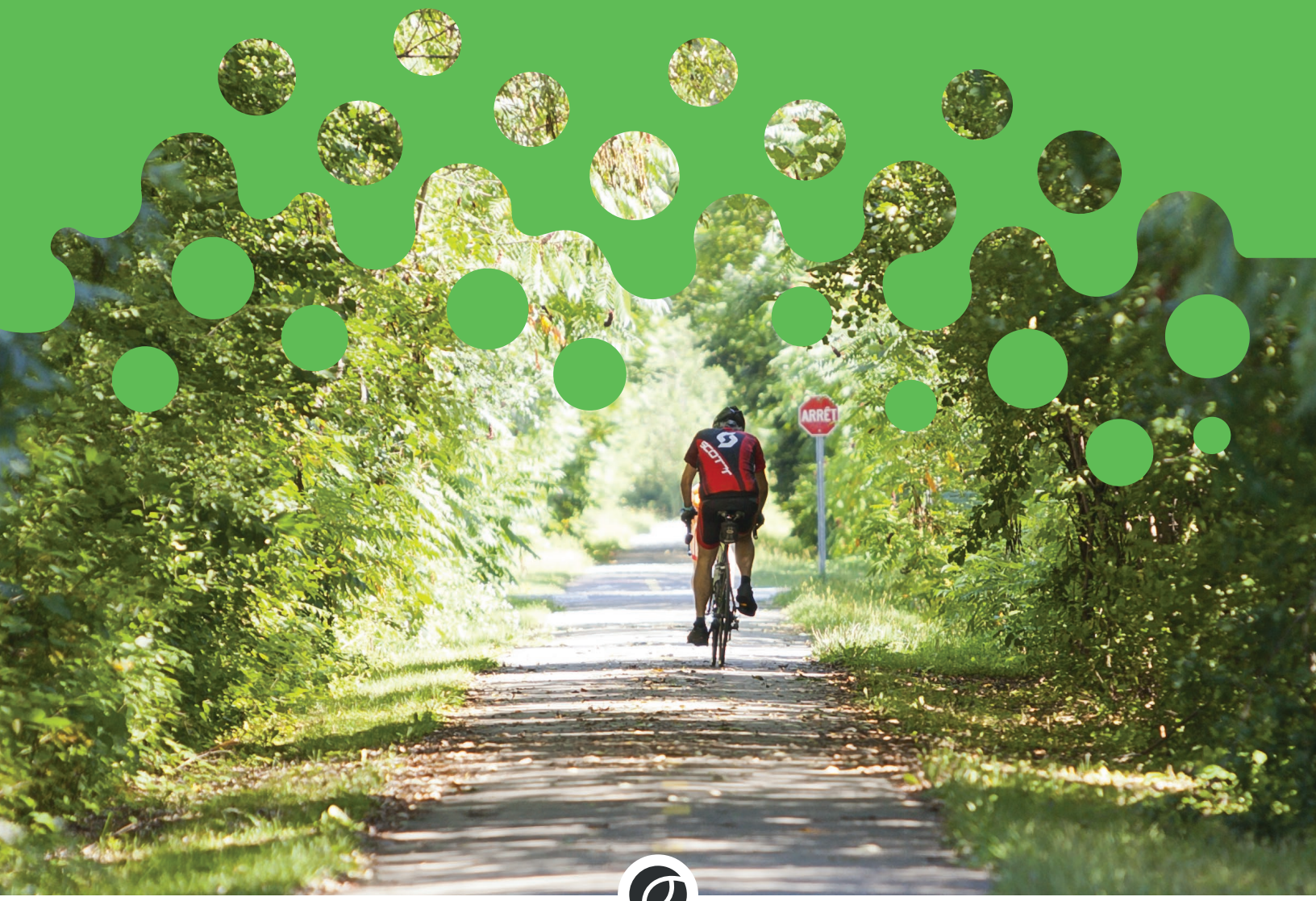
Programme d'aide financière
pour les projets contribuant
à la mise en place de la Trame verte et bleue
sur le territoire métropolitain - Phase II

LA TRAME VERTE ET BLEUE

GUIDE D'ACCOMPAGNEMENT À LA DEMANDE D'AIDE FINANCIÈRE

Volet aménagement et mise aux normes de sentiers cyclables du Réseau vélo métropolitain



Communauté métropolitaine
de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS 3

LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN 3

LE PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE 3

DÉPOSER UNE DEMANDE 4

1 Admissibilité 4

Demande concernant un sentier cyclable identifié au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain 4

Demande d'ajustement aux axes du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain 4

2 Conception 4

Normes de conception et de sécurité proposées par Vélo Québec 4

Revêtement à privilégier pour les voies cyclables entre enrobé bitumineux et poussière de roche 6

3 Financement 6

Dépenses admissibles à un remboursement dans le cadre du Programme 6

Autres sources de financement 7

4 Signalisation et éléments de signature 8

La signalisation cyclable 8

Éléments de signature de la Trame verte et bleue, des logos de la CMM et du gouvernement du Québec 8

VOUS AVEZ DES QUESTIONS ? 8

ANNEXE 1

EXEMPLES DE PANNEAUX DE SIGNALISATION UTILISÉS DANS LES AMÉNAGEMENT CYCLABLES 9

AVANT-PROPOS

L'objectif de ce guide est d'assister les organismes admissibles dans la préparation de leur demande de financement au **Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain - Phase II**, plus particulièrement pour les projets s'inscrivant dans le **Plan directeur du Réseau vélo métropolitain**.

LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui a compétence en matière d'aménagement et de développement du territoire, a adopté son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en 2012. Le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable du territoire métropolitain.

L'un de ses objectifs est de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine (objectif 2.4). Afin de favoriser cette mobilité, il est proposé de développer un réseau cyclable à des fins utilitaires et récréatives sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le PMAD introduit le concept de « Réseau vélo métropolitain » défini dans les termes suivants (critère 2.4.1) :

> « *Le concept proposé de Réseau vélo métropolitain est conçu de façon à favoriser le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant et assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal. Dans sa forme achevée, il consistera en un réseau continu de près de 1 000 kilomètres de voies cyclables parcourant l'ensemble du territoire métropolitain et assurant la connectivité des réseaux cyclables municipaux. Le réseau serait aménagé selon des paramètres techniques reconnus pour en faire un itinéraire agréable et sécuritaire à parcourir.* »

Le réseau constitue l'un des volets de la Trame verte et bleue du Grand Montréal qui vise la multiplication des sites d'intérêt métropolitain mettant en valeur les paysages, les milieux naturels protégés et le patrimoine bâti de la région, « accessibles par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun » (PMAD, 2012).

Le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain vient préciser les objectifs, les cibles et la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain. Les axes cyclables existants et projetés traversant le territoire de la CMM y ont notamment été identifiés lors des différentes consultations menant à son adoption en septembre 2017.

LE PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE

Le Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain – Phase II (Programme) de la CMM permet de verser aux organismes admissibles une aide financière allant jusqu'aux deux tiers des coûts admissibles pour la mise en place du Réseau vélo métropolitain.

Les demandes de financement déposées par les organismes admissibles doivent :

- Respecter le Programme, où les différentes conditions d'admissibilité y sont notamment spécifiées ;
- Tenir compte du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain qui définit les objectifs, les cibles et la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain.

La CMM invite les organismes admissibles à consulter ces documents avant de déposer une demande de financement.

Liens utiles :

- Plan directeur du Réseau vélo métropolitain
- Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain - Phase II
- Formulaire de demande de financement

DÉPOSER UNE DEMANDE

1. ADMISSIBILITÉ

Demande concernant un sentier cyclable identifié au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

Les axes du Réseau vélo métropolitain ont été définis en priorisant les aménagements existants et l'arrimage aux réseaux cyclables locaux et régionaux en vue de leur expansion. Le tout en assurant la qualité du milieu d'intervention. Les tracés cyclables sont disponibles en annexe du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain.

Si la demande concerne un axe déjà identifié, vous devez l'inscrire dans la section 2 « Description sommaire du projet » du formulaire de demande de financement. Un axe déjà identifié ne nécessite pas de justification supplémentaire quant à la localisation du projet.

Demande d'ajustement aux axes du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

Vous pouvez suggérer des ajustements aux axes du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

Pour ce faire, vous devez expliquer, dans la demande de financement, les raisons pour lesquelles vous estimez que ces modifications devraient être intégrées au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain.

À cet effet, nous vous invitons à consulter les critères généraux ayant servi à identifier les axes du Réseau, qui sont présentés dans l'encadré ci-dessous.

2. CONCEPTION

Normes de conception et de sécurité proposées par Vélo Québec

Afin d'offrir un environnement cyclable sécuritaire et accueillant, Vélo Québec a produit un guide technique *Aménager pour les piétons et les cyclistes* qui permet d'aider à la conception et au choix du type d'aménagement cyclable.

Ces informations sont reprises par le mouvement VÉLO-SYMPATHIQUE sous forme de fiches d'information et sont disponibles sur le Web.

Une conception soignée et adaptée aux différents contextes d'implantation est l'une des clés du succès pour favoriser la pratique du vélo.

Pour consulter l'ensemble des fiches produites :
Aménagements cyclables -VÉLOSYMPATHIQUE

Critères généraux ayant servi à identifier les axes du Réseau vélo métropolitain

- **Cyclable** d'un bout à l'autre et **accessible** aux cyclistes de tous niveaux. Il constituera un équipement attrayant pour l'ensemble des citoyens du Grand Montréal et des touristes.
- **Continu**, permettant le franchissement du fleuve, des rivières et des barrières anthropiques (autoroutes, voies ferrées) en tout confort et en toute sécurité. Il mettra en lien les principaux secteurs habités, les pôles d'emplois, les pôles récréotouristiques, les lieux d'études, les espaces verts et bleus, les secteurs historiques et patrimoniaux et les équipements de nature métropolitaine.
- **Connecté** et complémentaire aux réseaux cyclables locaux, à la Route verte et au réseau de transport en commun, incluant les navettes fluviales. Cette connectivité multipliera les itinéraires alternatifs et permettra des déplacements plus efficaces.

LES TYPES D'AMÉNAGEMENT POSSIBLES SONT DIVISÉS EN CLASSE DE VOIES CYCLABLES

CLASSE	TYPE	FICHE
PARTAGÉE	Chaussée désignée	https://velosympathique.velo.qc.ca amenagement-cyclable-chaussee-designee/
	Vélorue	https://velosympathique.velo.qc.ca/ amenagement-cyclable-velorue/
	Rue partagée	https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/ guide-dapplication-rue-partagee/
VISUELLEMENT SÉPARÉE	Accotement asphalté	velosympathique.velo.qc.ca/ amenagement-cyclable-accotement-asphalte/
	Bande cyclable	https://velosympathique.velo.qc.ca/ amenagement-cyclable-bande-cyclable/
PHYSIQUEMENT SÉPARÉE	Piste cyclable sur chaussée	https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-sur-chaussee/
	Piste cyclable surélevée	https://velosympathique.velo.qc.ca/ amenagement-cyclable-piste-cyclable-surelevee/
	Piste cyclable en site propre	https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-en-site-propre/
	Sentier polyvalent	https://velosympathique.velo.qc.ca/ amenagement-cyclable-sentier-polyvalent/

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, la conception des pistes multifonctionnelles doit prévoir une largeur d'au moins 4 m s'il n'y a aucun sentier piétonnier. En effet, les voies cyclables en site propre sans sentier piétonnier doivent prévoir un dégagement latéral de 1 m qui s'ajoute aux 3 m nécessaires pour les voies cyclables.

De plus, les pistes cyclables bidirectionnelles sont déconseillées en dehors des sites propres en raison des problèmes de sécurité qu'elles occasionnent aux intersections et aux accès.

Pour de plus amples détails, consultez les fiches de conception de VÉLOSYMPATIQUE et le guide technique *Aménager pour les piétons et les cyclistes de Vélo Québec*.

Revêtement à privilégier pour les voies cyclables

Plusieurs municipalités s'interrogent quant au type de revêtement à choisir. Bien que chaque situation soit différente, un enrobé bitumineux peut représenter des avantages environnementaux supérieurs à la poussière de roche.

Résumé des avantages des enrobés bitumineux :

- Moins de problèmes d'érosion à la suite de pluies diluviennes, et donc moins de fuites de la poussière de roche dans la nature ;
- Impact minime sur la température dans un environnement non urbain ;
- Émission de CO_2 comparable entre les deux types de revêtement lorsque la construction et l'entretien sont pris en compte ;
- Longévité du revêtement plus grande (jusqu'à 30 ans) ;
- Coût initial plus grand, mais financièrement plus intéressant à long terme ;
- Augmentation significative de l'utilisation des voies cyclables (30 % à 40 %) ;
- Saison plus longue pour les utilisateurs ;
- Augmentation du nombre de déplacements en transport actif, donc diminution des GES ;
- Augmentation du sentiment de sécurité et de confort chez les utilisateurs plus vulnérables.

3. FINANCEMENT

Dépenses admissibles à un remboursement dans le cadre du Programme

Pour être admissibles à une aide financière, les dépenses doivent concerner des équipements fixes visant à renforcer le confort et la commodité du sentier cyclable ainsi que son attractivité.

En plus des travaux pour la mise aux normes ou la création des sentiers cyclables, des haltes pour les usagers peuvent être aménagées à même un parc municipal existant, à un point d'intérêt, aux principales intersections de voies cyclables, le long des voies, de manière à encourager le repos et l'attente ou l'observation d'un point de vue d'intérêt, par exemple.

Les équipements installés peuvent inclure, entre autres, un abri, un banc, une fontaine d'eau potable, une toilette, un support à vélos, un ajout de végétation, un bac à déchets et/ou à recyclage, une table à pique-nique, de l'éclairage, des panneaux d'interprétation, de la signalisation et d'autres commodités fixes.

Vous devez indiquer précisément dans le formulaire de demande de financement la localisation de tous les aménagements projetés.

Exemples d'infrastructures pouvant être aménagées le long des sentiers cyclables :

Crédit photo : Ville de Mont-Tremblant

Halte de la piste à vagues, Parc récréatif de vélos de Mont-Tremblant

Halte de la Gare à Sainte Martine, Parc régional de la MRC de Beauharnois-Salaberry

Crédit photo : Ville de Deux-Montagnes

Halte du sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-St-Hilaire à Deux-Montagnes

Autres sources de financement

Vous devez indiquer clairement dans la demande de financement les autres sources de financement de votre projet.

Si le projet déposé est également admissible aux programmes d'infrastructure de transport actif du ministère des Transports, une demande devra également y être déposée. Deux programmes pour ce volet sont offerts par ce ministère : Véloce et TAPU. Notons que ces programmes ont des dates limites pour le dépôt des projets et peuvent changer d'une année à l'autre.

Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce)

Trois types de projets peuvent être admissibles à ce programme.

- **Volet 1 :** Développement de la Route verte et ses embranchements. Cela inclut seulement les tronçons déjà planifiés par Vélo Québec.
- **Volet 2 :** Amélioration des infrastructures de transport actif : la mise aux normes ou l'amélioration des infrastructures cyclables déjà existantes.
- **Volet 3 :** Entretien de la Route verte et de ses embranchements. Les montants sont prédéterminés par kilomètre.

Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans le périmètre urbain (TAPU)

Ce programme permet de financer exclusivement de nouvelles pistes cyclables situées dans le périmètre urbain (identifié au schéma d'aménagement).

4. SIGNALISATION ET ÉLÉMENTS DE SIGNATURE

La signalisation cyclable devrait être incluse dans la demande de financement puisqu'il s'agit d'une dépense admissible si les normes du ministère des Transports du Québec sont respectées. Quant aux différents éléments de signature de la Trame verte et bleue et autres logos, ils constituent une exigence du Programme, par conséquent, ils doivent être inclus dans la demande de financement.

La signalisation cyclable

Le sentier cyclable devrait avoir sa signature propre afin d'être facilement reconnaissable et permettre aux usagers de s'orienter aisément et de manière sécuritaire. Cet affichage devrait être élaboré, lorsque requis, en partenariat avec les autres acteurs régionaux du territoire (ex. : villes voisines).

La signalisation permet de transmettre de l'information à l'ensemble des usagers de la route, dont les cyclistes. L'objectif est de transmettre un message compréhensible et cohérent à l'usager, tout au long de son parcours, en lui permettant d'adapter sa conduite aux diverses situations qui se présentent à lui, et ce, en lui évitant hésitations et fausses manœuvres.

L'uniformité et la lisibilité sont parmi les principes fondamentaux de la signalisation. En plus d'informer les cyclistes, elle accroît la visibilité des aménagements cyclables auprès des autres usagers, sécurisant ainsi les déplacements à vélo.

La signalisation fait l'objet d'une norme par le ministère des Transports du Québec : Normes Ouvrages routiers, Tome V - Signalisation routière.

Pour consulter des exemples des panneaux de signalisation généralement utilisés dans les aménagements cyclables, vous pouvez vous reporter à l'annexe 1.

Vous devez indiquer dans le formulaire de demande de financement les lieux où la signalisation vélo sera implantée.

Bien que la signalisation soit une dépense admissible, la CMM se réserve le droit de ne pas financer l'installation d'éléments de signalisation qu'elle juge non pertinents.

Éléments de signature de la Trame verte et bleue, des logos de la CMM et du gouvernement du Québec

Pour recevoir un financement dans le cadre de la Trame verte et bleue, les logos de la Trame verte et bleue, de la CMM et du gouvernement du Québec doivent être inclus aux haltes ainsi qu'aux bornes d'information et de règlementation.

De plus, des plaques signatures sont exigées aux extrémités du projet visé et aux jonctions des réseaux routiers d'importance. Ces plaques visent à souligner la participation des différents organismes ayant contribué à la réalisation des aménagements cyclables, sans nuire à la lisibilité du réseau pour les cyclistes. Le formulaire de demande de financement doit préciser les lieux où les logos et les plaques signatures seront présents.

Exemple de plaque signature utilisée dans le cadre d'un projet de la Trame verte et bleue

VOUS AVEZ DES QUESTIONS ?

Nous espérons que ce guide vous aidera à remplir votre demande d'aide financière pour la réalisation d'un sentier cyclable du Réseau vélo métropolitain dans le cadre du Programme de la Trame verte et bleue – Phase II.

Pour toute demande d'information supplémentaire, nous vous invitons à contacter le Bureau de projet de la Trame verte et bleue de la CMM :

- **par téléphone : 514 350-2550**
- **par courriel : tvb@cmm.qc.ca**

ANNEXE 1
EXEMPLES DE PANNEAUX DE SIGNALISATION UTILISÉS DANS LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

1. LA SIGNALISATION D'IDENTIFICATION

La signalisation d'identification permet d'indiquer sur un panneau normalisé, le nom, le logo et le numéro de l'itinéraire. Elle remplit trois fonctions : la confirmation et le jalonnement de l'itinéraire; la présignalisation et direction de l'itinéraire à une intersection et l'acheminement jusqu'à l'itinéraire.

a) **La confirmation et le jalonnement de l'itinéraire** sont effectués avant les intersections importantes et un jalonnement de l'itinéraire pour éviter un trop grand intervalle entre des panneaux d'identification. La norme prévoit qu'un panneau de type I-135 soit utilisé.

Panneau I-135 du sentier Oka / Mont-Saint-Hilaire

Panneau I-135 de la Seigneurie des Plaines

b) **La présignalisation et direction de l'itinéraire** se retrouvent aux intersections où il y a un changement d'orientation ou s'il peut y avoir une confusion dans l'itinéraire à suivre. La norme prévoit qu'un panneau de type I-240-P soit utilisé.

I-240-P-5-G

I-240-P-1

I-240-P-5-D

I-240-P-3-G

I-250-P-3-D

c) **L'acheminement jusqu'à l'itinéraire** consiste en l'implantation d'une signalisation sur les routes avoisinantes au réseau cyclable, jusqu'à une distance de 3 km. Elle aide les usagers à se guider au sein des différents réseaux cyclables tout en augmentant la visibilité du réseau cyclable.

2. LA SIGNALISATION D'ÉTAT DU SENTIER CYCLABLE

La signalisation d'état du sentier permet aux cyclistes d'être informés de l'état de la route. Par exemple, des panneaux de « période de fermeture » (I-372) indiquent la période de l'année durant laquelle la piste n'est pas accessible aux cyclistes.

I-372

3. LA SIGNALISATION DE SERVICE

La signalisation de service permet aux cyclistes d'être guidés vers des services publics. De nombreux services peuvent être indiqués : points d'eau potable, toilettes, aires de repos, accès au transport en commun, pompes à air, commerces de vélo, stationnements pour voiture, stationnements pour vélo, traversiers, accès à du Wi-Fi gratuit, etc. Des panneaux de même couleur (brun) normés par le ministère des Transports du Québec sont utilisés (I-600-X et I-420-X)

I-600-3

I-600-6

I-600-4

I-420-4

4. LA SIGNALISATION DE REPÉRAGE

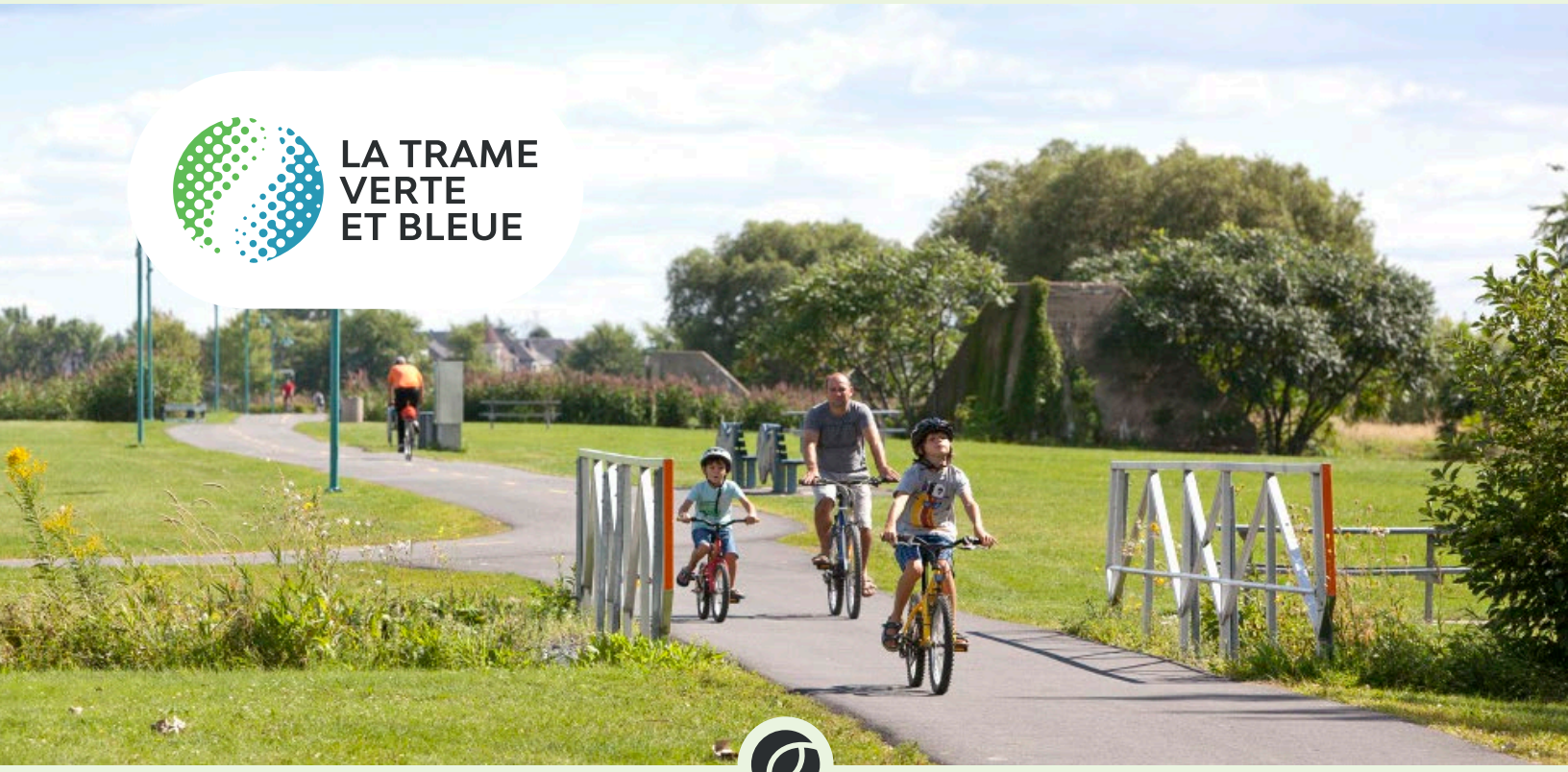
La signalisation de repérage, comme des bornes d'information aux entrées et aux croisements des principaux axes cyclables, aide les cyclistes à se situer sur le sentier cyclable et améliore l'acheminement vers d'autres sentiers cyclables avoisinants. Les bornes contribuent à la convivialité du sentier cyclable tout en améliorant sa lisibilité. Elles sont destinées à présenter la trame de rue, la carte globale des réseaux cyclables, les stations de métro, les gares et terminus, les principales institutions telles que les hôpitaux, les universités, les secteurs commerciaux et patrimoniaux de même que les parcs et les attraits touristiques.

Exemple de borne utilisée à Laval dans le cadre de la Halte des Prairies

6. LA SIGNALISATION DE DESTINATION

La signalisation de destination a pour fonction d'indiquer le cheminement vers des lieux considérés pertinents pour le cycliste. Elle permet au cycliste de se repérer et facilite son déplacement en lui fournissant toute l'information requise pour se déplacer. Ces différentes indications géographiques sont inscrites sur des panneaux installés le long du réseau cyclable. Ces destinations peuvent être les villes ou les arrondissements voisins, les attraits touristiques, des repères géographiques importants. (ex. : centre-ville, pont), etc. La norme prévoit qu'un panneau de type I-95 soit utilisé.

I-95



Communauté métropolitaine
de Montréal