

## Plan d'implantation d'un réseau intégré de transport actif par vélo à assistance électrique en libre-service – Plan de déploiement

MRC d'Argenteuil, MRC Deux-Montagnes, MRC de Thérèse-De Blainville et Ville de Mirabel



Réalisé avec la collaboration de :

 DESIGN  
DIALOGUE  
MOBILITÉ  
PATRIMOINE  
PAYSAGE  
URBANISME  
CONSULTANT

Pour :

  
MIRABEL

  
TOURISME MIRABEL

Ce document est produit grâce au soutien financier du Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation pour un projet en partenariat avec la Ville de Mirabel, la MRC d'Argenteuil, la MRC Deux-Montagnes et la MRC de Thérèse-De Blainville.



Le processus de consultation des partenaires nécessaire à la réalisation du présent document a été réalisé avec l'appui financier du gouvernement du Canada à travers le Fonds pour dommages à l'environnement (dans le cadre de la démarche Climat de changement)

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier du gouvernement du Canada.

This project was undertaken with the financial support of the Government of Canada.



### À propos du CRE Laurentides

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides) a été fondé en 1995 par des groupes communautaires et environnementaux. C'est un organisme à but non lucratif indépendant, qui a pour mission de promouvoir le développement durable, de protéger et de valoriser l'environnement ainsi que de favoriser l'amélioration du processus démocratique. Il priorise, comme stratégie, la sensibilisation des décideurs locaux et régionaux à la nécessité d'accorder, dans leur processus décisionnel, la même importance à l'environnement qu'à l'économie et au social.

**Référence à citer :** CRE Laurentides (2024). Plan d'implantation d'un réseau intégré de transport actif par vélo à assistance électrique en libre-service : Plan de déploiement, 20 p.

# Avant-propos

Ce document a été élaboré dans le cadre de la phase de planification d'un projet visant à mettre en place un réseau régional de vélos à assistance électrique (VAÉ) en trois phases dans le sud des Laurentides, plus précisément dans les municipalités régionales de comté (MRC) d'Argenteuil, de Thérèse-De Blainville et de Deux-Montagnes, ainsi que dans la Ville de Mirabel (qui a compétence de MRC). Ce projet démontre leur engagement en matière de transport durable novateur et de développement durable et émerge d'une demande de financement provincial, le Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR) du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). Ce financement constitue la base du projet et en définit les objectifs.

Le projet vise à dynamiser le transport durable dans les zones urbaines et périurbaines, à établir des pôles stratégiques de transport avancé, à affirmer le rôle de leader des Laurentides en matière de transport électrique, à moderniser les réseaux cyclables existants, à renforcer les infrastructures cyclables, à fournir une option de transport abordable pour les personnes à faible revenu et à rendre les milieux de vie plus attractifs, ainsi qu'à miser sur l'innovation en matière d'infrastructures touristiques régionales.

Préalablement à la réalisation du plan de déploiement, une enquête régionale sur les habitudes de transport a été menée en 2019 par le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides)<sup>1</sup> et plus de 3 200 réponses ont été obtenues. Au total, 25 % des participants ont mentionné avoir un intérêt face à un système de vélo-partage, et ce, sous certaines conditions. Il s'agit de 30 % dans la MRC de Thérèse-De Blainville, 26 % dans la MRC Deux-Montagnes, 22 % dans la MRC d'Argenteuil et 19 % à Mirabel. Cela montre donc un intérêt de la population face à un tel réseau.

Ensuite, un essai technologique a été réalisé à l'automne 2021 dans les parcs du Domaine Vert et Bois de Belle-Rivière, à Mirabel, et ce, avec la technologie *Bewegen*<sup>2</sup>. Ensuite, un processus de consultation des parties prenantes a été réalisé. Des rencontres regroupant les acteurs par MRC ont eu lieu et d'autres avec tous les partenaires municipaux avec ou sans les partenaires externes.

Ces consultations ont mené à la création d'un cadre de référence visant à harmoniser les visions et les connaissances pour assurer un développement cohérent des réseaux, la compatibilité technologique et le respect des besoins des utilisateurs. La vision adoptée est de:

*« Créer un projet novateur pour la communauté, axé sur la cohérence pour les utilisateurs plutôt que sur les limites administratives, l'interconnectivité des différents pôles d'activités, l'aisance dans la réalisation des déplacements quotidiens et la mise en valeur des attraits récréatifs et touristiques, tout en créant une vitalité régionale et un tissu urbain dynamique. »*

Pour plus d'information sur la vision, les technologies, la gouvernance, les scénarios de gestion et la mise en service, le lecteur est référé à ce document<sup>3</sup>.

Finalement, le cadre de référence devait être réalisé en considérant la technologie *Bewegen*. Cette dernière ayant fait faillite, le présent document est donc neutre, permettant un déploiement avec n'importe quelle technologie de vélos en libre-service.

---

<sup>1</sup> CRE Laurentides (2020)

<sup>2</sup> Tourisme Mirabel (2021)

<sup>3</sup> Gris Orange Consultant (2024)

# Table des matières

Avant-propos.....	3
Table des matières .....	4
1. Introduction.....	1
2. Méthodologie.....	2
3. Mirabel .....	3
4. MRC d'Argenteuil .....	6
5. MRC Deux-Montagnes.....	9
6. MRC de Thérèse-De Blainville.....	13
7. Sommaire par phase.....	17
8. Liens cyclables inter-MRC.....	18
9. Conclusion .....	19
10. Références .....	20

# 1. Introduction

Le plan de déploiement, basé sur la vision établie dans le cadre de référence (voir la mise en contexte), énonce les lignes directrices quant au déploiement des stations de vélos en libre-service, et ce, en trois phases. Il est à noter que, puisqu'il n'y a pas eu d'analyse de faisabilité préalable, le plan présente le nombre maximal de stations pour desservir l'ensemble du territoire de façon optimale, et ce, en se basant sur les distances entre les stations recommandées dans la littérature et en regardant des précédents<sup>4</sup>. Aussi, des endroits spécifiques sont mentionnés dans les tableaux pour faciliter la compréhension du document. Toutefois, il s'agit à ce stade de secteurs. En effet, l'endroit précis devra être déterminé ultérieurement selon le contexte spécifique du site.

Pour chaque station, un nombre de vélos et de points d'ancrage est proposé en fonction d'un ratio basé sur une analyse du contexte dans lequel chaque station s'inscrit (densité, cadre bâti, etc.). Toutefois, bien que le plan propose des quantités d'équipement pour les trois phases, ces dernières **seront à réévaluer au fil du déploiement, tout comme le nombre de stations à déployer**. En effet, le projet est novateur, car il sera le premier projet de vélos à assistance électrique en libre-service à grande échelle en banlieue au Québec et l'un des premiers en Amérique du Nord. Ainsi, le déploiement en trois phases permet d'apporter les modifications nécessaires au projet au fur et à mesure de l'évolution des besoins.

La phase 1 permet le déploiement d'un réseau préliminaire viable du projet. De taille raisonnable afin de mesurer la demande latente en créant une masse critique dans les secteurs les plus propices à l'adoption, cette approche est la plus prudente. En général, l'évolution d'un tel système commence avec un nombre modeste de stations de taille réduite. Par la suite, le nombre d'ancrages par station ainsi que le nombre de vélos par station augmentent au fil du temps. Les phases suivantes permettront d'étendre le service à l'échelle du territoire au fur et à mesure des changements dans les habitudes de mobilité.

Des visions différentes quant à la façon de déployer la phase 1 sont présentes entre les acteurs impliqués dans le projet. En effet, alors que certaines MRC souhaitent déployer un réseau d'abord intégré aux réseaux de transport collectifs structurants existants ou à venir, tels que les réseaux d'autobus, les trains de banlieue et le Réseau express métropolitain (REM), d'autres souhaitent miser sur la présence des vélos dans un contexte touristique et ne pas intégrer la gestion d'une flotte à cette étape.

Dans une phase ultérieure, il sera globalement question de déployer les réseaux de vélos en libre-service vers les espaces de travail ou dédiés aux activités récréatives et touristiques, enrichissant ainsi la qualité de vie de la communauté.

La dernière phase de déploiement permettra de desservir les secteurs résidentiels, créant ainsi une connectivité efficace entre les différents quartiers et facilitant l'accès aux vélos par la population.

La sécurité étant un élément important à la réussite d'un tel réseau, les stations et le phasage sont également basés sur le réseau cyclable en place et les liens cyclables à développer sont mentionnés.

Le plan considère également les besoins de la population face à un tel réseau. En effet, l'enquête régionale sur les habitudes de transport<sup>5</sup> a fait ressortir certaines conditions essentielles pour que la population utilise un système de vélos en libre-service, soit d'avoir la possibilité de laisser le vélo à un autre endroit que le point de départ (65 %), d'avoir accès à des vélos électriques (47 %), de pouvoir payer par déplacement plutôt que par abonnement (42 %) et d'avoir accès aux vélos dans leur quartier (42 %).

---

<sup>4</sup> ITDP (2013) et Transport Canada (2009)

<sup>5</sup> CRE Laurentides (2020a, 2020b, 2020c)

Le présent document tient donc compte des différences souhaitées, tout en assurant, à terme, l'intermodalité, la cohérence dans le réseau et une facilité dans la réalisation des déplacements intra-urbains et interurbains, créant ainsi des liens forts entre les différentes parties de la région. En somme, la vision aspire à connecter les villes entre elles, à encourager les déplacements durables et à promouvoir un environnement propice à un mode de vie dynamique, tout en considérant la sécurité et les besoins des utilisateurs.

## 2. Méthodologie

L'élaboration d'un plan de déploiement d'un système de vélos à assistance électrique en libre-service nécessite une analyse territoriale approfondie ainsi que des estimations fondées sur les types d'activités et la densité résidentielle. Ces estimations doivent être flexibles et ajustables aux différentes phases du projet, tout en étant modifiables en fonction de l'utilisation réelle du service.

La première étape a donc consisté à analyser la localisation des infrastructures cyclables, telles que les bandes ou pistes cyclables. La deuxième étape a impliqué une analyse des différentes typologies urbaines afin d'identifier les destinations susceptibles de générer le plus de déplacements, telles que les zones commerciales, les zones d'emploi, les infrastructures de transport collectif, les pôles institutionnels et autres attractions majeures.

À partir des zones identifiées, la troisième étape a été d'ajouter des stations dans les zones résidentielles traversées à une fréquence relativement constante. Une fois la constellation des stations structurée, il a été nécessaire d'évaluer le bassin d'usagers potentiels à proximité de chaque station pour voir les stations à conserver, sélectionner la phase de déploiement et proposer des quantités d'équipement. Cette analyse s'est basée sur les typologies urbaines et leur densité respective. La quantité d'équipement vise le ratio d'ancrage par vélo suggéré dans la littérature<sup>6</sup> de 2 en ajustant ce taux selon qu'il s'agisse d'une destination, d'un départ ou des deux.

À la suite de cette analyse, les municipalités ont été consultées sur le plan préliminaire et des ajustements ont été apportés. Finalement, les avis du centre de gestion des déplacements MOBA et de la firme Gris Orange Consultants ont été recueillis.

---

<sup>6</sup> ITDP (2013) et Transport Canada (2009)

### 3. Mirabel

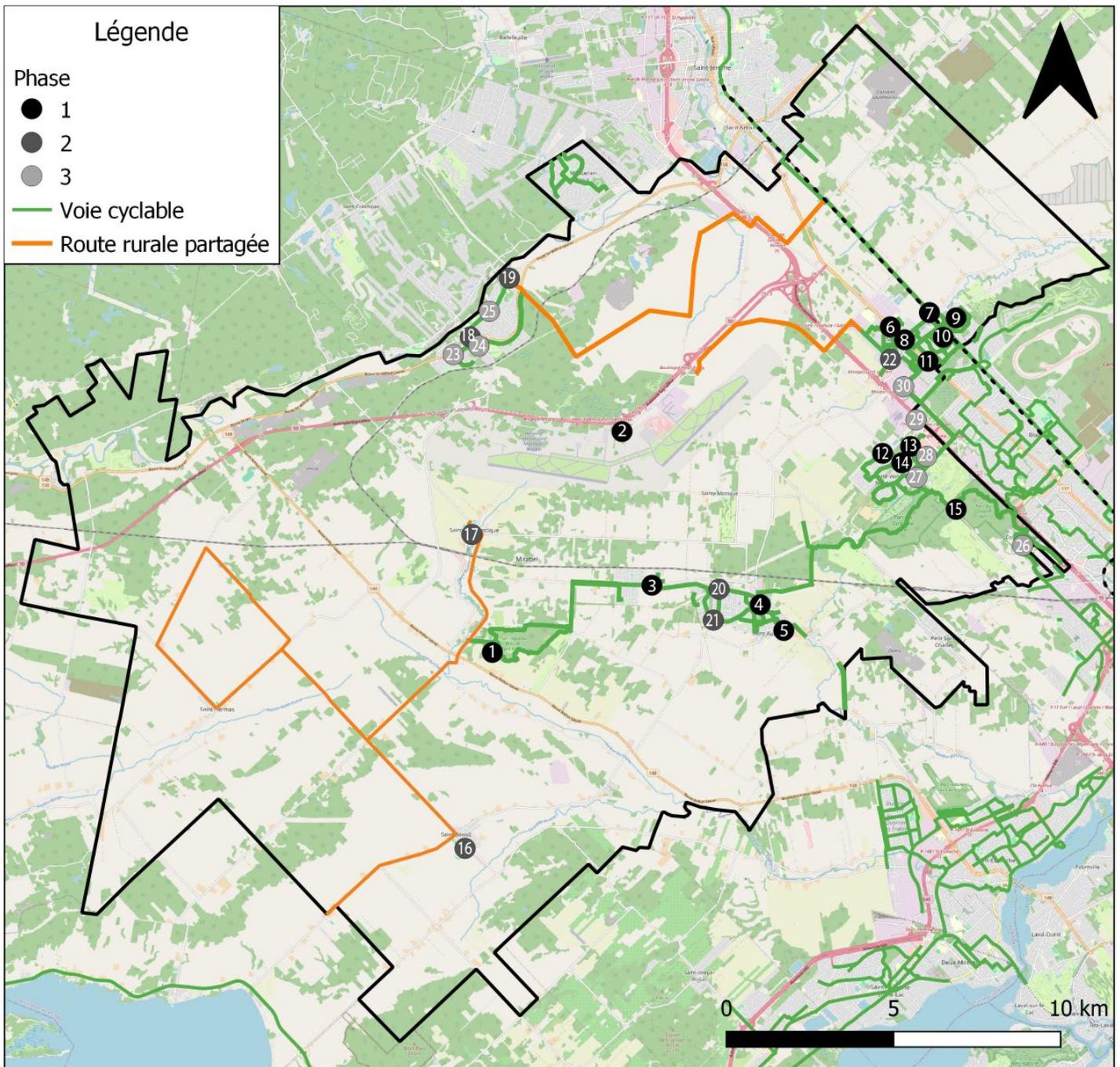


Figure 1 : Inventaire des stations sur le territoire de Mirabel

La stratégie pour Mirabel est de desservir dans un premier temps la gare et les divers secteurs stratégiques se situant le long de la voie cyclable reliant la gare au parc Bois de Belle-Rivière, mais aussi à desservir l'aéroport de Mirabel.

*Tableau 1 : Phase 1 - Inventaire des stations sur le territoire de Mirabel*

Numéro	Localisation	Secteur	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
1	Parc régional éducatif Bois de Belle-Rivière	Saint-Augustin	2	2	1
2	Aéroport international de Montréal-Mirabel	Mirabel	2	5	2,5
3	Rue Desvoiaux/Côte des Anges	Saint-Augustin	3	5	1,5
4	Bibliothèque de Mirabel (Secteur de Saint-Augustin)	Saint-Augustin	5	10	2
5	Chemin du Chicot Nord/Rue de Saint-Augustin	Saint-Augustin	5	10	2
6	Route 117/Rue Brault	Saint-Janvier	4	10	2,5
7	Gare de Mirabel	Saint-Janvier	9	24	2,67
8	Route 117/Rue Victor	Saint-Janvier	4	10	2,5
9	École du Parchemin	Saint-Janvier	4	8	2
10	École de la Croisée-des-Champs	Saint-Janvier	5	10	2
11	Rue Lapointe/Route 117	Saint-Janvier	4	10	2,5
12	Centre culturel de Mirabel	Domaine-Vert Nord	5	10	2
13	Rue de Blois/Boulevard de Versailles	Domaine-Vert Nord	7	14	2
14	Montée Marianne/Rue Robert Desjarlais	Domaine-Vert Nord	3	5	1,5
15	Parc du Domaine Vert	Domaine-Vert Nord	2	2	1
<b>Total</b>	<b>15</b>		<b>64</b>	<b>135</b>	<b>2</b>

La phase 2 vise à densifier les stations le long du parcours de la phase 1 et à rejoindre des noyaux villageois plus éloignés. Bien que ces derniers soient situés le long de parcours cyclables, il faudra s'assurer de leur sécurité.

*Tableau 2 : Phase 2 - Inventaire des stations sur le territoire de Mirabel*

Numéro	Localisation	Secteur	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
16	Centre culturel Saint-Benoît	Saint-Benoît	3	5	1,5
17	Rue Saint-Vincent/Rue Joseph-Bonin	Sainte-Scholastique	3	5	1,5
18	Chemin Saint-Simon/Rue de la Sabilère	Saint-Canut	4	8	2
19	Aréna Saint-Canut	Saint-Canut	5	10	2
20	Rue des Bouleaux/Rue Henri-Julien	Saint-Augustin	4	8	2
21	Rue des Saules/Rue Henri-Julien	Saint-Augustin	4	8	2
22	Rue Victor/Rue Brault	Saint-Janvier	4	10	2,5
<b>Total</b>	<b>7</b>		<b>27</b>	<b>54</b>	<b>2</b>

La phase 3 vise à densifier les stations sur le territoire.

*Tableau 3 : Phase 3 - Inventaire des stations sur le territoire de Mirabel*

Numéro	Localisation	Secteur	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
23	Route 158/Rue du Forgeron	Saint-Canut	4	8	2
24	Secteur Henri-Piché/camping	Saint-Canut	2	5	2,5
25	Parc Rita Audet	Saint-Canut	2	5	2,5
26	Secteur Domaine-Vert Sud	Domaine-Vert Sud	4	6	1,5
27	Montée Sainte-Marianne/Rue Notre-Dame	Domaine-Vert Nord	5	10	2
28	Premium Outlets	Domaine-Vert Nord	6	12	2
29	Rue de l'Avenir/Rue des Gouverneurs	Domaine-Vert Nord	3	6	2
30	Rue du Parc/Rue Lapointe	Saint-Janvier	4	10	2,5
<b>Total</b>	<b>8</b>		<b>30</b>	<b>62</b>	<b>2</b>

Total des trois phases



### 4. MRC d'Argenteuil

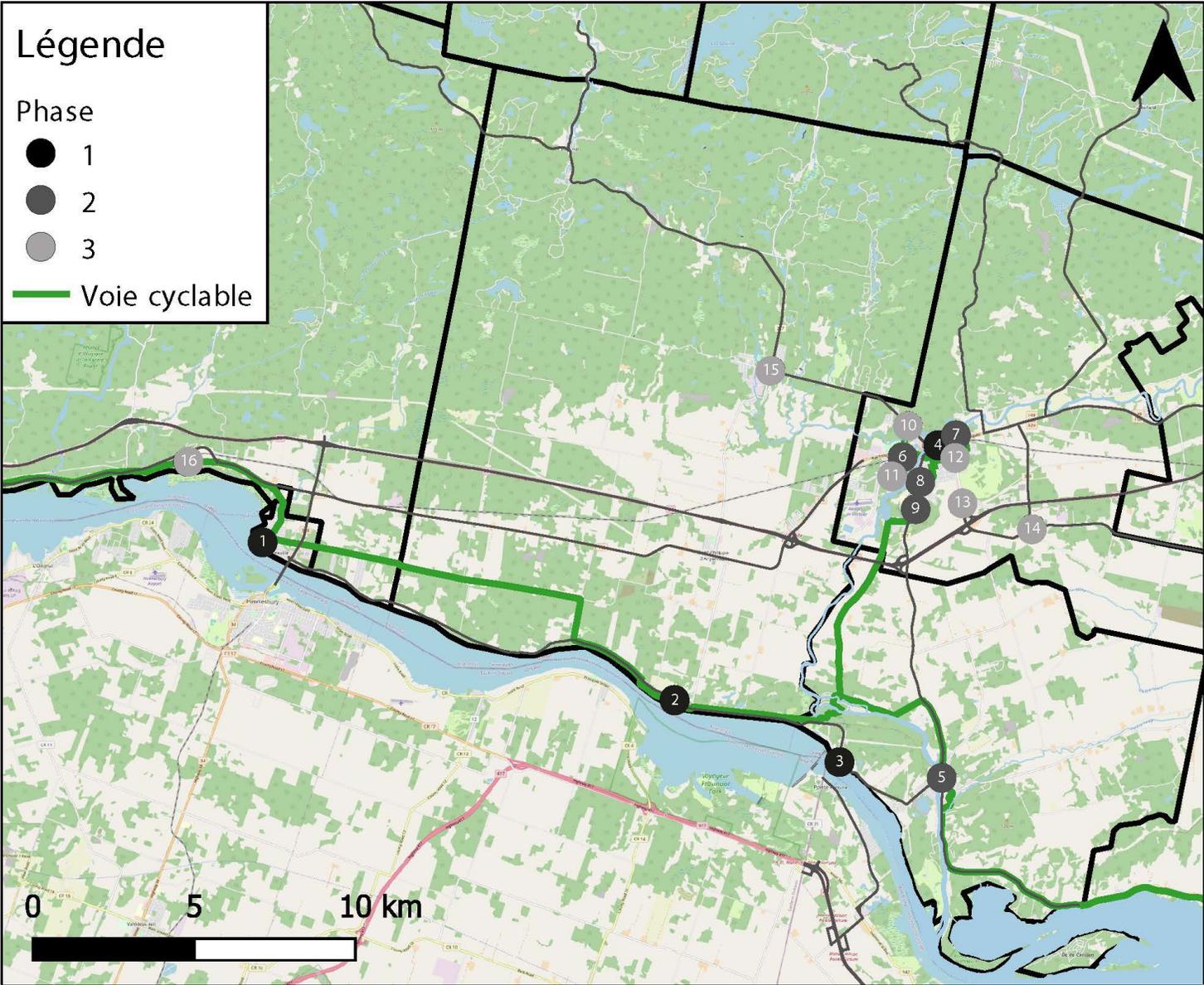


Figure 2 : Inventaire des stations sur le territoire d'Argenteuil

Le contexte plus rural de la MRC d'Argenteuil fait en sorte que plusieurs municipalités ne sont pas adaptées à un réseau de vélos en libre-service. Ainsi, plusieurs municipalités ne sont pas incluses dans le présent plan.

Aussi, les acteurs de la région souhaitent dans un premier temps axer sur la liaison entre les sites touristiques situés le long de la route verte et le centre-ville de Lachute.

*Tableau 4 : Phase 1 - Inventaire des stations sur le territoire d'Argenteuil*

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
1	Secteur canal de Grenville/Hôtel de ville	Grenville	4	8	2
2	Marina ou Camping de Brownsburg-Chatham	Brownsburg-Chatham	4	6	1,5
3	Camping Carillon	Saint-André-d'Argenteuil	4	8	2
4	Hôtel de ville de Lachute	Lachute	4	8	2
<b>Total</b>	<b>4</b>		<b>16</b>	<b>30</b>	<b>2</b>

La phase 2 vise à permettre les déplacements utilitaires vers certains générateurs de déplacements importants de Lachute qui sont également situés à proximité de secteurs résidentiels. Elle permet également de rejoindre le village de Saint-André-d'Argenteuil à partir des stations touristiques à proximité.

*Tableau 5 : Phase 2 - Inventaire des stations sur le territoire d'Argenteuil*

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
5	Village de Saint-André d'Argenteuil	Saint-André-d'Argenteuil	4	8	2
6	Aréna de Lachute	Lachute	4	8	2
7	Avenue Bethany/Rue Principale	Lachute	4	8	2
8	Boulevard Tessier/Avenue d'Argenteuil	Lachute	4	8	2
9	Centre de formation professionnelle Performance Plus	Lachute	4	10	2,5
<b>Total</b>	<b>5</b>		<b>20</b>	<b>42</b>	<b>2</b>

Finalement, la phase 3 donne accès à des lieux plus excentrés, en développement ou moins sécuritaires à vélo actuellement, laissant le temps pour l'ajout de voies cyclables. Par exemple, pour la phase 3, il serait intéressant d'ajouter un lien cyclable entre le centre-ville de Lachute et Brownsburg, en passant par l'hôpital et sur l'avenue Bethany. Cette dernière phase permet également à plus de citoyens d'avoir accès à des vélos à proximité de leur résidence.

Tableau 6 : Phase 3 - Inventaire des stations sur le territoire d'Argenteuil

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
10	Hôpital de Lachute	Lachute	4	10	2,5
11	Route 148/Rue Wilson	Lachute	4	8	2
12	Garage municipal	Lachute	4	8	2
13	Carrefour de Lachute	Lachute	4	10	2,5
14	Secteur industriel/Tricentris	Lachute	4	6	1,5
15	Rue Principale de Brownsburg	Brownsburg-Chatham	4	8	2
16	Calumet	Grenville-sur-la-Rouge	4	8	2
<b>Total</b>	<b>7</b>		<b>28</b>	<b>58</b>	<b>2</b>

Total des trois phases



## 5. MRC Deux-Montagnes

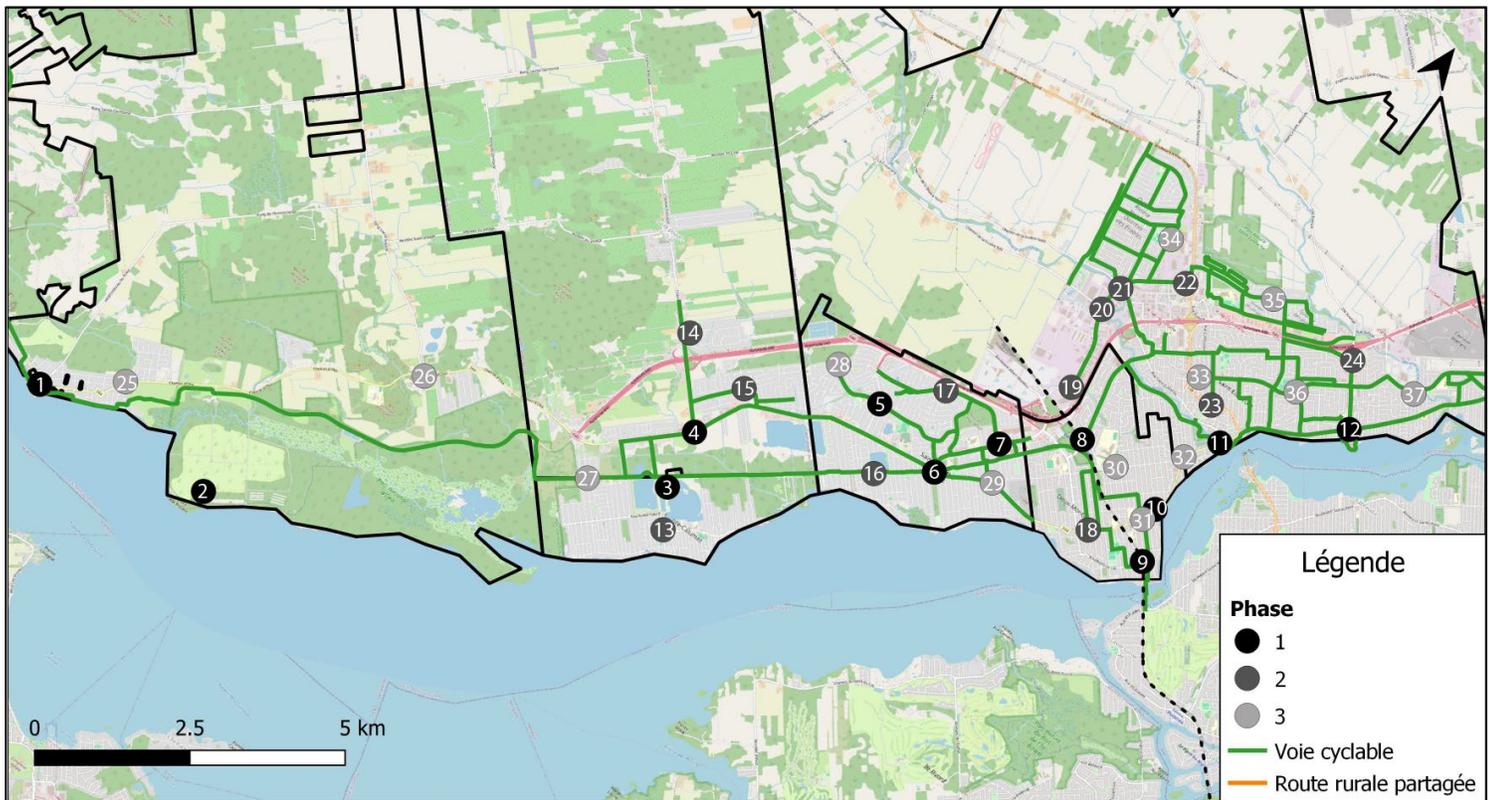


Figure 3 : Inventaire des stations sur le territoire de Deux-Montagnes

Avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM), la participation au projet Erre écomobilité<sup>7</sup> de certaines Villes et la présence du Parc national d'Oka et du parc aquatique, l'approche de la phase 1 vise à la fois l'accès au REM pour les résidents des villes environnantes et le tourisme.

Étant donné le contexte de Saint-Placide et la distance la reliant au reste de la MRC, il n'est pas recommandé d'y déployer des stations intégrées au réseau puisque les coûts seraient très élevés.

Tableau 7 : Phase 1 - Inventaire des stations sur le territoire de Deux-Montagnes

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
1	Traverse Oka-Hudson	Oka	4	10	2,5
2	Parc national d'Oka	Oka	6	18	3
3	Parc aquatique	Pointe-Calumet	6	15	2,5
4	Chemin Oka/Chemin Principal	Saint-Joseph-du-Lac	4	8	2
5	Boulevard Laurette-Théorêt/Rue Laurin	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	4	6	1,5
6	Chemin Oka/Boulevard des Promenades	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	6	10	1,5
7	Promenades Deux-Montagnes	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	6	10	1,5
8	Gare Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	9	24	2,5
9	Gare Grand-Moulin	Deux-Montagnes	5	15	3
10	Parc du centenaire	Deux-Montagnes	4	8	2
11	Église Saint-Eustache	Saint-Eustache	6	12	2
12	25 <sup>e</sup> avenue/Chemin de la Grande-Côte	Saint-Eustache	4	8	2
<b>Total</b>	<b>12</b>		<b>64</b>	<b>144</b>	<b>2</b>

<sup>7</sup> <https://erre.ca/>

La phase 2 vise à desservir des générateurs de déplacements et des secteurs résidentiels. Bien que les stations soient le long de voies cyclables, certaines ne sont pas efficaces pour les cyclistes. Il serait donc intéressant qu'une voie cyclable soit continue entre Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Eustache pour cette phase ou pour la phase 3.

Tableau 8 : Phase 2 - Inventaire des stations sur le territoire de Deux-Montagnes

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
13	Boulevard de la Chapelle/Montée de la Baie	Pointe-Calumet	6	9	1,5
14	Parc Paul-Yves Lauzon	Saint-Joseph-du-Lac	4	6	1,5
15	Rue Yvon/Rue Réjean	Saint-Joseph-du-Lac	4	6	1,5
16	34 <sup>e</sup> avenue/Rue Louise	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	4	6	1,5
17	Parc des Bourrasques	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	4	6	1,5
18	18 <sup>e</sup> avenue/Chemin Oka	Deux-Montagnes	4	8	2
19	Nova Bus	Saint-Eustache	4	6	1,5
20	Boulevard Industriel/Chemin de la Rivière Sud	Saint-Eustache	4	8	2
21	Boulevard Industriel/Chemin de la Rivière Nord	Saint-Eustache	4	8	2
22	Hôpital Saint-Eustache	Saint-Eustache	4	10	2,5
23	Gare de Saint-Eustache	Saint-Eustache	6	15	1,5
24	Rue Hector-Lanthier/25 <sup>e</sup> Avenue	Saint-Eustache	4	8	2
<b>Total</b>	<b>12</b>		<b>52</b>	<b>96</b>	<b>2</b>

La phase 3 vise à rejoindre un plus grand nombre de citoyens et à donner à accès à certains lieux moins sécuritaires actuellement. À ce stade, il serait pertinent de faire un lien cyclable liant l'abbaye et la vagabonde.

Tableau 9 : Phase 3 - Inventaire des stations sur le territoire de Deux-Montagnes

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
25	Rue Notre-Dame/Rue des Cèdres	Oka	4	8	2
26	Abbaye d'Oka	Oka	4	8	2
27	59 <sup>e</sup> Avenue/La Vagabonde	Pointe-Calumet	4	6	1,5
28	Boulevard des Pins/Rue Laurin	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	4	6	1,5
29	Chemin d'Oka/8 <sup>e</sup> Avenue	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	4	8	2
30	Parc Olympia	Deux-Montagnes	6	12	2
31	Chemin Oka/8 <sup>e</sup> avenue	Deux-Montagnes	4	8	2
32	CLSC	Saint-Eustache	4	10	2,5
33	Place Saint-Eustache	Saint-Eustache	4	10	2,5
34	Parc Rivière-Nord	Saint-Eustache	4	6	1,5
35	Parc des Camélias	Saint-Eustache	4	6	1,5
36	École Clair Matin	Saint-Eustache	4	6	1,5
37	Parc Mathers	Saint-Eustache	4	6	1,5
<b>Total</b>	<b>13</b>		<b>50</b>	<b>94</b>	<b>2</b>

Total des trois phases



## 6. MRC de Thérèse-De Blainville

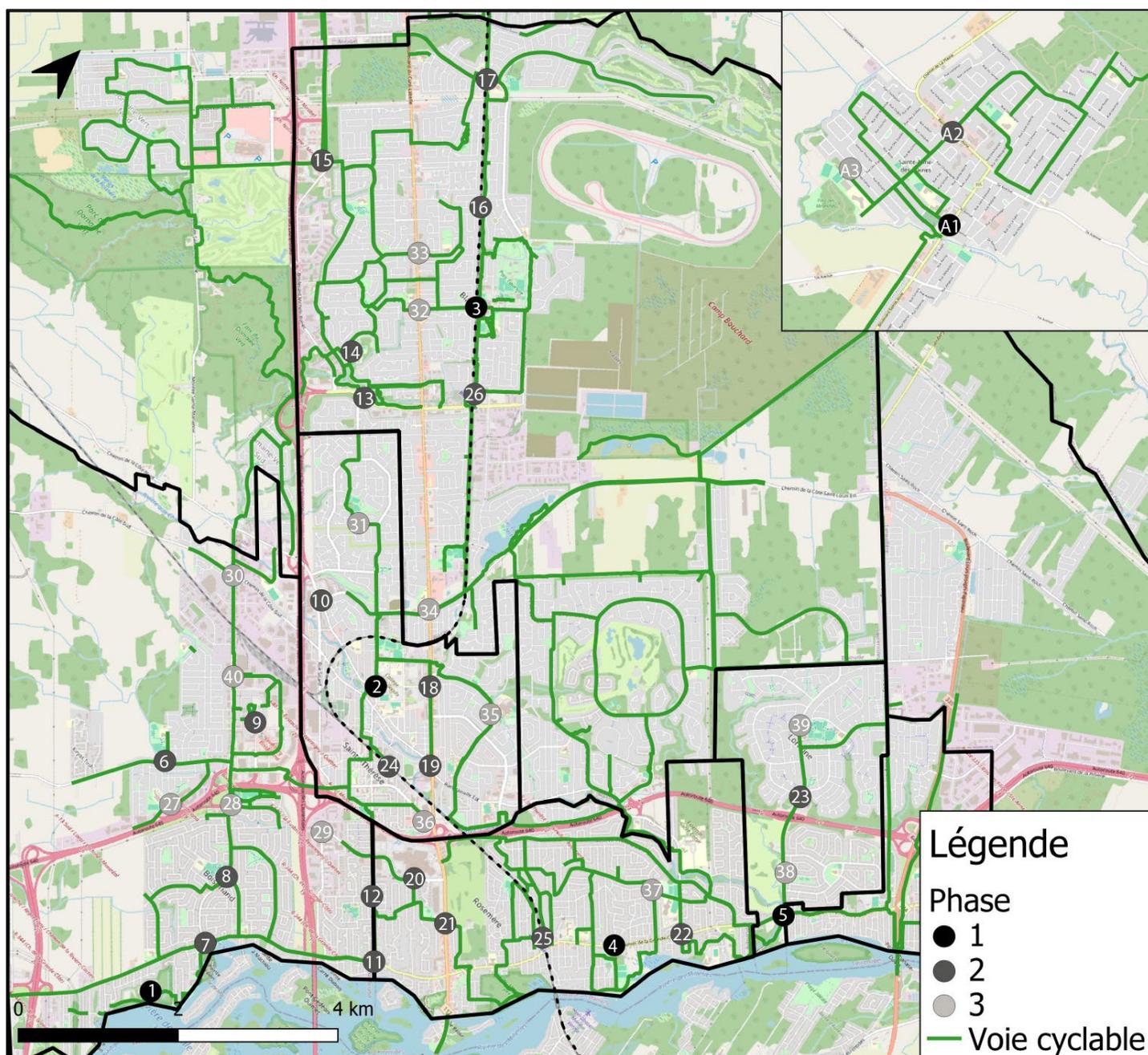


Figure 4 : Inventaire des stations sur le territoire de Thérèse-De Blainville

Les acteurs de la MRC de Thérèse-De Blainville souhaitent, dans un premier temps, déployer une station par ville, et ce, sans système de gestion des flottes et en s'arrimant au projet Erre écomobilité<sup>8</sup> ou au P'tit Train du Nord. Ainsi, le temps que la population apprivoise le système, le volet touristique serait priorisé et les vélos devraient être ramenés au lieu d'emprunt. Il faudra toutefois rester prudent face à cette approche pour ne pas que les résidents se désintéressent du réseau.

<sup>8</sup> <https://erre.ca/>

Tableau 10 : Phase 1 - Inventaire des stations sur le territoire de Thérèse-De Blainville

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
1	Parc des Berges	Boisbriand	6	12	2
2	Rue Blainville O/Rue de l'Église	Sainte-Thérèse	6	15	2,5
3	Hôtel de Ville de Blainville	Blainville	6	12	2
4	Parc Charbonneau	Rosemère	6	12	2
5	Parc Riverain du domaine	Lorraine/Bois-des-Filion	6	12	2
A1	Hôtel de Ville de Sainte-Anne-des-Plaines	Sainte-Anne-des-Plaines	6	12	2
<b>Total</b>	<b>6</b>		<b>36</b>	<b>75</b>	<b>2</b>

La phase 2 vise principalement à permettre l'accès aux gares et aux grands générateurs de déplacement du territoire. Pour cette phase, il serait pertinent de s'assurer qu'une voie cyclable est présente tout au long de la route 344. Il est à noter, qu'au choix de la municipalité, aucune station n'est localisée à Bois-des-Filion pour les phases 2 et 3. Dans l'optique où la Ville souhaiterait aller de l'avant à l'une ou l'autre des phases, nous recommandons une station à l'intersection de la route 344 et de la montée Gagnon puisqu'il s'agit d'un lieu stratégique pour les résidents de l'est de la couronne Nord souhaitant accéder au métro de Laval sans véhicule.

Tableau 11 : Phase 2 - Inventaire des stations sur le territoire de Thérèse-De Blainville

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
6	Chemin de la Rivière-Cachée/Rue de la Bastille	Boisbriand	6	12	2
7	Boulevard de la Grande-Allée/Chemin de la Grande-Côte	Boisbriand	6	12	2
8	Hôtel de Ville de Boisbriand	Boisbriand	6	12	2
9	Faubourg Boisbriand	Boisbriand	8	16	2
10	Plaza Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	6	12	2
11	Montée Sanche/Chemin de la Grande-Côte	Rosemère	6	12	2
12	Montée Sanche/Avenue Provencher	Rosemère	6	12	2
13	Boulevard Jacques-Saint-André/de la Seigneurie O.	Blainville	6	12	2
14	Centre récréo-aquatique	Blainville	4	10	2,5

<b>15</b>	Sortie 28	Blainville	6	12	2
<b>16</b>	P'tit Train du Nord/92 <sup>e</sup> avenue	Blainville	6	10	1,5
<b>17</b>	École secondaire Lucille-Teasdale	Blainville	6	12	2
<b>18</b>	Route 117/Boulevard du Séminaire	Sainte-Thérèse	8	24	3
<b>19</b>	Route 117/Rue Blainville E	Sainte-Thérèse	6	12	2
<b>20</b>	Place Rosemère	Rosemère	6	18	3
<b>21</b>	Route 117/Rue du Parc	Rosemère	6	18	3
<b>22</b>	Route 344/Montée Lesage	Rosemère	6	10	1,5
<b>23</b>	Centre commercial de Lorraine	Lorraine	6	12	2
<b>24</b>	Gare de Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	10	30	3
<b>25</b>	Gare de Rosemère	Rosemère	8	24	3
<b>26</b>	Gare de Blainville	Blainville	8	24	3
<b>A2</b>	Boulevard Sainte-Anne/Rue des Cèdres	Sainte-Anne-des-Plaines	6	12	2
<b>Total</b>	<b>22</b>		<b>142</b>	<b>328</b>	<b>2</b>

La phase 3 permet de donner accès aux vélos le long de la 117 et dans des secteurs industriels et résidentiels plus éloignés. En effet, la route 117 n'est pas suffisamment sécuritaire pour y déployer des stations pour le moment.

*Tableau 12 : Phase 3 - Inventaire des stations sur le territoire de Thérèse-De Blainville*

Numéro	Localisation	Municipalité	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage	Ratio
27	École secondaire Jean-Jacques Rousseau	Boisbriand	6	10	1,5
28	École Grands-Chemins	Boisbriand	6	12	2
29	Boulevard du Curé-Boivin/Boulevard des Entreprises	Boisbriand	6	10	1,5
30	Boulevard de la Grande-Allée/Chemin de la Côte Sud	Boisbriand	6	10	1,5
31	Parc de Sève	Sainte-Thérèse	6	12	2

32	Route 117/Chemin du Plan Bouchard	Blainville	6	12	2
33	Route 117/84 <sup>e</sup> avenue	Blainville	6	12	2
34	Route 117/Chemin de la Côte-Saint-Louis	Blainville	6	12	2
35	Polyvalente de Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	6	12	2
36	Boulevard Desjardins/Rue Vaudry	Sainte-Thérèse	6	12	2
37	Rosemère High School	Rosemère	6	10	1,5
38	Hôtel de Ville de Lorraine	Lorraine	6	12	2
39	Rue de Gaulle/Rue de la Bourbonne	Lorraine	6	12	2
40	Boulevard de la Grande-Allée/Avenue des Grandes Tourelles	Boisbriand	6	12	2
A3	Centre sportif de Sainte-Anne-des-Plaines	Sainte-Anne-des-Plaines	6	12	2
<b>Total</b>	<b>15</b>		<b>90</b>	<b>172</b>	<b>2</b>

Total des trois phases



## 7. Sommaire par phase

Tableau 13 : Phase 1 - Inventaire des stations sur tout le territoire

Localisation	Nombre de stations	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage
MRC d'Argenteuil	4	16	30
MRC de Thérèse-De Blainville	6	36	75
MRC Deux-Montagnes	12	62	135
Ville de Mirabel	15	64	135
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>178</b>	<b>375</b>

Tableau 14 : Phase 2 - Inventaire des stations sur tout le territoire

Localisation	Nombre de stations	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage
MRC d'Argenteuil	5	20	42
MRC de Thérèse-De Blainville	22	142	328
MRC Deux-Montagnes	12	52	96
Ville de Mirabel	7	27	54
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>221</b>	<b>454</b>

Tableau 15 : Phase 3 - Inventaire des stations sur tout le territoire

Localisation	Nombre de stations	Nombre de vélos	Nombre d'ancrage
MRC d'Argenteuil	7	28	58
MRC de Thérèse-De Blainville	15	90	172
MRC Deux-Montagnes	13	50	94
Ville de Mirabel	8	30	62
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>224</b>	<b>464</b>

## 8. Liens cyclables inter-MRC

Le territoire d'application du projet possède un réseau de voies cyclables fortement développé, tant à l'intérieur des MRC et municipalités qu'à l'échelle régionale. Notamment, la Route verte 1 relie les MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes et, avec les pistes locales, le lien cyclable se poursuit jusqu'à la MRC de Thérèse-De Blainville, bien que de façon parfois discontinue. La Route verte 2, quant à elle relie la ville de Mirabel à la MRC de Thérèse-De Blainville. Cependant, certains axes cyclables restent à développer afin de relier les MRC entre elles :

La MRC d'Argenteuil est reliée à la MRC de Deux-Montagnes par la Route verte 1, mais ne possède pas de lien cyclable direct avec la ville de Mirabel. Un lien entre Lachute et Mirabel permettrait de connecter ces deux territoires. Étant donné la distance importante entre Lachute et Mirabel, ainsi que le caractère rural du territoire qui les sépare, ce lien risque d'être plus orienté vers le tourisme que vers l'utilité;

La ville de Mirabel ne possède pas de lien cyclable direct avec la MRC Deux-Montagnes, malgré la proximité géographique du secteur Saint-Augustin (Mirabel) et de la ville de Saint-Eustache (MRC de Deux-Montagnes). Avec une distance de moins de 10 kilomètres séparant les deux territoires, ce lien pourrait servir à des déplacements utilitaires à vélo électrique en libre-service, en plus des déplacements touristiques. Aussi, un court tronçon sur le rang Saint-Étienne est manquant pour permettre de relier le circuit cyclable de Mirabel Cyclobranché et la route verte vers la MRC d'Argenteuil ou Deux-Montagnes;

Le principal lien cyclable reliant la ville de Mirabel à la MRC de Thérèse-De Blainville est la piste cyclable du parc linéaire des Basses-Laurentides. Cependant, cet axe a une fonction plus récréative qu'utilitaire, car il possède peu de connexions avec le réseau routier et qu'il est excentré par rapport aux quartiers qu'il traverse. Le développement d'un axe cyclable nord-sud dans la ville de Mirabel et la MRC de Thérèse-De Blainville, par exemple le long du boulevard Curé-Labelle, permettrait de mieux desservir les déplacements utilitaires entre ces deux territoires;

La MRC de Deux-Montagnes et la MRC de Thérèse-De Blainville sont reliées par la piste cyclable du chemin de la Grande-Côte. Celle-ci prend la forme d'une piste cyclable surélevée sur presque toute sa longueur, à l'exception du viaduc permettant de traverser l'autoroute 13, où elle devient une bande cyclable étroite et non protégée. Étant donné que ce segment constitue le principal lien cyclable entre les deux MRC, il serait pertinent de l'aménager de manière plus sécuritaire. De plus, ce lien cyclable n'est pas continu, notamment à Deux-Montagnes et à l'ouest de Saint-Eustache. Il serait pertinent de le compléter pour des besoins utilitaires.

Finalement, plusieurs liens cyclables à Mirabel s'approchant des MRC environnantes sont des routes rurales partagées. Il faudrait assurer la sécurité de ces voies pour que les liens inter-MRC puissent être utilisés par des vélos en libre-service qui sont moins maniables que des vélos personnels.

Il est à noter que cette identification des liens inter-MRC à développer se veut uniquement préliminaire. Un exercice d'analyse territoriale plus approfondi devra être réalisé avec les municipalités et les MRC lors d'une phase ultérieure afin d'identifier plus précisément les axes à développer.

## 9. Conclusion

Le plan de déploiement d'un réseau de vélos en libre-service en trois phases se veut un point de départ de l'étape de planification du réseau, avec l'essai technologique réalisé à Mirabel et la création d'un cadre de référence. Une étude de faisabilité permettrait d'ajuster la phase 1 et l'expérience de cette dernière permettra ensuite d'ajuster les phases subséquentes.

Il faudra s'assurer que le réseau possède suffisamment de vélos, d'ancrages et de stations pour qu'il réponde aux besoins des utilisateurs et donc qu'il soit utilisé. En effet, si les utilisateurs sont inquiets de ne pas avoir de vélo à leur disposition ou de ne pas réussir à l'ancrer près de leur destination, ils cesseront rapidement d'utiliser le service. À l'inverse, il n'est pas souhaitable d'avoir trop d'équipement puisqu'il s'agit de dépenses inutiles et cela nuit à l'image du réseau.

Un indice pour s'assurer que les ratios sont bons est de regarder l'utilisation quotidienne moyenne par vélo par rapport à celle par quotidienne moyenne utilisateur (pénétration). Si les vélos sont très utilisés, mais qu'il y a malgré tout peu de pénétration, il n'y a pas suffisamment d'équipement alors que si l'on note une grande pénétration, mais que les vélos sont malgré tout peu utilisés, il y en a trop<sup>9</sup>.

Un autre élément important à considérer dans le déploiement à venir est la compatibilité technologique. En effet, bien que le plan permette à chacun d'y aller à son rythme, le réseau doit malgré tout permettre aux utilisateurs d'effectuer leurs déplacements selon leurs besoins et non selon les limites territoriales ou administratives. À cet effet, le lecteur est référé au cadre de référence<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ITDP (2013), Transport Canada (2009)

<sup>10</sup> Gris Orange Consultant (2024)

## 10. Références

CRE Laurentides (2020a) *Enquête régionale sur les habitudes de transport – Faits saillants*, 13 p.

<https://crelaurentides.org/wp-content/uploads/2021/11/Enquete-sur-les-habitudes-de-transport-dans-la-region-Faits-saillants.pdf>

CRE Laurentides (2020b) *Mobilité intégrée des personnes dans les laurentides : Volet transport collectif*, 62p.

[https://crelaurentides.org/wp-content/uploads/2021/11/Projet-de-mobilite-des-personnes\\_TC\\_final.pdf](https://crelaurentides.org/wp-content/uploads/2021/11/Projet-de-mobilite-des-personnes_TC_final.pdf)

CRE Laurentides (2020c) *Mobilité intégrée des personnes dans les laurentides : Volet transport actif*, 43p.

[https://crelaurentides.org/wp-content/uploads/2021/08/Transport\\_actif\\_interactif.pdf](https://crelaurentides.org/wp-content/uploads/2021/08/Transport_actif_interactif.pdf)

Tourisme Mirabel (2021) *Rapport statistique du projet pilote de vélo à assistance électrique : Parc du Bois de Belle-Rivière – Parc du Domaine Vert*, 5 p.

ITDP (2013) *The Bike-share Planning Guide*, 152 p. Consulté en septembre 2021 de <https://www.itdp.org/who-we-are/for-thepress/the-bike-share-planning-guide/>

Gris Orange Consultant (2024) *Plan d'implantation d'un réseau intégré de transport actif par vélos à assistance électrique en libre-service dans les Basses-Laurentides : Cadre de référence*, 14 mars 2024, 24 p.

Transport Canada (2009) *Guide du vélopartage*, document préparé par Gris Orange Consultant, 78 p. Consulté en septembre 2021 du site [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2010/tc/T22-180-2009-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2010/tc/T22-180-2009-fra.pdf)