



VAUDREUIL-SOULANGES PARTAGE LA ROUTE!

Analyse de la situation et recommandations reliées à la pratique sécuritaire du vélo

Rapport Final

Rédactrice principale

Isabelle Mayer, BAA marketing

Comité de direction

Richard Beaumier

Président du Comité VSPR

Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges

(Avant le 1^{er} juillet 2013, Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Dorion)

Lucie Vachon

Vice-présidente du Comité VSPR

Centre Multisports

Nous remercions Daniel Landry et Sonia Swinton pour leur apport en tant que chargés de projet pour la campagne de sensibilisation et le rapport d'étape.

Le 13 mars 2014

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS) est heureuse de vous présenter ce sommaire exécutif, en guise d'introduction et de résumé de ce rapport. Vous trouverez dans le rapport qui suit une analyse détaillée de la situation actuelle de la pratique sécuritaire du vélo dans la région, ainsi que des recommandations visant l'amélioration concrète du réseau cyclable.

ORIGINE ET OBJECTIFS DU PROJET VAUDREUIL-SOULANGES PARTAGE LA ROUTE!

La CCIVS a créé le Comité Vélo dans la foulée du Sommet économique 2010 de Vaudreuil-Soulanges. La décision de la Chambre de cibler l'amélioration de la qualité de vie et de se concentrer sur le secteur vélo est une décision d'affaires. Le vélo est une activité touristique en progression, mais il est surtout un mode de transport actif à favoriser dans les années à venir. Le Comité Vélo a conclu que la croissance économique du vélo passait par une plus grande sensibilisation au partage de la route et qu'il était dans l'intérêt des gens d'affaires d'y consacrer des efforts et des énergies. Le projet *Vaudreuil-Soulanges partage la route!* (VSPR) a vu le jour grâce au Comité Vélo et à ses nombreux commanditaires, dont le Pacte rural de Vaudreuil-Soulanges. Nous remercions tous les intervenants ainsi que les personnes ressources qui ont collaboré à ce projet, tant pour leur contribution que pour leur excellent travail.

Les objectifs principaux du projet VSPR se résument au développement de la pratique sécuritaire du vélo, par le biais de la promotion et de la sensibilisation, de l'identification des forces, mais aussi des faiblesses et problématiques du réseau actuel ainsi que par l'élaboration de recommandations pour les intervenants impliqués, tels que le CALVS¹, la CCIVS², le CLDVS³, la CRÉVHSL⁴, le CSSSVS⁵, la MRCVS⁶, Tourisme Suroît, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges et le MTQ⁷.

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

Le 18 mai 2011 marque le début de la campagne de sensibilisation à la sécurité routière, dans le cadre du projet VSPR. Tout au long de cette campagne, plusieurs actions de promotion auprès des utilisateurs de vélo ont été effectuées ainsi qu'un sondage auprès de ceux-ci. À la fin de la campagne, à l'automne 2011, les chargés de projets ont pu constater que le projet VSPR a contribué à l'éducation des citoyens sur la sécurité routière, a confirmé la nécessité de développer une infrastructure favorisant le vélo et la marche et a renforcé le sentiment d'appartenance dans Vaudreuil-Soulanges pour créer des communautés plus informées, vigilantes, proactives et unifiées.

¹ Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges

² Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges

³ Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges

⁴ Conférence régionale des Élus de la Vallée-du-Haut-St-Laurent

⁵ Centre de santé et des services sociaux de Vaudreuil-Soulanges

⁶ Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges

⁷ Ministère des Transports du Québec

CONSTATS

L'identification des zones à risque et des ressources requises pour améliorer le réseau actuel revêt une importance considérable dans le but de favoriser et de développer le transport actif, incluant la pratique sécuritaire du vélo, dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Pour ce faire, un questionnaire a été élaboré et les intervenants concernés ont été contactés, afin de recueillir leurs observations, leurs perceptions, leurs actions réalisées (ou planifiées) ainsi que leurs suggestions. Les éléments clés qui sont ressortis de l'analyse des réponses des intervenants sont les suivants :

La principale force de la région de Vaudreuil-Soulanges est son vaste réseau de routes panoramiques. Elle bénéficie de parcours remarquables sur route et sur piste cyclables, tout en mixant à merveille les terrains plats et la montagne. La Piste cyclable Soulanges, incluse dans le réseau Route verte du Québec, est un important apport récréotouristique pour la région et joue assurément un rôle majeur dans l'apport économique des activités touristiques dans Vaudreuil-Soulanges.

Cependant, le réseau cyclable global de la région revêt de nombreuses faiblesses et problématiques. Les plus importantes, et qui doivent être adressées rapidement, sont :

- L'absence d'une vision globale partagée par les intervenants et les élus, notamment pour le développement et le financement de nouvelles pistes cyclables dans la région.
- Le manque d'un segment de la Route verte sur le territoire de Vaudreuil-Dorion entre Pointe-des-Cascades et le début du pont Taschereau vers Pincourt (de nombreux risques de sécurité pour les utilisateurs du vélo de ce secteur).
- La précarité du financement qui assure l'entretien et la préservation de la Piste cyclable Soulanges.
- L'absence d'un plan de mise en valeur des liens cyclistes entre la Route verte, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges et les 7 Merveilles de Vaudreuil-Soulanges.
- Un manque d'accotements décentement aménagés et bien entretenus sur les tronçons où la circulation est dense et rapide, soit entre les municipalités, vers l'île de Montréal, l'Ontario et même à l'intérieur de certaines villes.
- Un manque de signalisation pour assurer la sécurité de la pratique du vélo dans Vaudreuil-Soulanges, et ce, surtout en milieu urbain (quantité et uniformité).
- L'augmentation perçue des comportements agressifs et irrespectueux des automobilistes envers les cyclistes.
- Le besoin de sensibiliser les cyclistes au partage de la route avec les autres usagers, non seulement avec les automobilistes, mais également avec les autres adeptes de transports et loisirs actifs (ex : les marcheurs, les coureurs, etc.).

- Le manque d'infrastructures relais pour les cyclistes (accueil et services, tels que des stationnements, des installations sanitaires, etc.).
- Un manque d'opportunités des entreprises envers cette clientèle. Surtout en milieu urbain, les commerçants n'ont pas eu le « réflexe vélo » ni celui d'intégrer les utilisateurs du vélo à leur plan marketing.

RECOMMANDATIONS

- Considérant la volonté d'améliorer le réseau de la part des intervenants consultés et considérant les actions effectuées et la planification des actions à venir de ceux-ci;
- Considérant qu'il y a toutefois quelques intervenants qui ne se sentent pas interpellés par l'amélioration du réseau cyclable dans Vaudreuil-Soulanges;
- Considérant l'importante croissance démographique dans la région de Vaudreuil-Soulanges;
- Considérant l'augmentation de l'intérêt de la population envers les saines habitudes de vie et les loisirs de plein air;
- Considérant les besoins spécifiques des différents types d'utilisateurs du réseau cyclable (transports actifs, loisirs, excursion, club de vélo);
- Considérant les forces actuelles du réseau et son énorme potentiel de développement tant pour les résidents que les excursionnistes;
- Considérant également les nombreuses faiblesses et problématiques du réseau actuel;
- Considérant les pistes de développement et les recommandations suggérées par les intervenants.

Le Comité VSPR de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges recommande en priorité de conserver et développer davantage une VISION GLOBALE du déplacement non motorisé des clientèles, afin de redonner un accès agréable et sécuritaire de nos villes et municipalités à nos concitoyens. Pour se faire, la priorité établie est de mettre sur pied une TABLE DE CONCERTATION RÉGIONALE SUR LE PARTAGE DE LA ROUTE.

Ceci permettra une meilleure collaboration entre les différents intervenants reliés aux transports actifs de Vaudreuil-Soulanges (CALVS, CCIVS, CLDVS, CRÉVHSL, CSSSVS, MRCVS, municipalités de Vaudreuil-Soulanges, MTQ) afin qu'ils partagent les informations au sujet de leurs objectifs, de leurs actions, et surtout, qu'ils développent des projets communs et des politiques claires en lien avec l'amélioration du réseau cyclable de la région. L'initiative de la création de cette table de concertation doit venir du conseil d'administration de la CCIVS qui assurera le recrutement des membres ainsi que l'organisation de la première réunion. Les municipalités de Vaudreuil-Soulanges seront invitées à déléguer une personne ressource qui prendra connaissance de ce rapport et qui siègera à la Table de concertation.

Les recommandations les plus importantes, à court terme, pour la Table de concertation régionale sur le partage de la route sont les suivantes :

- 1- Assurer que les acteurs concernés (le MTQ et les 23 municipalités) se concertent le plus rapidement possible afin d'adopter des politiques claires prévoyant la mise en place et l'entretien de liens cyclistes de qualité entre la Route verte, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges, les principaux attraits touristiques (incluant les 7 Merveilles de

- Vaudreuil-Soulanges), l'Île de Montréal et l'Ontario. Ces politiques devraient inclure le pavage des accotements des principales routes reliant les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges ainsi que le balayage périodique des pistes cyclables/pédestres afin d'éviter que la présence de gravier les rende inutilisables. Ces actions devraient être prises à très court terme afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et des pistes cyclables.
- 2- Élaborer une stratégie pour convaincre le MTQ d'assurer une meilleure concertation avec les intervenants de la région. Y inclure un échéancier réaliste favorisant l'action à court terme pour le milieu urbain, spécifiquement où il y a des segments manquants et où la sécurité est compromise actuellement :
 - L'une des priorités majeures à ce sujet est de mettre en place des installations afin de sécuriser les tronçons de la Route verte de Pointe-des-Cascades au pont Taschereau vers Pincourt. Ces tronçons de route sont gérés par le MTQ et non par les municipalités et c'est ce qui semble empêcher, à court terme, la finalisation de la Route verte dans ce secteur. Des efforts supplémentaires doivent donc être faits pour convaincre le MTQ de soutenir les acteurs locaux, non seulement pour des raisons touristiques et de santé (transports actifs) mais également pour des raisons de sécurité;
 - D'ici à ce que le MTQ prenne action à ce sujet, il faut rapidement prévoir l'installation d'une signalisation temporaire adéquate afin de bien diriger les cyclistes lorsqu'ils fréquentent ce secteur à plus haut risque;
 - Il faut également solliciter le MTQ pour qu'il débute sans tarder les travaux de parachèvement de la nouvelle A-20 à L'Île-Perrot et à Vaudreuil-Dorion incluant des infrastructures pédestres et cyclistes connexes.
 - 3- Élaborer un concept de signalisation (enseignes) commune aux 23 municipalités qui serait uniforme, efficace et conviviale. La signalisation doit favoriser le partage de la route tout en identifiant tant les éléments du réseau (tels que la multifonctionnalité des pistes cyclables) que les liens externes (ex. les liens vers les municipalités, les commerces et les attraits touristiques).
 - 4- Encourager les élus (CRÉVHSL, 23 municipalités) à peaufiner, bonifier, relier le réseau inter municipal, le signaler et tirer profit des subventions existantes. L'activité vélo relève en très grande partie de l'appropriation par les municipalités. Une sensibilisation politique est donc primordiale. Il faut également les inciter à prendre connaissance des plans d'action des organismes reliés aux saines habitudes de vie, tels que le CALVS et le CSSSVS, et de collaborer avec ces derniers.
 - 5- Développer un Plan directeur d'aménagement du réseau cyclable, en vue du dépôt d'une demande de subvention advenant qu'un fonds fédéral ou provincial d'infrastructures soit mis en place pour favoriser les transports actifs ou pour faire face à un ralentissement économique. Assurer la participation de la Table de concertation au développement de ce plan directeur. Le plan devrait contenir entre autres, le développement d'alternatives aux pistes cyclables sur les tronçons les plus longs et les moins achalandés (pavage de l'accotement, etc.).

- 6- Assurer que les membres de la CCIVS considèrent les cyclistes dans leurs plans de développement et de marketing (par exemple, aménager des espaces pour le stationnement des vélos, faire de la promotion auprès des cyclistes, développer des forfaits, etc.). Développer des arguments pour convaincre les commerces des avantages à attirer les cyclistes et excursionnistes à vélo.
- 7- Tenter de trouver et de documenter l'apport économique du sport cycliste. Mettre en place des compteurs de vélos à des endroits ciblés, tels que sur la Piste cyclable Soulanges. Ces données seraient très pertinentes dans l'élaboration du Plan directeur par la Table de concertation.

CONCLUSION

Les objectifs fixés lors de la planification de *Vaudreuil-Soulanges partage la route!* ont été atteints : développement d'une image claire et positive du partage de la route, sensibilisation à la sécurité routière, développement du sentiment d'appartenance à la région de Vaudreuil-Soulanges, analyse des risques perçus par les citoyens, analyse de la situation actuelle du réseau par le biais de la consultation des intervenants et identification de recommandations visant à s'assurer du maximum d'impacts économiques. Le projet a aussi permis de faire ressortir l'importance des transports actifs, dans les contextes socioéconomiques et de qualité de vie, ainsi que la nécessité d'en faire la promotion.

Nous souhaitons vivement que les constatations et recommandations contenues dans le présent document soient prises en compte par les élus et les divers intervenants concernés afin d'améliorer la qualité de vie et la fraternité de notre communauté ainsi que la vitalité économique de la région de Vaudreuil-Soulanges.

Nous remercions les décideurs du Pacte rural de la confiance témoignée ainsi que toutes les personnes, organisations et commanditaires qui ont rendu possible la réalisation de ce projet.

Richard Beaumier, FCA, FCPA
Président – VSPR

Lucie Vachon
Vice-présidente – VSPR

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	2
TABLE DES MATIÈRES	7
CONTEXTE, OBJECTIFS ET ACTIONS DU PROJET VAUDREUIL-SOULANGES PARTAGE LA ROUTE!	8
CONTEXTE ET OBJECTIFS	8
ACTIONS RÉALISÉES DANS LE CADRE DU PROJET VSPR	8
<i>Campagne de sensibilisation (2011)</i>	8
<i>Consultation des intervenants de la région reliés à la pratique sécuritaire du vélo</i>	9
SITUATION ACTUELLE DU RÉSEAU, DANS UNE PERSPECTIVE DE PRATIQUE SÉCURITAIRE DE DÉPLACEMENTS ACTIFS ET/OU DE LOISIRS (VÉLO, MARCHÉ, POUSETTE)	10
PORTRAIT DES UTILISATEURS DES PISTES CYCLABLES ET DES ROUTES POUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET/OU LES LOISIRS (VÉLO, MARCHÉ, POUSETTE) DANS LA RÉGION DE VAUDREUIL-SOULANGES.....	10
FORCES, FAIBLESSES, PROBLÉMATIQUES ET PISTES DE DÉVELOPPEMENT DE VAUDREUIL-SOULANGES DANS UNE PERSPECTIVE D'UNE PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO	11
<i>Qualité et développement du réseau</i>	11
<i>Signalisation et sensibilisation</i>	16
<i>Infrastructures d'accueil (stationnement, services sanitaires, etc.)</i>	17
<i>Services (commerces)</i>	17
<i>Financement</i>	18
EXEMPLES DE PROJETS À L'EXTÉRIEUR DE VAUDREUIL-SOULANGES QUI POURRAIENT INSPIRER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO	20
RECOMMANDATIONS GLOBALES RELIÉES AUX TRANSPORTS ACTIFS, INCLUANT LA PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO	21
RECOMMANDATION PRINCIPALE.....	21
RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES POUR LA TABLE DE CONCERTATION RÉGIONALE SUR LE PARTAGE DE LA ROUTE (COURT TERME)	22
AUTRES RECOMMANDATIONS POUR LA TABLE DE CONCERTATION (MOYEN ET LONG TERME).....	23
RECOMMANDATIONS POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CCIVS	24
CONCLUSION	24
ANNEXE 1 – MEMBRES FONDATEURS DU COMITÉ VÉLO, MEMBRES DU COMITÉ VSPR, COMMANDITAIRES ET PERSONNES RESSOURCES	25
ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE AUX INTERVENANTS	27
ANNEXE 3 – PORTRAIT DES INTERVENANTS RELIÉS AUX TRANSPORTS ACTIFS, INCLUANT LA PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO (ORIENTATIONS, OBJECTIFS, ACTIONS)	29

CONTEXTE, OBJECTIFS ET ACTIONS DU PROJET VAUDREUIL-SOULANGES PARTAGE LA ROUTE!

Contexte et objectifs

La Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS) a créé le Comité Vélo dans la foulée du Sommet économique 2010 de Vaudreuil-Soulanges. La décision de la Chambre de cibler l'amélioration de la qualité de vie et de se concentrer sur le secteur vélo est une décision d'affaires. Le vélo est une activité touristique en progression, mais il est surtout un mode de transport actif à favoriser dans les années à venir. Le Comité Vélo a conclu que la croissance économique du vélo passait par une plus grande sensibilisation au partage de la route et qu'il était dans l'intérêt des gens d'affaires d'y consacrer des efforts et des énergies. Le projet *Vaudreuil-Soulanges partage la route!* (VSPR) a vu le jour grâce au Comité Vélo et à ses nombreux commanditaires, dont le Pacte rural de Vaudreuil-Soulanges. Nous remercions tous les intervenants pour leur contribution et leur excellent travail. Vous trouverez en annexe 1 la liste des membres fondateurs du Comité Vélo, des membres du comité VSPR, des commanditaires ainsi que des personnes ressources.

Les objectifs principaux du projet VSPR se résument au développement de la pratique sécuritaire du vélo, par le biais de la promotion et de la sensibilisation, de l'identification des forces, mais aussi des faiblesses et problématiques du réseau actuel ainsi que par l'élaboration de recommandations pour les intervenants impliqués, tels que le CALVS⁸, la CCIVS⁹, le CLDVS¹⁰, la CRÉVHSL¹¹, le CSSSVS¹², la MRCVS¹³, Tourisme Suroît, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges et le MTQ¹⁴.

Actions réalisées dans le cadre du projet VSPR

Les actions de sensibilisation effectuées par la CCIVS se sont déroulées durant la période s'échelonnant du 18 mai à la fin de l'automne 2011. Durant cette période, 2 ressources ont été engagées pour assurer la réalisation des objectifs de départ.

Campagne de sensibilisation (2011)

Les principales actions de cette campagne furent les suivantes :

- Développement d'un logo, d'un site web et d'une page Facebook;
- Présence de kiosques aux événements cyclistes;
- Apprentissage du Code de la sécurité à vélo dans plusieurs camps d'été;
- Messages hebdomadaires dans le journal local;

⁸ Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges

⁹ Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges

¹⁰ Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges

¹¹ Conférence régionale des Élus de la Vallée-du-Haut-St-Laurent

¹² Centre de santé et des services sociaux de Vaudreuil-Soulanges

¹³ Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges

¹⁴ Ministère des Transports du Québec

- Distributions de cartons avec messages;
- Utilisation d'une bannière et d'un drapeau plume lors des événements;
- Distribution de brochures de la SAAQ;
- Bannières promotionnelles sur l'annuaire électronique local;
- Présentation à des clubs cyclistes de la région;
- Publications dans des sites web affiliés;
- Création d'un sondage en ligne pour recueillir les risques perçus des citoyens et leurs suggestions.

Le projet VSPR a aussi mené en partenariat avec le CSSS Vaudreuil-Soulanges une marche exploratoire dans la ville de Coteau-du-Lac afin de recueillir les commentaires de piétons et de cyclistes pour identifier les zones à risque et le potentiel pour le déplacement actif dans les municipalités de Vaudreuil-Soulanges.

Consultation des intervenants de la région reliés à la pratique sécuritaire du vélo

L'identification des zones à risque et des ressources requises pour améliorer le réseau actuel revêt une importance considérable dans le but de favoriser et de développer le transport actif, incluant la pratique sécuritaire du vélo, dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Pour ce faire, un questionnaire a été élaboré et les intervenants concernés ont été contactés, afin de recueillir leurs observations, leurs perceptions, leurs actions réalisées (ou planifiées) ainsi que leurs suggestions. Le questionnaire soumis aux intervenants se trouve en annexe 2.

Intervenants contactés qui ont répondu au questionnaire :

- Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (CRÉVHSL)
- Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRCVS)
- Centre local de développement Vaudreuil-Soulanges (CLDVS)
- Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges (CALVS), incluant les actions réalisées en concertation avec le Centre de santé et des services sociaux de Vaudreuil-Soulanges (CSSSVS)
- Tourisme Suroît
- Club de cyclisme du Suroît
- Comité de la Piste cyclable Soulanges et ville de Coteau-du-Lac
- Municipalité de Les Cèdres
- Ville de L'Île-Perrot
- Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- Ville de Pincourt
- Municipalité de Rigaud
- Ville de Saint-Lazare
- Ville de Vaudreuil-Dorion

Vous trouverez en annexe 3 le portrait de chacun de ces intervenants, qui fût dressé à la suite de la consolidation de leurs réponses. Nous invitons le lecteur à prendre connaissance de cette portion du document qui démontre bien leur vision, leurs orientations et leurs objectifs de travail, en lien avec la pratique du vélo et de ses infrastructures, ainsi que leurs actions effectuées et à venir à ce sujet.

SITUATION ACTUELLE DU RÉSEAU, DANS UNE PERSPECTIVE DE PRATIQUE SÉCURITAIRE DE DÉPLACEMENTS ACTIFS ET/OU DE LOISIRS (VÉLO, MARCHÉ, POUSETTE)

Portrait des utilisateurs des pistes cyclables et des routes pour les déplacements actifs et/ou les loisirs (vélo, marche, poussette) dans la région de Vaudreuil-Soulanges

L'utilisateur du vélo est de plus en plus présent sur les routes et les pistes cyclables de Vaudreuil-Soulanges : « On dénote une hausse de 11% des demandes d'information concernant le vélo dans le Suroît, comparativement à 2012 ». Par contre, un intervenant a mentionné que la pratique du vélo à des fins récréatives est quelque peu en stagnation actuellement. Selon ce même intervenant, l'utilisation du vélo à des fins de déplacement pratique (emplettes, travail, transit entre modes de transport...) serait en hausse.

L'utilisateur du vélo est une personne qui est en bonne forme physique et qui désire investir dans sa santé. Il souhaite pouvoir utiliser des pistes cyclables sécuritaires.

On dénote divers profils d'utilisateurs selon le type d'activité :

Transports actifs : Population locale

Un bon exemple, au centre-ville de L'Île-Perrot, on note des déplacements plus fonctionnels (ex : transport aller/retour écoles).

Loisirs en famille et entre amis : Population locale et régionale

Le cyclisme familial est de plus en plus présent. Un bon exemple, la petite famille qui sort pour une courte distance, question de se rendre au comptoir de crème glacée et qui retourne à la maison. Quant aux promeneurs du dimanche, ils profitent du soleil en pédalant près de chez eux et apprécient les pistes cyclables sécuritaires et bien identifiées.

Excursions (tourisme) : Population régionale et extérieure

En ce qui concerne les cyclotouristes qui viennent en excursion pour une journée, en semaine, ils sont souvent des retraités passionnés du vélo qui se déplacent dans notre région pour la beauté des paysages ainsi que le faible niveau de difficulté de la Piste cyclable Soulanges. On dénote davantage de touristes de type excursionniste dans la région. Ils sont curieux et apprécient les beaux paysages, les petits restos-terrasses où l'on retrouve des produits du terroir. Ils se déplacent souvent en groupe à la découverte de nouveaux secteurs. La plupart des cyclistes qui font de la route sont souvent de passage dans la région pour une nuit, le temps de se ravitailler et de poursuivre leur route vers Montréal ou vers l'Ontario. Le parcours Montréal-Toronto est très populaire. Plusieurs sportifs et touristes font le tour de L'Île-Perrot.

Club de vélo : Cyclistes sportifs sur route

Personne ayant une bonne forme physique avec une expérience de vélo pour être capable de rouler en groupe. Pouvant rouler avec une vitesse minimale moyenne de 20km/h et pouvant rouler une distance minimum de 40km en début de saison.

Recommandations au sujet des utilisateurs des pistes cyclables et des routes pour les déplacements actifs :

L'utilisation des pistes cyclables par les familles accentue l'importance de la sécurité. Il y a certainement une opportunité à faire un lien avec les politiques familiales des municipalités. Également un lien avec le programme « À pieds, à vélo, ville active ». Ce dernier vise à favoriser et sécuriser les transports actifs. Il faut tenir compte des besoins spécifiques et de l'approche à utiliser avec ce type de clientèle lors de l'élaboration des campagnes de sensibilisation ainsi que de la signalisation.

Forces, faiblesses, problématiques et pistes de développement de Vaudreuil-Soulanges dans une perspective d'une pratique sécuritaire du vélo

La région de Vaudreuil-Soulanges attire une grande population de cyclistes et de piétons grâce à ses pistes cyclables et son vaste réseau de routes panoramiques. Elle bénéficie de parcours remarquables sur route et sur piste cyclables, tout en mixant à merveille les terrains plats et la montagne. La piste cyclable bidirectionnelle sur les rives du Fleuve St-Laurent (Route verte) est un important apport récréotouristique pour la région et joue un rôle majeur dans l'économie régionale de Vaudreuil-Soulanges. De plus, les liens offerts semblent être bien appréciés (Valleyfield via la navette fluviale, les barrages d'Hydro-Québec via Coteau-du-Lac, Oka via le traversier, Montréal via L'Île-Perrot et l'Ontario via la Waterfront Trail).

On dénote cependant plusieurs problématiques qui seront énumérées ci-dessous.

Qualité et développement du réseau

Pistes cyclables

Pour les secteurs où il y a des pistes cyclables en site propre, la qualité est bonne. Malgré leur faible nombre, il est toujours plus facile de faire du vélo dans ces tronçons (pour la famille du moins). Il semblerait que, dans certaines municipalités, le réseau cyclable soit bien développé entre les parcs municipaux, commerces et secteurs domiciliaires favorisant ainsi les déplacements sécuritaires des enfants autant que des adultes.

Un excellent exemple de piste en site propre qui offre aux utilisateurs un trajet sécuritaire pour le vélo et la marche, en plus de représenter un attrait touristique reconnu, est sans contredit la **Piste cyclable Soulanges (Route verte)**. Plusieurs intervenants l'ont mentionné dans le sondage. Cette piste est reconnue pour être très intéressante avec sa vue sur le canal et sur les rives. Elle est aussi très fréquentée. Le fait qu'elle soit 100 % asphaltée représente un avantage considérable. Les municipalités qu'elle traverse misent de plus en plus à créer des liens cyclables/piétonniers qui mènent les citoyens des différents secteurs résidentiels vers ce corridor d'activités sportives. La MRCVS vient de reconnaître la piste comme infrastructure régionale, c'est un grand pas et une bonne nouvelle.

Il y a cependant quelques problématiques reliées à la préservation et au développement de la **Piste cyclable Soulanges/Route verte** qui ont été soulevées par les intervenants :

- Le comité de la Piste cyclable Soulanges (formé entre autres de représentants des 6 villes riveraines qui la traversent), soutient qu'il ne fait présentement que ce qui est urgent pour maintenir le réseau praticable et le plus sécuritaire possible, faute de financement. La surface du revêtement est vieillissante et requiert un entretien immédiat. Pour ces raisons, les questions de promotion, développement de la pratique, etc. ne sont pas abordées à leur juste valeur. C'est tout un défi pour le comité de la Piste cyclable Soulanges qui doit s'assurer de maintenir une qualité d'infrastructure qui dessert davantage une clientèle régionale.
- On dénote d'ailleurs un manque d'entretien sur certains tronçons de la Route verte (présence de trous et de débris). La qualité de surface n'est pas toujours égale sur toute la longueur.
- La fréquentation de la Piste cyclable Soulanges est tellement élevée la fin de semaine (vélo de route, vélo en famille, patin à roues alignées, marcheurs, etc.) qu'il faudrait penser à ajouter des voies de dépassements à certains endroits.
- L'arrêt de la Route verte de Pointe-des-Cascades jusqu'au début du pont Taschereau vers Pincourt est sans contredit une problématique majeure qui engendre des risques importants pour les utilisateurs du vélo dans la région. En provenance de Pincourt par exemple, les usagers de la piste cyclable sur le pont Taschereau arrivent directement à contresens, dans la circulation automobile dense de l'autoroute 20 sur le boul. Harwood. La ville de Vaudreuil-Dorion a déjà fait de nombreuses démarches auprès du MTQ, gestionnaire de l'autoroute 20, pour que des travaux de réaménagements soient entrepris à cet endroit, mais rien n'a été fait jusqu'à maintenant. Il semblerait que ce dernier veuille attendre le parachèvement de l'A20 pour y inclure des aménagements adéquats pour les cyclistes à cet endroit.

Recommandations au sujet de la Piste cyclable Soulanges/Route verte :

Plusieurs intervenants déplorent l'absence d'une piste cyclable conforme sur le territoire de Vaudreuil-Dorion entre Pointe-des-Cascades et Pincourt (au début du pont Taschereau).

Ces tronçons de route sont gérés par le MTQ et non par les municipalités et c'est ce qui semble empêcher, à court terme, la finalisation de la Route verte dans ce secteur. Des efforts supplémentaires doivent être faits pour convaincre le MTQ à soutenir les acteurs locaux. Non seulement pour des raisons touristiques et de santé (transports actifs) mais également pour des raisons de sécurité. D'ici à ce que le MTQ prenne action à ce sujet, il faudrait envisager l'installation d'une signalisation adéquate afin de bien diriger les cyclistes lorsqu'ils fréquentent ce secteur à plus haut risque.

Afin de soutenir les municipalités responsables de la Piste cyclable Soulanges, une analyse des sources de financement potentielles devrait être envisagée. Par exemple, existe-t-il des programmes gouvernementaux disponibles pour ce type d'infrastructure?

Plusieurs autres faiblesses et problématiques ont également été soulevées par les intervenants au niveau du réseau régional. Les principales sont les suivantes :

- Le réseau régional est non unifié, avec très peu d'interconnexion, ce qui ne permet pas aux gens de se déplacer à l'extérieur de leur ville. Un bon exemple est le manque d'un lien sécuritaire entre le réseau cyclable de Saint-Lazare et la gare de Vaudreuil, car il est très difficile actuellement de circuler à vélo sur la route Cité des Jeunes.
- Le territoire de Vaudreuil-Soulanges est très vaste et les grands espaces vides entre les différents pôles municipaux représentent des difficultés en termes d'établissement de liens sécuritaires et faciles à aménager (routes rurales numérotées par exemple). Les routes rurales numérotées ne sont pas toutes des propriétés municipales.
- Le milieu rural est pauvre en pistes cyclables (boucles locales) et il est difficile de relier les villages (routes numérotées).
- Certaines municipalités du secteur Soulanges ne possèdent aucune infrastructure sécuritaire.
- On observe un manque de connectivité des pistes cyclables d'un tronçon à l'autre, et ce, même à l'intérieur de certaines villes créant ainsi l'absence de liens avec les parcs, les écoles, les commerces et autres services. Par exemple, sur l'avenue Saint-Charles, entre le parc Valois et le boulevard Harwood à Vaudreuil-Dorion.
- Dans certaines municipalités, il est très difficile de créer des pistes cyclables à cause de l'étroitesse de la chaussée et de la proximité des résidences.
- On dénote un manque de pistes cyclables en site propre et partagée. Un bon exemple vient du sondage réalisé par la Maison Félix Leclerc durant l'été 2013. De nombreux répondants ont mentionné qu'une piste cyclable en bordure de route serait très appréciée.
- Les pistes cyclables partagées avec les autres modes de transports sont parfois chaotiques, notamment par le comportement des utilisateurs.
- Dans certains milieux urbains, les infrastructures cyclables sont hors norme (ex : bidirectionnelle).
- Certains parcours sont mal définis pour la clientèle sportive ou touristique.
- Les retards entourant l'aménagement de la nouvelle gare intermodale de L'Île-Perrot représentent un frein au développement des infrastructures de l'une des portes d'entrée de Vaudreuil-Soulanges. Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) n'a rien prévu à ce chapitre. Cette incertitude concernant la nouvelle gare intermodale engendre d'autres incertitudes et délais dans l'aménagement de la nouvelle A-20 entre Dorion et Sainte-Anne-de-Bellevue via L'Île-Perrot et l'aménagement des infrastructures pédestres et cyclistes connexes.

- L'absence de politiques claires prévoyant la mise en place et l'entretien de liens cyclistes de qualité entre la Route verte, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges, les 7 Merveilles de Vaudreuil-Soulanges, l'Île de Montréal et l'Ontario
- L'absence d'un plan de mise en valeur des liens cyclistes entre la Route verte, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges et les 7 Merveilles de Vaudreuil-Soulanges est une problématique importante à considérer.
- Il y a peu d'éclairage sur le réseau.

Sur route

Le réseau sur route s'est amélioré au fil des ans grâce, entre autres, à une meilleure qualité de l'asphalte et à des accotements larges de plus en plus présents dans différentes municipalités. Certaines routes scéniques telles que le chemin du fleuve ont été repavées. Dans le secteur de St-Lazare, les routes sont bien pavées et certaines rues comme Sainte-Angélique sont populaires auprès des cyclistes.

Pour les routes dans les terres, on dénote une bonne amélioration de Cité des Jeunes et de Lotbinière avec leurs accotements. Cependant, en période d'heure de pointe, ce n'est pas idéal d'y circuler. De plus, un balayage régulier devrait être fait, sinon les cyclistes continueront à circuler dans la zone des automobilistes.

D'autres problématiques pour ce type de réseau ont été mentionnées telles que :

- Un manque d'accotements récemment aménagés et bien entretenus sur les tronçons où la circulation est dense et rapide, soit entre les municipalités, vers l'Île de Montréal, l'Ontario et même à l'intérieur de certaines villes.
- Un manque d'entretien sur les accotements asphaltés (présence de trous et de débris).
- Entre Vaudreuil-sur-le-Lac et Hudson, par le Chemin de l'Anse et la rue Main, la route est malheureusement très abîmée et il est donc très dangereux de s'y aventurer à vélo. C'est bien dommage puisque cette route offre un paysage vraiment pittoresque et dont on pourrait faire la promotion.
- Les routes qui sont gérées par le MTQ sont moins bien entretenues et donc moins adaptées pour la pratique du vélo.
- La limite de vitesse élevée de certains quartiers ou de certaines rues rend également les déplacements dangereux pour les familles qui veulent prendre des marches, faire du vélo ou du patin.

Recommandations au sujet de la qualité et du développement du réseau (pistes cyclables et sur route) :

Développer un Plan directeur pour la région de Vaudreuil-Soulanges avec échéancier réaliste favorisant l'action à court terme pour le milieu urbain, spécifiquement où il y a des segments

manquants et où la sécurité est compromise actuellement. Y inclure le développement d'alternatives aux pistes cyclables sur les tronçons les plus longs et les moins achalandés (pavage de l'accotement, etc.). Y inclure une stratégie pour convaincre le MTQ d'investir dans la région, car dans plusieurs cas, le MTQ devrait être sollicité, surtout que ce dernier a démontré très peu d'implication dans certains dossiers. Un acteur régional (par ex. la MRCVS) devrait être le maître d'œuvre de ce plan, en incluant bien entendu dans son élaboration la participation des municipalités et des autres intervenants reliés à la pratique sécuritaire du vélo.

Offrir des infrastructures fonctionnelles et récréatives pour tous les types de clientèle vélo : fonctionnelles pour améliorer les transports actifs dans la région et récréatives pour le cyclotourisme et les familles.

Le réseau actuel a un grand besoin de pistes cyclables qui seraient reliées d'une municipalité à l'autre avec une signalisation commune et qui assureraient la connectivité d'une place à l'autre, avec accès en vélo aux parcs, aux écoles, aux commerces et aux infrastructures communautaires.

Ajouter des pistes cyclables à l'écart des routes entre les différentes municipalités (par ex. de Saint-Lazare à Vaudreuil, de Dorion à Pointe-des-Cascades).

Ajouter des parcs linéaires (pistes cyclables en site propre) entre les municipalités assez densément peuplées (même type que la piste du canal Soulanges) pour avoir la possibilité de se déplacer sans utiliser les mêmes routes que les automobilistes. Dans les cas où ce n'est pas possible, envisager l'ajout de pistes cyclables en bordure de route.

Développer un projet de sentiers dans des parcs récréatifs boisés. Ces sentiers pourraient être simplement en poussière de roche. Cela créerait non seulement un endroit agréable et sécuritaire pour les loisirs (course, vélo, cardio poussette...) et le tourisme. Des exemples : Parc du mont Royal, Parc du domaine vert de Mirabel ou Circuit TransTerrebonne. Peut-être la possibilité d'utiliser le boisé encadré par les routes 342, 340, 30, 20 et Saint-Férol. Ou bien le boisé de la Base de plein air Les Cèdres.

Développer un projet pour permettre de désenclaver L'Île-Perrot pour se connecter au secteur de Soulanges (ex. : navette fluviale vers la Piste cyclable Soulanges à Pointe-des-Cascades).

Relier la Route verte du côté de Saint-André-d'Argenteuil à Vaudreuil-Soulanges avec les 2 traversiers.

Assurer un meilleur entretien des routes et des pistes cyclables, toutes catégories confondues. Entre autres, effectuer le balayage des pistes cyclables avant la date d'ouverture plutôt qu'après l'ouverture.

Il semble qu'un projet de circuit inscrit dans le Schéma d'aménagement de la MRCVS soit celui qui part de Vaudreuil-Dorion vers Rigaud et qui se connecterait avec l'Ontario. Ce circuit fait également partie des perspectives de circuits projetés sur la carte régionale de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent. Des voies ferroviaires désaffectées pourraient, peut-être, être mises à contribution, par exemple celle du CN entre Rigaud et l'Ontario. Ce circuit pourrait faire l'objet d'une demande de tracé Route verte à Vélo Québec afin que ce dernier l'inscrive dans son plan

de développement de la Route verte (phase 3). Toutefois, cela prend une mobilisation du milieu, surtout politique, car la maîtrise d'œuvre appartient aux municipalités. Les municipalités concernées doivent s'engager à réaliser les travaux et les entretenir le cas échéant. Mais avant tout, il faudrait que ce dossier soit mené au niveau de la MRCVS pour que ce soit une vision de développement à laquelle les municipalités adhèrent, et ce, dans un échéancier donné.

Signalisation et sensibilisation

Seulement deux intervenants ont noté une force au niveau de la signalisation et il s'agit de la Piste cyclable Soulanges qui est bien signalisée. Certains de ses usagers disent apprécier la présence d'informations à chacune des intersections, ce qui les positionne sur le parcours.

De façon plus générale, les intervenants sont unanimes pour dire qu'il y a un manque de signalisation pour assurer la sécurité de la pratique du vélo dans Vaudreuil-Soulanges, et ce, surtout en milieu urbain (quantité et uniformité). Il est souvent difficile de s'y retrouver avec la cohabitation automobile-stationnement-cycliste. Un manque de signalisation qui favoriserait la pratique du vélo dans les bons endroits a également été mentionné (ex: À Vaudreuil-Dorion, la piste cyclable n'est pas sur l'avenue Saint-Charles, mais derrière le Provigo).

Le non-respect des automobilistes et le manque de patience et de collaboration de leur part est une observation courante de la part des intervenants. Souvent, ceux-ci ne laissent pas assez d'espace et ne respectent pas le corridor sécuritaire pour les cyclistes, surtout s'il vient un autre véhicule en sens inverse.

D'autres problématiques courantes:

- Certains cyclistes ne se croient pas assujettis aux dispositions du Code de la route.
- Il y a parfois des utilisateurs non désirables sur les pistes cyclables (ex. : scooters).

Recommandations au sujet de la signalisation et de la sensibilisation :

On dénote un besoin évident d'avoir une campagne de sensibilisation à l'échelle régionale (en collaboration avec la SQ, les villes, les organismes, les commerçants, les écoles, etc.) portant sur le partage de la route et la courtoisie entre les différents usagers. Cette campagne devrait inclure un concept de signalisation (enseignes) commune aux 23 municipalités et qui serait uniforme/efficace/conviviale.

Il faudrait également sensibiliser la population sur les usagers permis sur les pistes cyclables. Envisager donc l'élaboration d'une politique d'utilisation des pistes cyclables qui serait valide au niveau régional et qui serait communiquée lors de la campagne de sensibilisation.

Le CALVS et le CSSVS ont développé des programmes de sensibilisation au partage de la route et aux transports actifs. Ils collaborent également à développer et promouvoir de nouveaux aménagements dans certaines villes de la région. Proposer l'ajout d'une ou deux personnes ressources pour aider celles qui y œuvrent très activement présentement, car il y a beaucoup à faire.

Considérer la possibilité d'inviter la responsable du programme de la SAAQ « Bon pied bon œil », pour faire une présentation devant la Table de concertation régionale qui serait mis en place, afin de bien comprendre ce programme (avantages, inconvénients, etc.) et afin de prendre une décision régionale au sujet de la participation des municipalités.

Organiser un événement qui ferait la promotion du vélo : le tour de L'Île-Perrot (avec les vergers) ou du canal Soulanges. Un grand événement rassemblant tout Vaudreuil-Soulanges.

Créer et diffuser des parcours « Découvertes » avec un volet services, en partenariat avec les commerçants locaux.

Créer une application mobile pour diffuser les trajets, les attraits, etc.

Infrastructures d'accueil (stationnement, services sanitaires, etc.)

Il y a certainement place à de l'amélioration au niveau des infrastructures d'accueil. À l'extérieur de la piste du Canal de Soulanges, il y a peu d'emplacements de stationnement reconnus et bien identifiés. Les distances sont très grandes entre les villages et pourtant, il y a très peu de haltes cyclistes dans la région (fontaine d'eau potable, tables, bancs, espaces publics à l'ombre, toilettes, etc.) à moins de se rendre dans un parc public. Le fait que la majorité du territoire soit rural rend l'installation d'infrastructures plus complexe.

Plusieurs intervenants ont mentionné que les stationnements et les services sanitaires le long de la piste du canal Soulanges étaient très appréciés. Les stationnements sont adéquats, mais on se demande s'ils sont connus des visiteurs? L'affichage devrait donc être plus présent.

Recommandations au sujet des infrastructures d'accueil :

L'ajout d'aires de repos et de services pour les cyclistes rendrait certainement l'expérience plus agréable. Des recommandations à ce sujet sont donc à faire auprès des municipalités.

Envisager de faire un sondage au sujet des infrastructures dans la région, auprès des cyclistes qui parcourent certaines portions du réseau.

Services (commerces)

Il semblerait que les cyclistes qui résident dans la région de Vaudreuil-Soulanges soient bien desservis par les dépanneurs, mais très peu par d'autres types de commerces. On note entre autres un manque de boutique offrant des services de réparations pour vélo dans plusieurs municipalités.

On dénote aussi un manque d'opportunisme des entreprises qui désirent cette clientèle. Surtout en milieu urbain, les commerçants n'ont pas eu le « réflexe vélo » ni celui d'intégrer les utilisateurs du vélo à leur plan marketing. Il y a très peu d'hébergements réellement adaptés au cycliste (incluant le chemin pour s'y rendre) et peu de commerces se présentent comme un

relais ou un endroit de marque pour les cyclistes. Les supports à vélo devant les commerces sont rares. On voit souvent des vélos attachés aux lampadaires des stationnements où même aux rampes des commerces. Les commerçants devraient cesser de croire que nous sommes une banlieue de l'automobile, mais plutôt réaliser qu'ils encouragent le développement de comportements liés à l'automobile (ils sont des acteurs directs dans ce phénomène). En pôle urbain à haute densité, l'ajout de pistes cyclables peut même devenir un avantage pour le commerce.

On se questionne à savoir si les visiteurs de l'extérieur connaissent les commerces qui offrent déjà des produits et services aux cyclistes dus à un manque d'affichage à ce sujet.

Recommandations au sujet des services (commerces) :

Promouvoir l'ajout de commerces près des pistes cyclables et facilement accessibles par les cyclistes, sans compromettre leur sécurité et répondant à leurs besoins (ex. : des casse-croûtes santé, des hébergements « Bienvenue Cyclistes » (augmentation de l'accréditation), de la location de vélos, etc.

Argumentaire à développer pour convaincre les commerces des avantages à attirer les cyclistes et touristes à vélo.

Il y aurait avantage à faire connaître les commerces par un affichage qui indiquerait qu'ils ont des produits/services pour les cyclistes, ex. : Bienvenue aux cyclistes.

Assurer une participation active et accrue des membres de la CCIVS aux différentes concertations territoriales en matière de promotion de la santé.

Assurer que les membres de la CCIVS considèrent les cyclistes dans leur plan marketing (aménager des espaces, faire de la promotion, développer des forfaits, etc.).

Financement

Plusieurs intervenants ont soulevé la problématique du manque de ressources financières pour réaliser et assurer la pérennité des aménagements (surtout les pistes cyclables en site propre dont les coûts sont très élevés), ce qui engendre une moindre qualité des pistes et par le fait même une diminution de la sécurité des usagers.

Dans certaines villes, les pistes cyclables faciles et peu coûteuses à réaliser ont déjà été réalisées et il reste à faire les tronçons longs, ardues et plus coûteux.

Le peu d'implication de certains élus dans le financement des pistes cyclables semble être également une problématique à considérer. Il faudrait convaincre les élus que le vélo est porteur de développement économique. Un bon exemple, la Piste cyclable Soulanges reçoit plus de 100 000 visiteurs (chiffres datant de plusieurs années) et ces usagers dépensent dans notre région.

L'omniprésence de l'automobile due au caractère banlieusard de la région et l'influence de l'opinion publique sur les actions des élus rendent difficile l'obtention de financement pour créer de l'espace aux vélos au détriment de l'automobile.

Recommandations au sujet du financement :

Envisager la comptabilisation de l'achalandage de la Piste cyclable Soulanges, en vue d'éventuellement effectuer une étude des retombées économiques générées par celle-ci dans la région de Vaudreuil Soulanges. Cette étude pourrait servir à des fins de financement.

Promouvoir les bienfaits et les retombées économiques des aménagements cyclables aux élus des différentes municipalités.

Élaborer une stratégie pour démontrer à la population les avantages de maximiser le réseau cyclable suivi d'une campagne de financement grand public dans Vaudreuil-Soulanges.

Évaluer la possibilité d'établir un fonds régional pour les secteurs mitoyens qui sont très nombreux. Le leadership devrait venir de la MRCVS qui s'occuperait du financement et du développement des infrastructures qui relieraient les pôles municipaux entre eux.

EXEMPLES DE PROJETS À L'EXTÉRIEUR DE VAUDREUIL-SOULANGES QUI POURRAIENT INSPIRER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO

Au Québec

- Basses Laurentides : Parc linéaire (Blainville jusqu'à St-Jérôme);
- Beauharnois-Salaberry : Parc régional;
- Cantons de l'Est : Réseau de l'Estriade;
- Lac Etchemin : Vélo Villages Beauce Etchemin;
- Lac Saint-Jean : La route des bleuets;
- Laurentides : Petit train du Nord (comparable sur emprise ferroviaire);
- Laval : Route verte #1;
- Montréal : Campagne de sensibilisation du SPVM sur le partage de la route « À Montréal, soyons 100% vigilants »;
- Montréal, rue Laurier : Pour son réaménagement. Malgré le tollé causé par le sens unique (retranchement d'une voie véhiculaire), le vélo est gagnant sur toute la ligne.
- Québec (ville) : Corridor des Cheminots;
- Saguenay (région) : Pour la mobilisation régionale, les services à proximité et/ou en bordure des pistes cyclables, l'affichage, la promotion de l'offre, la qualité et la sécurité des pistes cyclables, les événements, l'animation, etc;
- Sutton : Présentée au colloque du vélo 2013, mérite d'être regardé pour leur approche Bienvenue cycliste qui est devenue une coopération régionale au-delà des lieux d'hébergements;
- Tremblant (ville et région) : Pour la mobilisation et le partenariat non seulement municipal, mais aussi commercial et régional;
- Vélo Québec : Campagne promotionnelle sur le partage de la route.

À l'extérieur du Québec

- En Ontario :

On y retrouve un ensemble d'initiatives régionales et locales, travaillant de pair surtout avec les organismes à but non lucratif provinciaux tels que Share The Road (www.sharetheroad.ca) et Green Communities Canada. Plusieurs régions se sont dotées de tables de concertation s'intéressant aux « transports actifs ». En voici quelques exemples :

 - o Simcoe County Active Transportation Committee;
 - o WDG in Motion (Wellington Dufferin Guelph);
 - o Région de Kingston;
- Aux États-Unis :

La ville de Portland dans l'état de l'Oregon se distingue par ses pistes et routes cyclables très bien aménagées, dont l'*Eastbank Esplanade* qui offre un chemin en bord de rivière, parsemé de petits ponts pour les cyclistes, et qui permet d'admirer plus de 40,000 arbustes. L'état de l'Oregon est d'ailleurs reconnu pour la qualité de ces routes cyclables.

RECOMMANDATIONS GLOBALES RELIÉES AUX TRANSPORTS ACTIFS, INCLUANT LA PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO

- Considérant la volonté d'améliorer le réseau de la part des intervenants consultés et considérant les actions effectuées et la planification des actions à venir de ceux-ci;
- Considérant qu'il y a toutefois quelques intervenants qui ne se sentent pas interpellés par l'amélioration du réseau cyclable dans Vaudreuil-Soulanges;
- Considérant l'importante croissance démographique dans la région de Vaudreuil-Soulanges;
- Considérant l'augmentation de l'intérêt de la population envers les saines habitudes de vie et les loisirs de plein air;
- Considérant les besoins spécifiques des différents types d'utilisateurs du réseau cyclable (transports actifs, loisirs, excursion, club de vélo);
- Considérant les forces actuelles du réseau et son énorme potentiel de développement tant pour les résidents que les excursionnistes;
- Considérant également les nombreuses faiblesses et problématiques du réseau actuel;
- Considérant les pistes de développement et les recommandations suggérées par les intervenants;
- Considérant également qu'il existe certains programmes gouvernementaux d'aide financière aux infrastructures cyclables, tels que Veloce II du ministère des Transports du Québec.

Recommandation principale

Conserver et développer davantage une vision globale du déplacement non motorisé des clientèles afin de redonner un accès agréable et sécuritaire de nos villes et municipalités à nos concitoyens. Pouvoir se déplacer en vélo en toute facilité, que cela devienne un transport reconnu et praticable en sécurité. Le réseau actuel a un grand besoin de pistes cyclables qui seraient reliées d'une municipalité à l'autre avec une signalisation commune et qui assureraient la connectivité d'une place à l'autre, avec accès en vélo aux parcs, aux écoles, aux commerces et aux infrastructures communautaires.

Pour ce faire, la priorité établie suite à l'analyse des réponses et des recommandations des intervenants consultés est sans contredit la mise sur pied d'une **Table de concertation régionale sur le partage de la route.**

Ceci permettra une meilleure collaboration entre les différents intervenants reliés aux transports actifs de Vaudreuil-Soulanges (CALVS, CCIVS, CLDVS, CRÉVHSL, CSSSVS, MRCVS, municipalités de Vaudreuil-Soulanges, MTQ) afin qu'ils partagent les informations au sujet de leurs objectifs, de leurs actions, et surtout, qu'ils développent des projets communs et des politiques claires en lien avec l'amélioration du réseau cyclable de la région. L'initiative de la création de cette table de concertation doit venir du conseil d'administration de la CCIVS qui assurera le recrutement des membres ainsi que l'organisation de la première réunion. Les municipalités de Vaudreuil-Soulanges seront invitées à déléguer une personne ressource qui prendra connaissance de ce rapport et qui siègera à la Table de concertation.

Recommandations prioritaires pour la Table de concertation régionale sur le partage de la route (court terme)

- 1- Assurer que les acteurs concernés (le MTQ et les 23 municipalités) se concertent le plus rapidement possible afin d'adopter des politiques claires prévoyant la mise en place et l'entretien de liens cyclistes de qualité entre la Route verte, les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges, les principaux attraits touristiques (incluant les 7 Merveilles de Vaudreuil-Soulanges), l'Île de Montréal et l'Ontario. Ces politiques devraient inclure le pavage des accotements des principales routes reliant les 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges ainsi que le balayage périodique des pistes cyclables/pédestres afin d'éviter que la présence de gravier les rende inutilisables. Ces actions devraient être prises à très court terme afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et des pistes cyclables.
- 2- Élaborer une stratégie pour convaincre le MTQ d'assurer une meilleure concertation avec les intervenants de la région. Y inclure un échéancier réaliste favorisant l'action à court terme pour le milieu urbain, spécifiquement où il y a des segments manquants et où la sécurité est compromise actuellement :
 - L'une des priorités majeures à ce sujet est de mettre en place des installations afin de sécuriser les tronçons de la Route verte de Pointe-des-Cascades au pont Taschereau vers Pincourt. Ces tronçons de route sont gérés par le MTQ et non par les municipalités et c'est ce qui semble empêcher, à court terme, la finalisation de la Route verte dans ce secteur. Des efforts supplémentaires doivent donc être faits pour convaincre le MTQ de soutenir les acteurs locaux, non seulement pour des raisons touristiques et de santé (transports actifs) mais également pour des raisons de sécurité;
 - D'ici à ce que le MTQ prenne action à ce sujet, il faut rapidement prévoir l'installation d'une signalisation temporaire adéquate afin de bien diriger les cyclistes lorsqu'ils fréquentent ce secteur à plus haut risque;
 - Il faut également solliciter le MTQ pour qu'il débute sans tarder les travaux de parachèvement de la nouvelle A-20 à L'Île-Perrot et à Vaudreuil-Dorion incluant des infrastructures pédestres et cyclistes connexes.
- 3- Élaborer un concept de signalisation (enseignes) commune aux 23 municipalités qui serait uniforme, efficace et conviviale. La signalisation doit favoriser le partage de la route tout en identifiant tant les éléments du réseau (tels que la multifonctionnalité des pistes cyclables) que les liens externes (ex. les liens vers les municipalités, les commerces et les attraits touristiques).
- 4- Encourager les élus (CRÉVHSL, 23 municipalités) à peaufiner, bonifier, relier le réseau inter municipal, le signaler et tirer profit des subventions existantes. L'activité vélo relève en très grande partie de l'appropriation par les municipalités. Une sensibilisation politique est donc primordiale. Il faut également les inciter à prendre connaissance des plans d'action des organismes reliés aux saines habitudes de vie, tels que le CALVS et le CSSSVS, et de collaborer avec ces derniers.
- 5- Développer un Plan directeur d'aménagement du réseau cyclable, en vue du dépôt d'une demande de subvention advenant qu'un fonds fédéral ou provincial

d'infrastructures soit mis en place pour favoriser les transports actifs ou pour faire face à un ralentissement économique. Assurer la participation de la Table de concertation au développement de ce plan directeur. Le plan devrait contenir entre autres, le développement d'alternatives aux pistes cyclables sur les tronçons les plus longs et les moins achalandés (pavage de l'accotement, etc.).

- 6- Assurer que les membres de la CCIVS considèrent les cyclistes dans leurs plans de développement et de marketing (par exemple, aménager des espaces pour le stationnement des vélos, faire de la promotion auprès des cyclistes, développer des forfaits, etc.). Développer des arguments pour convaincre les commerces des avantages à attirer les cyclistes et excursionnistes à vélo.
- 7- Tenter de trouver et de documenter l'apport économique du sport cycliste. Mettre en place des compteurs de vélos à des endroits ciblés, tels que sur la Piste cyclable Soulanges. Ces données seraient très pertinentes dans l'élaboration du Plan directeur par la Table de concertation.

Autres recommandations pour la Table de concertation (moyen et long terme)

Se familiariser avec le positionnement et les recommandations de Vélo-Québec en matière de pratique sécuritaire du vélo, afin de travailler de concert avec eux.

Solliciter les instances responsables (l'AMT, le MTQ, la MRCVS et les 4 municipalités de L'Île-Perrot) afin qu'ils autorisent et prévoient les budgets requis pour la construction de la nouvelle gare intermodale de L'Île-Perrot et y prévoient des accès pédestres et cyclistes permettant un lien avec la Route verte.

Solliciter les municipalités afin qu'elles ajoutent des aires de repos et de services pour les cyclistes, ce qui rendrait certainement leur expérience plus agréable.

Envisager une campagne de sensibilisation à l'échelle régionale (en collaboration avec la SQ, les villes, les organismes, les commerçants, les écoles, etc.) portant sur le partage de la route et la courtoisie entre les différents usagers. Cette campagne devrait être développée conjointement avec la création de la signalisation régionale par le comité de la sécurité publique de la MRCVS. Il faudrait également sensibiliser la population sur les usagers permissibles sur les pistes cyclables. Envisager donc l'élaboration d'une politique d'utilisation des pistes cyclables qui serait valide au niveau régional et qui serait communiquée lors de la campagne de sensibilisation.

Analyser et évaluer les sources de financement potentielles pour les pistes cyclables en site propre et sur rue (fonds fédéral d'infrastructures, programme provincial de financement, campagne de financement grand public, etc.) Dans le cas d'une campagne de financement grand public, il faudrait élaborer une stratégie pour démontrer à la population les avantages de maximiser le réseau cyclable et d'assurer la préservation et le développement de la Route verte. Cette campagne aurait pour effet non seulement d'apporter du financement, mais également de sensibiliser et impliquer la population dans la préservation de leurs infrastructures régionales.

Envisager de faire un sondage au sujet des infrastructures dans la région, auprès des cyclistes qui parcourent certaines portions du réseau.

Recommandations pour le conseil d'administration de la CCIVS

Assurer que les membres de la CCIVS considèrent les cyclistes dans leurs plans de développement et de marketing (par exemple, aménager des espaces pour le stationnement des vélos, faire de la promotion auprès des cyclistes, développer des forfaits, etc.). Développer des arguments pour convaincre les commerces des avantages à attirer les cyclistes et excursionnistes à vélo.

Développer un affichage commun indiquant les commerces qui offrent des produits/services pour les cyclistes (ex : « Bienvenue aux cyclistes »).

Promouvoir l'ajout de commerces près des pistes cyclables et facilement accessibles par les cyclistes, sans compromettre leur sécurité et répondant à leurs besoins (ex : des casse-croûtes santé, des hébergements « Bienvenue Cyclistes » (augmentation de l'accréditation), de la location de vélos, etc.).

Assurer une participation active et accrue des membres de la CCIVS aux différentes concertations territoriales en matière de promotion de la santé.

CONCLUSION

Les objectifs fixés lors de la planification de *Vaudreuil-Soulanges partage la route!* ont été atteints : développement d'une image claire et positive du partage de la route, sensibilisation à la sécurité routière, développement du sentiment d'appartenance à la région de Vaudreuil-Soulanges, analyse des risques perçus par les citoyens, analyse de la situation actuelle du réseau par le biais de la consultation des intervenants et identification de recommandations visant à s'assurer du maximum d'impacts économiques. Le projet a aussi permis de faire ressortir l'importance des transports actifs, dans les contextes socioéconomiques et de qualité de vie, ainsi que la nécessité d'en faire la promotion.

Ce projet pourrait être répliqué dans d'autres régions par des organismes soucieux de promouvoir le vélo et la qualité de vie. Le canevas développé par le Comité Vélo de la CCIVS et mis en pratique par les chargés de projet est pertinent et réalisable.

Nous souhaitons vivement que les constatations et recommandations contenues dans le présent document soient prises en compte par les élus et les divers intervenants concernés afin d'améliorer la qualité de vie et la fraternité de notre communauté ainsi que la vitalité économique de la région de Vaudreuil-Soulanges.

Nous remercions les décideurs du Pacte rural de la confiance témoignée ainsi que toutes les personnes, organisations et commanditaires qui ont rendu possible la réalisation de ce projet.

Annexe 1 – MEMBRES FONDATEURS DU COMITÉ VÉLO, MEMBRES DU COMITÉ VSPR, COMMANDITAIRES ET PERSONNES RESSOURCES

Membres fondateurs du Comité Vélo de la CCIVS

- Richard Beaumier
- Jasmin Felx
- Andrée Julien
- Kathleen F. O'Brien
- Marie-Jacinthe Roberge
- Lucie Vachon

Membres du comité VSPR

- Richard Beaumier, Courtier immobilier agréé (Président du comité VSPR)
- Lucie Vachon, Directrice Innovation et Développement, Centre Multisports (Vice-Présidente du comité VSPR)
- Daniel Landry, Récréologue spécialisé en promotion de la santé (Chargé de projet pour VSPR)
- Isabelle Mayer, Pigiste en communications et en marketing (Chargée de projet pour VSPR)
- Sonia Swinton, Étudiante en éducation physique et à la santé (Chargée de projet pour VSPR)

Commanditaires

Subvention

- Pacte rural de Vaudreuil-Soulanges (Philippe Roy, Conseiller en développement rural)

Commanditaires principaux

- Équipe Beaumier, courtier immobilier agréé
- Hebdomadaire du Suroît

Commanditaires bronze

- Caisse populaire Desjardins Vaudreuil-Soulanges
- Fondation Richelieu des Trois-Lacs
- IGA Vaudreuil-Dorion
- Suroît Cycle et ski

Commanditaires associés

- Groupe Caron et Ménard
- Hyundai Vaudreuil
- SAAQ, Jean-Claude Léger
- Village cycle Hudson

Partenaires majeurs

- BJ Média
- Infografilm

Partenaires associés

- Centre Multisports
- Fédération des sports cyclistes
- Tourisme Suroît

Personnes ressources

- Karen Armstrong, Santé publique Ontario, WDG in Motion
- Josiane Asselin, Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- Alain Belleville, Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges
- Geneviève Bessette, Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Caroline-Anne Chamberland, Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges
- Manon Charest, CIT
- Véronique Cunche, Municipalité de Rigaud
- Marie-Pier Desjardins, Ministère des transports du Québec
- Éric Essiminy, CAA
- Caroline Freulon, Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
- Simon Grenier, Ville de Pincourt
- Yvan Guertin, Club de cyclisme du Suroît
- Catherine Habel, Vélo-Québec
- François Jodoin, Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges
- Mandy Johnson, Green Communities Canada
- Andrée Julien, Comité de la Piste cyclable Soulanges et ville de Coteau-du-Lac
- Sandra Laberge, Ville de L'Île-Perrot
- Denis Ladouceur, Ville de Vaudreuil-Dorion
- Denis Lapointe, Ville de Salaberry de Valleyfield et RQVVS
- Élyse Lapointe, Centre de santé et des services sociaux de Vaudreuil-Soulanges
- Nathalie Larocque, Tourisme Suroît
- Karel Leduc, Tourisme Suroît
- Todd Litman, Victoria Transport Policy Institute
- Gabrielle Manseau, Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie
- Catherine Marcotty, Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges
- Eleanor McMahon, Share the Road
- Alan Medcalf, Brockville Cycling Advisory Committee
- Louis Paquin, Ville de Saint-Lazare
- Jean-François Pronovost, Vélo Québec
- Marie-Jacinthe Roberge, Tourisme Suroît
- Ginette Roy, Ville de Saint-Lazare
- Philippe Roy, Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges
- Nathalie Sasseville, PhD, INSPQ et RQVVS
- Gabriel Sirois, Active and Safe Routes to Schools, Green Communities Canada
- Line St-Onge, Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- Myriam Tessier, Centre de santé et des services sociaux de Vaudreuil-Soulanges
- Laurent Tremblay-Dion, Municipalité de Les Cèdres
- Guy Vaillancourt

Annexe 2 – QUESTIONNAIRE AUX INTERVENANTS

CONTEXTE

Le comité « Vélo » (officiellement nommé « Comité vélo, cyclotourisme et pistes cyclables de Vaudreuil-Soulanges ») a été créé dans la foulée du "Sommet économique 2010 de Vaudreuil-Soulanges » et vise à contribuer à la réalisation de la mission qui a été confiée aux associations de gens d'affaires dont la CCIVS à savoir la qualité de vie, la fraternité et la région modèle.

« *Vaudreuil-Soulanges partage la route!* est un projet de sensibilisation à la sécurité routière qui s'adresse aux automobilistes, camionneurs, piétons et cyclistes de Vaudreuil-Soulanges. Le vélo, la marche, les pistes cyclables et le cyclotourisme constituent des éléments importants du développement économique et touristique et de la qualité de vie des citoyens par l'exercice physique et les activités familiales. Cette démarche d'analyse des 23 municipalités de Vaudreuil-Soulanges fera la promotion de la prudence et du partage de la route, de la pratique du vélo dans une perspective de renforcement du développement économique et le sentiment d'appartenance (identitaire) à la région de Vaudreuil-Soulanges.

Objectifs du projet :

- Identifier les zones à risques et les comportements à risque.
- Soutenir le développement de la pratique du vélo.
- Identifier les ressources requises et contraintes liées au développement de véhicules de promotion de la sécurité routière et à la diffusion d'une campagne de sécurité routière.
- Planifier, promouvoir, coordonner et réaliser le développement et la mise en place de la campagne de sensibilisation à la sécurité routière du projet *Vaudreuil-Soulanges partage la route!*

Dans le but de recommander des actions concrètes auprès des acteurs clés reliés à la pratique du vélo (instances municipales et provinciales, organismes et entreprises régionales), nous désirons recueillir vos observations, actions et suggestions concernant la pratique du vélo dans Vaudreuil-Soulanges. Ces informations nous seront fort utiles dans l'élaboration de la situation actuelle ainsi que dans la détermination de nos recommandations.

Nous vous remercions de votre précieuse collaboration !

QUESTIONS D'ENTREVUE

PORTRAIT DE LA SITUATION DU VÉLO DANS VAUDREUIL-SOULANGES

De façon générale,

1. Selon vous, dans une perspective d'une pratique sécuritaire du vélo, quelles sont les principales forces et faiblesses de Vaudreuil-Soulanges?
Notamment en termes de :
 - a) qualité des réseaux (pistes cyclables et routes)
 - b) présence de services (commerces)
 - c) les infrastructures d'accueil (stationnement, services sanitaires, etc.)

2. Quelles sont les trois (3) principales problématiques qui nuisent à cette pratique sécuritaire du vélo?
3. Au-delà de votre responsabilité et celle de votre organisation, quels sont les principaux besoins de Vaudreuil-Soulanges pour soutenir une pratique sécuritaire du vélo?

LA VISION ET LES ACTIONS DE VOTRE ORGANISATION

Plus spécifiquement en lien avec la mission de votre organisation,

4. Sous quel aspect approchez-vous la question du vélo? (ex. : sécurité, développement de la pratique, promotion du sport/réseaux, infrastructure, etc.)
5. Selon cet aspect, quel portrait dressez-vous de l'utilisateur du vélo? (merci de nous fournir les données existantes)
6. Dans le cadre des outils de planification de votre organisation, retrouve-t-on des orientations et des objectifs de travail qui visent la pratique du vélo et ses infrastructures? Si oui, lesquels et quelle est votre vision?
7. Quelles sont les actions que vous avez réalisées dans les dernières années pour faciliter la pratique du vélo? Existe-t-il des actions en cours d'élaboration ou qui devraient être réalisées dans les deux prochaines années?

EN CONCLUSION

Afin de soutenir les recommandations du comité pour favoriser la pratique sécuritaire du vélo dans Vaudreuil-Soulanges,

8. Quelles pistes de développement vous semblent les plus intéressantes pour le développement d'une pratique sécuritaire du vélo dans Vaudreuil-Soulanges?
9. Si vous pouviez faire une seule recommandation aux membres de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges pour favoriser la pratique sécuritaire du vélo, quelle serait-elle?
10. À l'extérieur de Vaudreuil-Soulanges, connaissez-vous des exemples (cas, comparables, projet inspirant, etc.) qui peuvent inspirer le développement d'une pratique sécuritaire du vélo?
11. Avez-vous d'autres commentaires au sujet de la pratique sécuritaire du vélo?
12. Si vous le désirez, vous pouvez également nous donner vos commentaires au sujet de la pratique sécuritaire d'autres transports actifs (à pied par exemple).

Merci pour votre précieuse collaboration !

Annexe 3 – PORTRAIT DES INTERVENANTS RELIÉS AUX TRANSPORTS ACTIFS, INCLUANT LA PRATIQUE SÉCURITAIRE DU VÉLO (ORIENTATIONS, OBJECTIFS, ACTIONS)

Conférence régionale des Élus de la Vallée-du-Haut-St-Laurent (CRÉVHSL)

Le mandat principal de cette organisation est la concertation et la planification régionale du développement. Son rôle est de concerter les acteurs sur les besoins communs de développement afin d'atteindre la vision régionale et de tendre vers une planification régionale. Ceux-ci peuvent sous-entendre des besoins en infrastructures et en positionnement touristiques. Son champ d'intervention se limite à des réseaux régionaux de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent. Plus spécifiquement aux objectifs de la présente démarche de la CCIVS, la CRÉVHSL s'est doté d'une vision régionale, tant au niveau des transports actifs que de l'approche touristique.

Les objectifs de son plan directeur reliés aux réseaux de pistes cyclables sont les suivants :

- Identifier et achever un réseau régional original unique au Québec, un réseau qui sera riche en expériences pour ses usagers, qu'ils soient résidents ou visiteurs;
- Répondre aux besoins des clientèles qui fréquentent le réseau tout en privilégiant les besoins de la population locale que l'on cherche à y attirer;
- Positionner la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent comme une destination cyclotouristique à la portée de tous. La spécificité des circuits, les attraits et les services qui sont offerts à proximité des sentiers tels que l'hébergement, la restauration, le dépannage, les attraits naturels ou les autres activités de loisirs doivent alimenter les souvenirs ainsi que le désir d'y revenir.

Le cyclotourisme figure donc dans le Plan stratégique de développement touristique 2013-2017 de la CRÉVHSL. On peut y lire ceci :

- Le développement d'une offre cyclotouristique unique et distinctive constitue le défi majeur. Ceci comprendrait autant des actions de développement sur des circuits sur route que sur des tronçons de pistes cyclables en site propre. Globalement, il faudra améliorer l'ensemble des composantes de l'offre touristique cyclotouristique (infrastructures pour le vélo, accueil, services de transport, hébergement, etc.) afin de devenir une destination « bike friendly »;
- Les actions à venir au niveau de l'orientation « Développer des produits d'appel forts qui généreront un rayonnement et un positionnement au-delà de la région » comprennent entre autres de valider et prioriser deux à trois parcours (sur route et sur piste) afin que ceux-ci deviennent la « marque de commerce » de la Vallée-du Haut-Saint-Laurent en cyclotourisme. À priori, les parcours suivants devront être considérés en raison de leur forte valeur distinctive et de leur structuration :
 - Axe des canaux et du fleuve : parcours incluant la piste du Canal de Soulanges, les pistes le long du canal de Beauharnois du Parc régional de Beauharnois-Salaberry et le secteur riverain Beauharnois-Châteauguay;
 - Axe des montagnes : parcours sur route pour cycloportifs dans le secteur de Covey Hill et du mont Rigaud.

Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRCVS)

La MRCVS, lors de l'élaboration en 2004 du schéma d'aménagement révisé, a inséré des stratégies ainsi que des actions concernant les pistes cyclables sur le territoire et a effectué un bref portrait du cyclisme sur le territoire.

Voici le portrait qui avait été effectué dans le chapitre sur le récréotourisme concernant le cyclisme : La pratique du cyclisme a connu un essor important sur le territoire au cours des quinze dernières années à l'instar de plusieurs autres régions du Québec. La mise en place de la Piste cyclable Soulanges (35 km) reliant Rivière-Beaudette à Pointe-des-Cascades a favorisé sans aucun doute cet essor. Intégrée à la Route verte, cette piste sera prolongée d'ici quelques années à Vaudreuil-Dorion, l'île Perrot et l'île de Montréal, permettant ainsi le raccordement avec le réseau cyclable de Montréal. Un raccordement est aussi envisagé entre la piste Soulanges et le territoire de Beauharnois-Salaberry. Le réseau cyclable de la Presqu'île est également offert à partir des points de départ suivants : Coteau-du-Lac, Les Cèdres, Rigaud, Île-Perrot, Hudson et Pointe-des-Cascades. Ce réseau comprend six circuits balisés totalisant 330 km et sillonnant différentes routes et chemins ruraux. Il se raccorde aussi aux territoires des MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes via les traversiers Pointe-Fortune/Carillon et Hudson/Oka.»

L'une de ses orientations est reliée à l'aménagement du Parc régional du canal de Soulanges : Des sentiers piétonniers et cyclables doivent être prévus et raccordés aux autres sentiers du parc régional.

Une stratégie a aussi été retenue concernant le réaménagement du corridor de l'autoroute 20 : Que le réaménagement de l'autoroute 20 sur L'île-Perrot et à Vaudreuil-Dorion soit réalisé en ayant comme préoccupation un aménagement soigné des abords, l'intégration sécuritaire de la nouvelle gare du train de banlieue et des réseaux piétons et cyclables et l'exclusion des fonctions résidentielle, institutionnelle et récréative (sauf les liens piétons et cyclables) le long de ce corridor autoroutier.

Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges (CLDVS)

Le CLDVS est un acteur du développement économique (conseiller en entreprise) et soutient le développement des municipalités (dynamisation). Comme acteur de concertation et d'influence, il amène les entreprises et les municipalités à réfléchir pour trouver certaines solutions. Dans le cas du vélo, il aborde surtout la question sous l'angle touristique et développement des milieux de vie.

Dans les objectifs de son PALÉE (Plan d'action local pour le développement et l'emploi), il cible le développement du récréotourisme et du tourisme. En ce sens, le vélo est visé par certains de ses objectifs :

- Positionner le corridor du canal de Soulanges et ses environs comme produit d'appel touristique à haut potentiel;
- Améliorer la vocation récréotouristique de l'île Perrot;
- Mettre en valeur des noyaux patrimoniaux et récréotouristiques.

Les actions réalisées dans les dernières années, en cours d'élaboration ou qui devraient être réalisées dans les deux prochaines années par le CLDVS afin de faciliter la pratique du vélo sont les suivantes : Financement pour améliorer la qualité de la piste cyclable du canal de Soulanges (surfaçage à refaire). Financements d'initiatives visant l'animation et l'attrait touristique du canal de Soulanges (ex. : La piste en œuvre). Financement pour consolider le réseau cyclable de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot (Saint-Joseph). Financement pour doter Saint-Télesphore d'une boucle locale (piste multi usages dans le parc). Financement de diverses structures pouvant servir de point d'arrêt pour les cyclistes (ex. : sur le rang Saint-Guillaume à Sainte-Marthe). Soutiens et financement au Zèbre rouge (ateliers de réparation et de ventes de vélos usagés). Accompagnement de diverses initiatives visant la réalisation d'événements reliés aux vélos (ex. : tour, compétition, pistes de BMX, etc.).

Comité d'action local de Vaudreuil-Soulanges (CALVS)

Le plan triennal du CALVS comprend le point suivant : Promotion des transports actifs (voies cyclables, pédestres, utilitaires et récréatives) avec comme objectif d'augmenter l'accessibilité aux transports actifs pour maximiser l'utilisation par les jeunes et leur famille. Les stratégies énumérées sont :

- Dresser le portrait du réseau existant de voies cyclables et pédestres et de son utilisation par la population;
- Diffuser le portrait et encourager la population à utiliser les voies cyclables et pédestres recensées;
- Sensibiliser et outiller les acteurs dans une planification concertée d'actions favorisant des aménagements propices;
- Permettre aux acteurs locaux et régionaux de s'approprier et intégrer les actions à mettre en place pour favoriser les transports actifs;
- Accompagner et participer aux initiatives locales et régionales favorisant l'aménagement propice aux transports actifs.

L'action principale du CALVS en matière de pratique sécuritaire du vélo est l'accompagnement et le soutien dans la mise en œuvre du programme « À pied à vélo, ville active » de Vélo-Québec (engagement collectif entre le CALVS, le CSSVS, Nature-Action Québec, la commission scolaire des Trois-Lacs/Lester B-Pearson, la SQ et les municipalités). Ce programme en cours de développement (certaines villes ont déjà collaboré, d'autres à venir) implique le milieu de la santé, le milieu scolaire et le milieu municipal dans les villes participantes. Les actions pour chaque ville impliquée incluent entre autres :

- L'identification du potentiel de marche/vélo dans la ville pour le trajet domicile-école-travail... (identification des points positifs et des points à améliorer, recommandations);
- La production des « Guide du potentiel de développement actif ».

Tourisme Suroît

L'aspect sous lequel Tourisme Suroît approche la question du vélo est la promotion du sport/réseaux et commerces associés. Le vélo est au cœur des enjeux promotionnels du territoire pour attirer des touristes. Un comité vélo et un travail avec les territoires limitrophes sont en cours. Cela bénéficie nécessairement aux résidents.

L'une de ses actions réalisées annuellement est l'élaboration de guides vélo fournissant un maximum d'informations pour faciliter la pratique du vélo. Une définition de plus en plus précise des meilleurs circuits et tronçons à promouvoir est en travail actuellement. Poursuivre la mise à jour des informations diffusées sur leur site web est une autre de leurs actions en cours au sujet de la pratique du vélo.

Club de cyclisme du Suroît

L'objectif du Club de cyclisme du Suroît est de faire du vélo en groupe, en peloton et de développer de l'amitié ayant pour effet la motivation de ses membres à mieux performer dans ce sport. Les actions mises de l'avant par ce club ou en planification incluent entre autres l'organisation de sorties extérieures et locales, la mise sur pied d'un voyage annuel ainsi que le développement de cartes à jour selon l'état des routes. Il a également organisé l'événement du solstice auquel il a invité les membres d'autres clubs de vélo.

Comité de la Piste cyclable Soulanges et Ville de Coteau-du-Lac

Les principales démarches du comité de la Piste cyclable Soulanges sont de veiller à l'entretien de la piste afin de la rendre le plus sécuritaire possible. Également, depuis quelques années, leur but est de faire reconnaître cet équipement comme régional. Les autres objectifs (promotion, développement de la pratique, etc.) sont mis de côté par manque de financement. Pour ce qui est du réseau cyclable de Coteau-du-Lac, il est en perpétuel développement et occupe une grande place au niveau du département d'urbanisme de la ville. La ville a d'ailleurs implanté des panneaux « Partage la route » visant à rappeler aux automobilistes qu'ils devaient accorder priorité aux piétons.

Les activités réalisées par le comité de la Piste cyclable Soulanges et visant la pratique du vélo ont été « ROULEZ vers la culture », événement culturel en bordure de la piste cyclable qui s'est tenu à Coteau-du-Lac et Les Coteaux. Également, la mise sur pied d'un comité de patrouilleurs visant la sécurité et l'assistance. Ce comité est en lien avec les patrouilleurs de la MRC Beauharnois-Salaberry.

Les Cèdres

Les différents aspects sous lesquels la municipalité de Les Cèdres aborde la pratique du vélo sont : Le mode de déplacement actif et les saines habitudes de vie, le tourisme, le développement régional, la sécurité, les infrastructures et le partage de la route.

Les orientations et objectifs à ce sujet, compris dans son Plan stratégique de développement et d'aménagement des réseaux de transports actifs, incluent entre autres :

- Permettre aux citoyens de circuler activement, de rejoindre les quartiers, l'école, les commerces et les infrastructures de loisirs de façon sécuritaire;
- Favoriser le cyclotourisme en offrant des tronçons de qualité, bien indiqué et des services complémentaires;
- Travailler en collaboration avec les autres municipalités, la MRCVS et les organismes qui développent, organisent et qui effectuent la promotion de la pratique du vélo, des transports actifs et des saines habitudes de vie.

Parmi ses actions réalisées, on retrouve la piste cyclable en site dédié au pôle récréo-culturel. Les actions à venir sont d'élaborer et de mettre en place la signalisation (du tronçon qui rejoint la Piste cyclable Soulanges et la navette fluviale ainsi que le chemin du Fleuve entre Coteau-du-Lac et la navette fluviale) et de développer une piste cyclable en site dédié pour rejoindre le secteur Haut-Chamberry.

L'Île-Perrot

Entrant dans la vision de la ville de L'Île-Perrot, la mise aux normes des infrastructures cyclables dans un contexte de travaux de resurfaçage du Grand Boulevard créera une opportunité pour la revitalisation du centre-ville et un raccordement au réseau de la Route verte. Parmi ses objectifs on retrouve : Améliorer et sécuriser les aménagements cyclables à l'intersection de Don-Quichotte ainsi que développer le potentiel touristique.

Ses réalisations sont les suivantes :

- Mise aux normes (bandes bidirectionnelles transformées en unidirectionnelles);
- Certification Route verte obtenue;
- Amélioration de la signalisation (panneaux Route verte);
- Amélioration du cadre végétal aux abords de la piste cyclable.

Ses actions à venir incluent l'amélioration des infrastructures cyclables à l'intersection Don-Quichotte et la création d'un affichage pour sensibiliser les gens au partage de la route.

Il faut souligner que Vélo Québec a identifié la ville de L'Île-Perrot comme un cas de bonne pratique pour son bel exemple de conversion d'un aménagement cyclable hors-norme en aménagement reconnu.

Notre-Dame-de-l'Île-Perrot

Les déplacements actifs sécuritaires représentent l'aspect principal sous lequel Notre-Dame-de-l'Île-Perrot aborde la pratique du vélo.

On retrouve dans son plan directeur des objectifs et des orientations tels que :

- Étudier différentes possibilités en matière d'implantation de pistes cyclables, et ce, dans le but de fournir un support viable à la pratique d'activités pour tous ses citoyens;
- Mettre en place un réseau complet et accessible, à l'image d'une ville champêtre qui viendrait compléter les efforts engagés dans les dernières années en matière de réseau cyclable;
- S'assurer que les besoins en termes de récréation extérieure, de détente et de santé soient comblés à l'intérieur du territoire par une évaluation de ses infrastructures cyclables en place et des recommandations d'aménagement pour le développement de son réseau;
- Se concentrer sur le développement de deux types de réseau, soit le réseau utilitaire local/récratif et le réseau récréotouristique;
- Se connecter au réseau régional situé à proximité;
- Consolider son réseau existant en améliorant la sécurité des parcours et en offrant des services complémentaires à ceux-ci, et ce, tout en mettant de l'avant les magnifiques paysages sur le fleuve Saint-Laurent et le lac Saint-Louis;

- Favoriser la croissance de l'usage de la bicyclette, tant comme outils de loisir que comme moyen de transport, est une bonne façon d'encourager un mode de vie sain, à la fois pour la santé individuelle des citoyens et à la fois pour l'environnement de l'ensemble de la collectivité.

Parmi ses réalisations on cite la mise sur pied de la campagne « Partagez la route de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot » (incluant des panneaux « Partage la route »), le développement du réseau pour connecter les divers secteurs de la ville (piste cyclable, chaussée partagée, corridor actif...). À venir : Une portion de la piste cyclable sera pavée au printemps 2014 et permettra de connecter le vieux secteur avec le centre de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Participation au comité À pied, à vélo, ville active.

Pincourt

Nous retrouvons dans les priorités d'actions de la ville de Pincourt les éléments suivants :

- Les plans de déplacement des écoles (tout juste finalisés) avec Nature-Action et Vélo-Québec;
- Le plan directeur des parcs, espaces verts et milieux naturels;
- Le réseau à l'interne qui est presque terminé, afin de relier le tout vers la Route verte et les principaux pôles (écoles, parcs, transport, etc.);
- La planification des aménagements dans les nouveaux secteurs;
- Plusieurs améliorations et ajouts à travers la ville dans le cadre d'aménagements de corridors scolaires multifonctionnels.

Rigaud

Les aspects sous lesquels Rigaud aborde la question du vélo sont : la pratique sécuritaire lors des déplacements et des activités de loisir, le développement récréotouristique et le potentiel de raccordement avec l'Ontario.

Les actions réalisées par cette municipalité sont entre autres l'inscription de la pratique sécuritaire du vélo dans le plan d'urbanisme, le programme particulier d'urbanisme, la politique familiale et la municipalité amie des aînés de Rigaud.

L'objectif principal à réaliser est de relier entre elles les deux agglomérations du noyau urbain, qui sont divisées par la route 342 et la voie ferrée. La municipalité a signé une entente de location de l'emprise ferroviaire avec l'AMT jusqu'en 2020, afin de convertir l'emprise en piste cyclable. Ce projet permettra aux résidents des quartiers agricoles et à ceux de l'autre côté de la rivière d'avoir un accès direct et sécuritaire au noyau villageois, aux écoles et au parc municipal.

Saint-Lazare

Les aspects sous lesquels cette ville aborde la question du vélo sont le développement de la pratique sécuritaire du vélo et le mode de transport.

Ses orientations et objectifs sont bien établis dans un Plan directeur du réseau cyclable.

Vaudreuil-Dorion

En matière de pratique du vélo, la ville de Vaudreuil-Dorion a parmi ses objectifs :

- Offrir aux citoyens des voies cyclables aménagées et continues afin de permettre leurs déplacements en vélo de façon sécuritaire et agréable;
- Permettre le déplacement sécuritaire des enfants vers leurs points d'intérêts;
- Établir le réseau cyclable afin d'atteindre des cibles globales en santé et en environnement;
- Développer un réseau pour des fins de loisir en promulguant l'activité et le bien-être des citoyens;
- Offrir des liens cyclables afin de permettre l'accès pratique à certains lieux et emplacements commodes.

Parmi ses actions réalisées, on retrouve : la budgétisation annuelle d'un montant substantiel pour le développement du réseau, le travail actif en comité multiservices afin de bien intégrer le réseau aux autres besoins de développement, la mise en place d'obligations pour les contacteurs d'inclure des segments cyclables à même leurs travaux de développement si prévus à même le plan de développement de la ville.

D'autres segments de pistes cyclables sont à venir dans les deux prochaines années, en fonction des budgets qui seront alloués. Notamment en ce qui a trait au segment sur le boulevard Saint-Charles ainsi qu'en continuité de la Route verte qui traverse le territoire de Vaudreuil-Dorion.