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	80	27 \$		2 160 \$	2025
Bergeron Est	Mountain	Pierre-Laporte	Accotement asphalté	440	12 \$	15 000 \$	20 280 \$	2025
Bergeron Ouest	Saint-Charles Sud	Mountain	Accotement asphalté	1985	12 \$	15 000 \$	38 820 \$	2025
Boivin	Cartier	Dufferin	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	270	27 \$		7 290 \$	2025
Cartier	York	Boivin	Chaussée désignée	275	12 \$		3 300 \$	2025
Cedar	Barr	Drummond	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	290	27 \$	150 000 \$	157 830 \$	2025
Charron	Boivin	École Sainte-Famille	Chaussée désignée	50	12 \$		600 \$	2025
Claude-Monet	Paul-Émile-Borduas	Auguste-Renoir	Chaussée désignée	165	12 \$		1 980 \$	2025
Cowie	St-Vallier	St-Jean-Baptiste	Bande cyclable	90	22 \$	30 000 \$	31 980 \$	2025
Cyprien-St-Pierre	Jodoin	Paul-Émile-Borduas	Chaussée désignée	100	12 \$		1 200 \$	2025
Denison Est	Lac, du	Glen	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	110	1 041 \$	500 000 \$	614 510 \$	2025
Denison Ouest	Le Corbusier	Casavant	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	395	27 \$		10 665 \$	2025
Dieppe	Louis-Hébert	Leclerc Est	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	110	27 \$		2 970 \$	2025
Georges-Cros	Saint-François	Verbe-Divin	Chaussée désignée	85	12 \$		1 020 \$	2025
Glen	Vitlie	Denison Est	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	375			- \$	2025
Irwin	Lindor	Route des champs	Accotement asphalté	630	12 \$		7 560 \$	2025
Irwin	Lindor	Saint-François	Accotement asphalté	1140	12 \$		13 680 \$	2025
Jodoin	Simonds Sud	Cyprien-St-Pierre	Chaussée désignée	375	12 \$		4 500 \$	2025
Lac, du	Denison Est	Estradiade	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	100	1 041 \$		104 100 \$	2025
Langlois	Cabana	Principale	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	420	27 \$	800 000 \$	811 340 \$	2025
Laval Sud	Notre-Dame	Sainte-Marie	Piste multifonctionnelle (protégée)	395	1 119 \$		442 005 \$	2025
Le Corbusier	Simonds Sud	CRIF	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	370	27 \$		9 990 \$	2025
Le Corbusier	CRIF	Denison Ouest	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	85	1 665 \$		141 525 \$	2025
Leclerc Est	Dufferin	Providence	Bande cyclable	200	22 \$		4 400 \$	2025
Leclerc Ouest	Langlois	Dufferin	Bande cyclable	1800	22 \$		39 600 \$	2025
Louis-Hébert	Providence	Dieppe	Chaussée désignée	1010	12 \$		12 120 \$	2025
Mountain	Richard-Frost	Simonds Sud	Accotement asphalté	890	12 \$		10 680 \$	2025
Mountain	Simonds Sud	Meloche	Chaussée désignée	830	12 \$		9 960 \$	2025
Notre-Dame	Laval Sud	Robinson Sud	Piste multifonctionnelle (protégée)	120	1 119 \$		134 280 \$	2025
Paré	Leclerc Ouest	La Fontaine	Bande cyclable	130	22 \$		2 860 \$	2025
Paul-Émile-Borduas	Cyprien-St-Pierre	Claude-Monet	Chaussée désignée	285	12 \$		3 420 \$	2025
Prés	Guertin	Roche	Accotement asphalté	680	12 \$		8 160 \$	2025
Robinson Sud	Horner	Cowie	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	85	1 041 \$		88 485 \$	2025
Robinson Sud	Cowie	Pont	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	160	1 041 \$		166 560 \$	2025
Robinson Sud	Léon-Harmel	Sainte-Rose	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	1005	27 \$		27 135 \$	2025
Robitaille	Mountain	Old Shefford	Piste multifonctionnelle (protégée)	250			- \$	2025
Robitaille	Pierre-Laporte	Écoliers	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	95	1 041 \$		98 895 \$	2025
Saint-Charles Sud	Simonds Sud	Bergeron Ouest	Accotement asphalté	2420	12 \$		29 040 \$	2025
Sainte-Rose	Robinson Sud	Decelles	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	115	27 \$		3 105 \$	2025
Sainte-Rose	Decelles	Saint-Vallier	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	490	27 \$		13 230 \$	2025
Saint-François	Irwin	Simonds Sud	Bande cyclable	325	22 \$		7 150 \$	2025
Saint-François	Simonds Sud	Saint-Urbain	Bande cyclable	975	22 \$		21 450 \$	2025
Saint-François	Saint-Urbain	Robinson Sud	Bande cyclable	420	22 \$		9 240 \$	2025
Saint-Jean-Baptiste	Maisonnette	Cowie	Bande cyclable	910	22 \$		20 020 \$	2025
Saint-Vallier	Maisonnette	Industriel	Bande cyclable	1640	22 \$		36 080 \$	2025
Simonds Sud	Le Corbusier	St-Charles S	Bande cyclable	1170	22 \$		25 740 \$	2025

LONGUEUR 2025 25.2 km TOTAL 2025 3 220 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

COURT TERME (0 à 5 ans)

2026

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Fournier	Simonds Sud	École l'Envolée	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	650	500 \$		325 000 \$	2026
Industriel	Simonds Sud	Saint-Vallier	Bande cyclable	440	23 \$		10 120 \$	2026
Lemieux	Denison Est	Robitaille	Piste multifonctionnelle (protégée)	995	1 142 \$		1 136 290 \$	2026
Mairie	Saint-Jude N	Terrebonne	Accotement asphalté	345	13 \$		4 485 \$	2026
Mountain	Old Shefford	Richard-Frost	Piste multifonctionnelle (protégée)	325			- \$	2026
Old Shefford	Robitaille	Mountain	Piste multifonctionnelle (protégée)	230	1 142 \$		262 660 \$	2026
Parc Louis-Choinière	Gatineau	Principale	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	300	100 \$		30 000 \$	2026
Robinson Sud	Pont	Fortin	Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)	620	28 \$		17 360 \$	2026
Robitaille	Trépanier	Lemieux	Accotement asphalté	1030	13 \$		13 390 \$	2026
Saint-Jude N	David-Bouchard	Mairie	Piste multifonctionnelle (protégée)	970	1 142 \$		1 107 740 \$	2026

LONGUEUR 2026

6 km

TOTAL 2026

2 910 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PT1.

COURT TERME (0 à 5 ans)

2027

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Accès Mont-Brome @ futur parc	Mont-Brome	Futur parc	Piste multifonctionnelle (protégée)	380			- \$	2027
Casavant	Montée des Seigneurs	Cyr	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	200	1 084 \$		216 800 \$	2027
Cyr	Casavant	Terasse Girouard	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	370	1 084 \$		401 080 \$	2027
Parc Pelletier	Principale	Robinson Sud	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre	90	1 733 \$		155 970 \$	2027
Parc Victoria	Dufferin	Elgin	Piste multifonctionnelle en site propre	320	1 815 \$		580 800 \$	2027

LONGUEUR 2027

1.4 km

TOTAL 2027

1 360 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PT1.

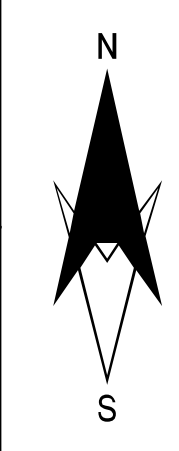
Annexe XI

Carte des réseaux projetés à long terme (5 à 15 ans)

MOBILITÉ ACTIVE

PLAN DE TRAVAIL
VOIES CYCLABLES












LONG TERME
2028 à 2037



Légende




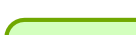







Voie cyclable existante jusqu'en 2027

Type d'ouvrage


-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre

Voie cyclable projetée long terme

Type d'ouvrage






-  Chaussée désignée
-  Accotement asphalté
-  Piste cyclable bidirectionnelle sur rue (marquage)
-  Piste multifonctionnelle sur rue (marquage)
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable unidirectionnelle protégée
-  Piste cyclable bidirectionnelle protégée
-  Piste multifonctionnelle protégée
-  Piste cyclable unidirectionnelle en site propre
-  Piste cyclable bidirectionnelle en site propre
-  Piste multifonctionnelle en site propre


 Futur


 Lien intermunicipal

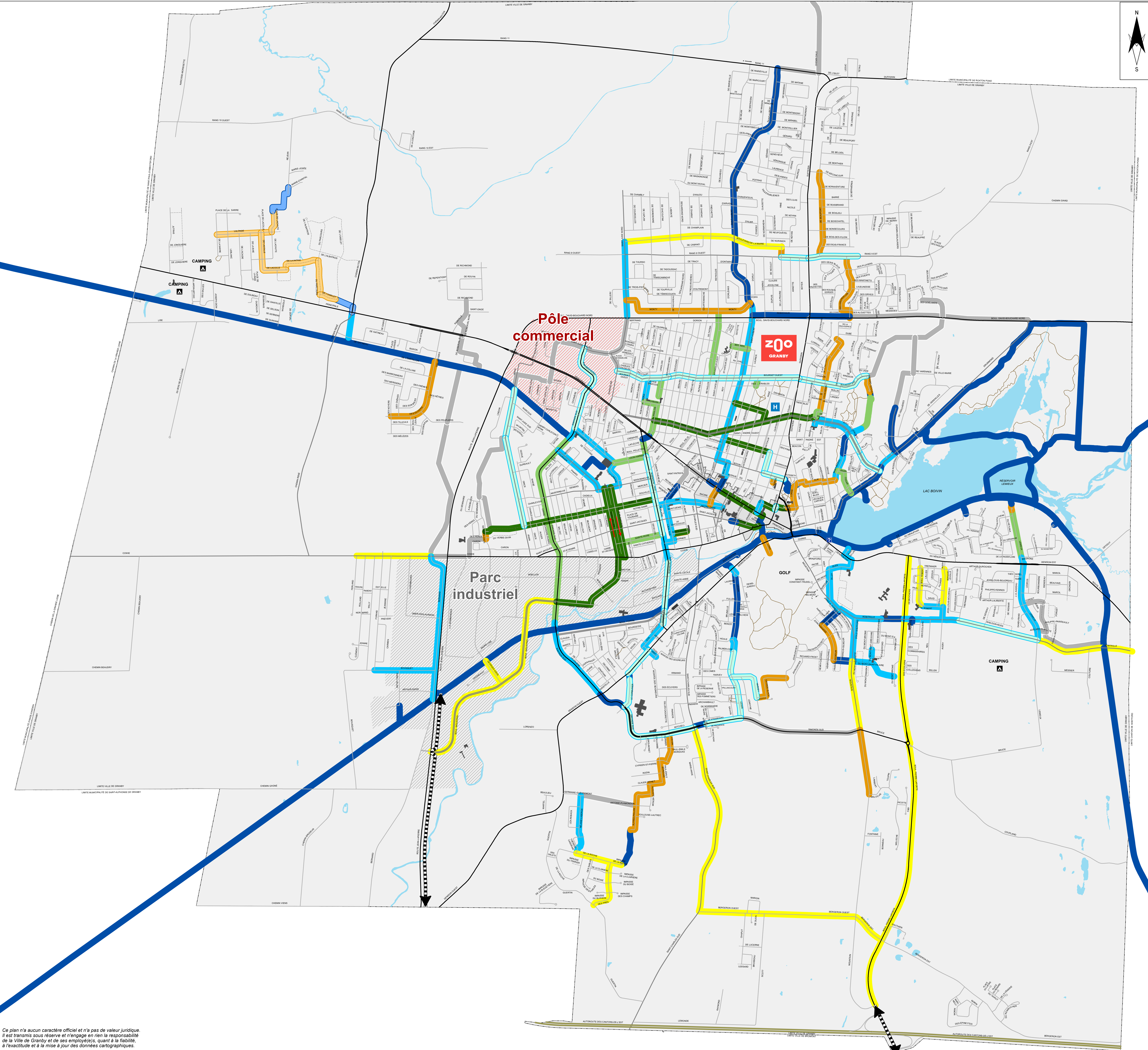
Segment de rue

Type de route

-  Locale
-  Collectrice
-  Artère
-  Autoroute
-  Proposé

 Bâtiment d'intérêt

 Secteur Centre-Ville



Annexe XII

Inventaire des réseaux projetés à long terme (5 à 15 ans)

LONG TERME (5 à 15 ans) 2028

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Accès	Oiselet	Milton (R-137)	Piste multifonctionnelle en site propre	230	1 852 \$		425 960 \$	2028
Robinson Sud	Terrasse Girouard	Fortin	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	220	1 106 \$		243 320 \$	2028
Simonds Sud	de Bourgogne	Léger	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	620	1 106 \$		685 720 \$	2028

LONGUEUR 2028 1.1 km

TOTAL 1 360 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2029

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Accès	Lachute	Réjean	Piste multifonctionnelle en site propre	490	1 890 \$		926 100 \$	2029
Lachute	Cul-de-sac	Lalonde	Chaussée désignée	265	16 \$		4 240 \$	2029
Lacolle	Lalonde	La Patrie	Chaussée désignée	770	16 \$		12 320 \$	2029
Lalonde	La Sarre	Lachute	Chaussée désignée	710	16 \$		11 360 \$	2029
Milton (R-137)	Accès	Parc Louis-Choinière	Piste multifonctionnelle en site propre	120	1 890 \$		226 800 \$	2029
Oiselet	Parcours	Accès	Chaussée désignée	235	16 \$		3 760 \$	2029
Parcours	La Patrie	Oiselet	Chaussée désignée	440	16 \$		7 040 \$	2029
La Patrie	Lacolle	Parcours	Chaussée désignée	480	16 \$		7 680 \$	2029

LONGUEUR 2029 3.6 km

TOTAL 1 200 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2030

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Harvey	Léger	J.-Wurtele	Piste multifonctionnelle (protégée)	540	1 238 \$		668 520 \$	2030
Léger	Palmer-Cox	Harvey	Piste multifonctionnelle (protégée)	340	1 238 \$		420 920 \$	2030
Léger	Harvey	Cul-de-sac	Piste multifonctionnelle (protégée)	520	1 238 \$		643 760 \$	2030

LONGUEUR 2030 1.4 km

TOTAL 1 740 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2031

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
9e rang	Prairie	Dufferin	Piste multifonctionnelle (protégée)	350	1 263 \$		442 050 \$	2031
Leclerc Est	Allan	Drummond	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	370	1 703 \$		630 110 \$	2031
Simonds Sud	Léon-Harmel	Principale	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	540	1 176 \$	350 000 \$	985 040 \$	2031

LONGUEUR 2031 1.3 km

TOTAL 2 060 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2032

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
9e rang	Dufferin	Parc Jérémia-Duhamel	Piste multifonctionnelle (protégée)	625	1 289 \$		805 625 \$	2032
Simonds Nord	Principale	Saint-Jude Nord	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	620	1 200 \$	350 000 \$	1 094 000 \$	2032

LONGUEUR 2032 1.3 km

TOTAL 1 900 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2033

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Boivin	Cartier	Dufferin	Piste multifonctionnelle (protégée)	270	1 315 \$		355 050 \$	2033
Le Corbusier	Simonds Sud	CRIF	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	370	1 224 \$		452 880 \$	2033
Leclerc Est	Saint-Michel	Allan	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	210	1 773 \$		372 330 \$	2033
Robinson Sud	Pont	Fortin	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	620	1 224 \$		758 880 \$	2033

LONGUEUR 2033 1.5 km

TOTAL 1 940 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2034

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Cartier	York	Boivin	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	275	1 809 \$		497 475 \$	2034
Simonds Sud	Le Corbusier	St-Charles S	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	1170	1 249 \$	30 000 \$	1 491 330 \$	2034

LONGUEUR 2034 1.5 km

TOTAL 1 990 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2035

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Bourget Ouest	Évangéline	Desjardins N	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	680	1 846 \$		1 255 280 \$	2035
Bourget Ouest	Desjardins N	Saint-Hubert	Piste cyclable unidirectionnelle (protégée)	930	1 846 \$		1 716 780 \$	2035
Robinson Sud	Léon-Harmel	Sainte-Rose	Piste multifonctionnelle (protégée)	1005	1 369 \$		1 375 845 \$	2035

LONGUEUR 2035 2.7 km

TOTAL 4 350 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2036

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Bourget Est	Dufferin	Gérard-Goulet	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	930	1 300 \$		1 209 000 \$	2036
Bourget Ouest	Saint-Hubert	Dufferin	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	740	1 300 \$		962 000 \$	2036
Inwin	Lindor	Saint-François	Piste multifonctionnelle (protégée)	1140	1 397 \$		1 592 580 \$	2036

LONGUEUR 2036 2.9 km

TOTAL 3 770 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

LONG TERME (5 à 15 ans)

2037

Rue	De	À	Type de piste	Longueur (m)	Coût unitaire indexé (\$)	Coût ponctuel (\$)	Coût des travaux (\$)	Année de réalisation
Denison Ouest	Le Corbusier	Casavant	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	395			- \$	2037
Dufferin	Ottawa	Victoria	Piste multifonctionnelle (protégée)	45	1 425 \$		64 125 \$	2037
Inwin	Lindor	Route des champs	Piste multifonctionnelle (protégée)	630	1 425 \$		897 750 \$	2037
Robitaille	Trépanier	Lemieux	Piste cyclable bidirectionnelle (protégée)	1030	1 326 \$		1 365 780 \$	2037

LONGUEUR 2037 2.1 km

TOTAL 2 330 000 \$

Notes :

1. Les coûts unitaires en italique-gras ont été modifiés, donc non tiré des coûts unitaires montrés dans la légende ci-contre.
2. Des interventions n'ont pas de coût de travaux puisqu'ils sont inclus dans des projets déjà prévus au PTI.

Annexe XIII

Inventaire des réseaux futurs (plus de 15 ans ou inconnu)

FUTUR

(15 ans et + ou inconnu)

Rue	De	À	Longueur (m)
112	Laval Sud	Saint-Hubert	330
11e Rang	Saint-Hubert	Chemin Dale	530
Adélarde-Flibotte	Lemieux	Riendeau	120
Chemin Dale	11e Rang	Limite de la ville	940
Cowie	Bernard	J-A-Bombardier	490
David-Bouchard	De l'Horizon	Granbyenne	2340
Évangéline	Bourget Ouest	Saint-Jude Nord	250
Forget	Lemieux	Riendeau	260
Germaine-Guèvremont	Réjane-Laberge	Alfred-Pellan	710
Goélands	Tourterelles	David-Bouchard	420
Irwin/Roger	La Route des Champs	Saint-Jude Sud	630
Laval Sud	Albert	112	300
Parallèle à George-Cros	Saint-Francois	Georges-Cros	480
Prolongement Bernard	Cowie	des Peupliers	1800
Prolongement Bernard	des Peupliers	La Route des Champs	720
Prolongement Bourget Est	Cul-de-sac	David-Bouchard	1390
Prolongement de George-Cros	Cul-de-sac	Lindor	970
Prolongement Quevillon	Cul-de-sac	Verchères	590
Prolongement Verchère	Coin Verchère/Varenes	Prolongement Bourget Est	460
Riendeau	Forget	Adélarde-Flibotte	400
Riendeau	Adélarde-Flibotte	Estriade	840
Roberval Nord	112	Richmond	510
Roberval Sud	La Route des Champs	112	680
Saint-Jude Nord	112	Colombes	350
Saint-Jude Nord	Colombes	Simonds Nord	350
Saint-Jude Nord	Évangéline	139	540
Saint-Jude Nord	Simonds Nord	Évangéline	360
Saint-Jude Sud	Roger	112	170
Simonds Sud	Léger	Mountain	1550
Verbes-Divin	Georges-Cros	Cowie	420
TOTAL (km)			19.9