

Le réseau cyclable de Montréal : développement des infrastructures et politique

By 2727 Coworking | Publié le 23 juin 2025 | 10 min de lecture



Infrastructures cyclables et contexte politique de Montréal

Montréal possède l'un des réseaux cyclables les plus étendus d'Amérique du Nord, avec plus de **730 km** de pistes cyclables sur rue et hors rue en 2016 (Source: ville.montreal.qc.ca). Des données récentes montrent que Montréal est en tête de toutes les villes canadiennes avec environ **360 km de pistes cyclables à haut niveau de confort** (pistes protégées, voies vertes pavées ou pistes sur rues locales calmes) (Source: www150.statcan.gc.ca), dépassant de loin Vancouver (246 km) ou Québec (190 km). La ville s'est fixé des objectifs politiques ambitieux : dans le cadre de ses plans climat et mobilité, elle vise une **part modale du vélo de 15 %** d'ici 2030 environ (Source: montreal.ca)(Source: eco-counter.com). Pour ce faire, Montréal développe rapidement des pistes cyclables de haute qualité et physiquement séparées. Par exemple, le plan du **Réseau Express Vélo (REV)** (2019–2027) prévoit environ 185–191 km de pistes cyclables protégées larges (≈2,5 m) sur 17 itinéraires majeurs (Source: eco-counter.com)

(Source: mdpi.com), dont beaucoup sont séparées de la circulation automobile par des bordures ou des bornes. Ces voies toutes saisons sont déneigées en même temps que les chaussées (Source: uci.org) (Source: montreal.ca). Les budgets de la ville reflètent cette priorité (environ 30 M\$ alloués aux infrastructures cyclables en 2024) (Source: 2727coworking.com), et des politiques comme Vision Zéro (aucune fatalité routière d'ici 2040) et l'aménagement de la « ville du quart d'heure » renforcent davantage la sécurité et la commodité du vélo. Des groupes de défense (par exemple Vélo Québec) ont longtemps influencé l'approche de Montréal, en faisant la **capitale cyclable de l'Amérique du Nord, reconnue de longue date** (Source: spacing.ca) (Source: ville.montreal.qc.ca). En bref, le contexte politique de Montréal est fortement pro-vélo, avec des objectifs concrets, des investissements croissants dans les infrastructures et des aménagements visant à permettre aux « cyclistes de tous niveaux » de se déplacer toute l'année (Source: montreal.ca) (Source: uci.org).

VILLE	PISTES CYCLABLES À HAUT NIVEAU DE CONFORT (KM)
Montréal	360 (Source: www150.statcan.gc.ca)
Vancouver	246 (Source: www150.statcan.gc.ca)
Edmonton	226 (Source: www150.statcan.gc.ca)
Québec	190 (Source: www150.statcan.gc.ca)
New York City	≈2 500 (1 550 milles de voies) (Source: nyc.gov)

Tendances clés : Montréal dépasse maintenant les 1 000 km de pistes cyclables au total (y compris les voies et sentiers à moindre confort) et exploite un service de vélos en libre-service ([BIXI](https://bixi.com)) disponible toute l'année, qui vient d'atteindre 13 millions de trajets en 2024 (Source: newswire.ca). Elle se classe régulièrement parmi les meilleures villes cyclables d'Amérique du Nord (Source: spacing.ca) (Source: ville.montreal.qc.ca). De manière cruciale, de nombreuses pistes cyclables sont déneigées pour permettre le [cyclisme hivernal](#) – une distinction que peu de villes américaines peuvent revendiquer.

Profils des principales pistes cyclables de Montréal

Vous trouverez ci-dessous des profils détaillés des pistes cyclables les plus célèbres de Montréal, couvrant la conception, la connectivité, l'utilisation, la sécurité et l'entretien. Les statistiques et les spécifications de conception sont citées lorsque disponibles.

- **Piste polyvalente du canal de Lachine (Canal du Lachine) :** Cette piste historique sans voiture s'étend sur environ 14,5 km le long du [canal de Lachine](#) (du Vieux-Port/Bonaventure à Lachine) (Source: [mtl.org](#)). C'est un **sentier polyvalent hors route** pavé (asphalte lisse) entièrement séparé de la circulation motorisée (sur les terres fédérales du canal). La piste est large (plusieurs mètres) pour accueillir cyclistes et piétons, avec des pentes douces (entièrement plate) la rendant accessible à tous les âges. Elle relie les [arrondissements du sud-ouest de Montréal](#) (Ville-Marie, Verdun, LaSalle, Lachine) directement au centre-ville et au Vieux-Port, et croise des stations de métro (par exemple [Atwater](#)) et des entrées de parcs. **Utilisation :** Pendant les mois d'été, elle est extrêmement populaire – des « milliers » de cyclistes l'utilisent quotidiennement (Source: [globalnews.ca](#)), servant à la fois les navetteurs (Verdun/Lachine → centre-ville) et les cyclistes récréatifs. Par exemple, un responsable de parc local l'a décrite comme la seule route sécuritaire hors rue reliant Lachine, LaSalle et Verdun au centre-ville (Source: [globalnews.ca](#)).
 - **Sécurité/Installations :** La piste n'a **pas de circulation automobile** ; la sécurité est gérée par des lignes de visibilité claires et une signalisation. Des améliorations récentes de Parcs Canada incluent un nouvel éclairage et des marquages au sol dans les deux tunnels étroits sous les voies ferrées, ainsi qu'une séparation physique des voies piétonnes et cyclables dans ces tunnels (Source: [parks.canada.ca](#)).
 - **Entretien hivernal :** Historiquement, elle **n'était pas systématiquement déneigée** (contrairement aux pistes de la ville), mais depuis 2024, un « sentier hivernal » pilote est entretenu sur la portion centrale (section de 10 km près du Vieux-Port) par Parcs Canada et l'arrondissement du Sud-Ouest (Source: [parks.canada.ca](#)). Néanmoins, de larges sections restent non déneigées, et les groupes de défense continuent d'exhorter à un entretien hivernal complet (Source: [globalnews.ca](#))(Source: [parks.canada.ca](#)).
- **Piste cyclable Claire-Morissette (De Maisonneuve) au centre-ville :** La piste Claire-Morissette est une **piste cyclable bidirectionnelle protégée par des bordures** le long de la rue De Maisonneuve (entre Atwater et Greene) et de la rue Berri (prolongée jusqu'à Sherbrooke). Ouverte en 2007, cette piste cyclable d'environ 3 km a été la première piste cyclable majeure du centre-ville de Montréal et a remplacé plus de 250 places de stationnement (Source: [publications.gc.ca](#)). Chaque direction mesure environ 3 à 4 m de large, entièrement séparée de la circulation par des bordures en béton et des jardinières (Source: [publications.gc.ca](#)). La surface est en asphalte lisse.
 - **Connectivité :** Elle relie Westmount/Atwater au Quartier des Spectacles et au Plateau, offrant une épine dorsale directe est-ouest à travers le centre-ville. Elle se connecte à des destinations majeures (campus Concordia, McGill, Centre Eaton) et est adjacente aux stations de métro Guy-Concordia et Peel.

- *Utilisation* : Des volumes extrêmement élevés utilisent cette route. Plus de **1 000 cyclistes par heure de pointe** ont été comptés (Source: globalnews.ca), et des milliers l'empruntent quotidiennement (Source: ville.montreal.qc.ca). Elle est si achalandée que la ville a mis en œuvre des mesures de sécurité avancées.
- *Sécurité/Éclairage* : La Ville a ajouté des feux de signalisation spécifiques aux cyclistes à 11 intersections (feux distincts pour vélos) et a repeint les flèches directionnelles et la signalisation sur le pavé (Source: globalnews.ca). La piste est éclairée la nuit par l'éclairage public de la ville (car elle longe de grands boulevards) et bénéficie d'un espace dégagé aux intersections. Ces améliorations s'inscrivent dans le plan municipal Vision Zéro visant à réduire les collisions.
- *Entretien hivernal* : La piste Claire-Morissette est **déneigée** dans le cadre du réseau cyclable principal de la ville (déneigée en même temps que les routes principales) (Source: uci.org), assurant une utilisation toute l'année. Sa pente plate la rend également facile pour toutes les capacités, y compris les navetteurs et les familles.
- **Réseau Express Vélo (REV)** : Le REV est le réseau montréalais de « voies cyclables express » en cours de développement, constitué de **pistes cyclables protégées**, actuellement prévu pour environ 185 à 191 km de voies (Source: mdpi.com)(Source: eco-counter.com). Il comprend 17 longs corridors traversant de nombreux arrondissements. Toutes les voies du REV mesurent **2,5 m de large** (standardisées) et sont séparées de la circulation véhiculaire par des barrières robustes ou des bordures (Source: eco-counter.com). Elles sont conçues pour un cyclisme bidirectionnel à haute capacité avec de l'espace pour dépasser. Il est important de noter que toutes les routes du REV sont entretenues **toute l'année** (déneigées comme les routes) pour encourager le cyclisme hivernal (Source: montreal.ca)(Source: uci.org). Le réseau est toujours en construction ; en 2020, plus de 20 km étaient achevés, avec des dizaines d'autres projets se terminant chaque année.
 - *Corridors majeurs* : Les segments clés du REV incluent : **Berri/Baumann–Papineau–Lajeunesse (axe nord-sud)**, **Saint-Denis–Saint-Laurent (nord-sud à travers le centre-ville/centre-ville)**, et **Henri-Bourassa–De Salaberry (est-ouest)**. Par exemple, le REV Saint-Denis (construit en 2021-2022 le long de Berri/Lafontaine/Saint-Denis de Chabanel à Papineau, ~8,7 km) est désormais la piste cyclable la plus achalandée de Montréal ; elle a enregistré plus de **1,5 million de trajets en 2023**(Source: mdpi.com). Sur Saint-Denis, les deux voies protégées par des bordures peuvent accueillir jusqu'à environ 5 000 cyclistes par jour de semaine.
 - *Conception et connectivité* : Les routes du REV remplacent généralement les voies automobiles par des pistes cyclables séparées par des bordures (par exemple, la refonte de Saint-Denis est passée de 4 voies automobiles à 2 voies automobiles + 2 pistes cyclables) (Source: eco-counter.com). Le cyclisme est priorisé aux intersections (phases de feux de signalisation plus

courtes pour les vélos) et à proximité des transports en commun : les voies du REV relient les stations de métro et les lignes de bus dans chaque arrondissement. La surface est en asphalte lisse.

- *Utilisation* : Ces corridors supportent des volumes de navetteurs très élevés. La ville rapporte que le trafic cycliste sur Saint-Denis a quintuplé après l'installation du REV (Source: eco-counter.com), reflétant une demande refoulée. Les premières données sur d'autres rues du REV (Saint-Laurent, Saint-Laurent, etc.) montrent des augmentations tout aussi importantes.
- *Sécurité* : La séparation physique (bordures en béton, bornes) et les feux de signalisation réduisent considérablement les conflits voiture-vélo. Tout comme la Claire-Morissette, les voies du REV disposent également de feux de signalisation spéciaux pour vélos et de marquages au sol. Les premières évaluations (via des compteurs) confirment des **taux d'accidents considérablement plus faibles** sur ces voies séparées.
- *Entretien hivernal* : Par politique, toutes les voies du REV sont déneigées. Les équipes de la ville déneigent ces voies protégées aussi souvent que les chaussées (Source: uci.org). Cet engagement rend le réseau REV essentiellement unique en Amérique du Nord : un réseau interconnecté à l'échelle de la ville, à grande vitesse, utilisable toute l'année (Source: montreal.ca).
- **Autres pistes cyclables notables à Montréal** : En plus de ce qui précède, Montréal possède de nombreuses autres pistes cyclables dédiées et sentiers de parc. Par exemple :
 - *Parc du Mont-Royal/Sommet* : La boucle sinueuse du **Chemin Olmsted** sur le Mont-Royal offre un célèbre itinéraire vallonné (pentes de 1 à 7 %). Il est pavé et sans voiture, reliant le centre-ville au belvédère Camillien-Houde. (Il n'est généralement pas déneigé en hiver et peut être difficile pour les novices.)
 - *Parc Jean-Drapeau (Circuit Gilles-Villeneuve)* : Une route en circuit fermé de 8 km populaire auprès des cyclistes et des joggeurs autour de l'Île Notre-Dame et de l'ancien circuit olympique. Elle est pavée et large ; des portions sont déneigées en hiver par les autorités du parc.
 - *Rue Saint-Joseph (Plateau)* : Un large boulevard avec des pistes cyclables séparées reliant Ahuntsic au centre-ville. Il est très utilisé par les navetteurs et dispose de feux de signalisation pour vélos aux intersections clés.
 - *Canal de l'Aqueduc (Nord)* : Une piste cyclable pittoresque de 12 km en gravier concassé dans le nord de la ville (de Sault-au-Récollet à Ahuntsic). Elle offre un sentier polyvalent principalement plat à travers des parcs (non déneigé en hiver).
 - *Route Verte* : La route cyclable provinciale transcanadienne traverse Montréal (via le canal de Lachine, le pont Jacques-Cartier et la rue Notre-Dame), reliant la ville aux réseaux régionaux.

Analyse comparative avec d'autres villes nord-américaines

Le réseau cyclable de Montréal se compare favorablement à celui des villes comparables. Les données de Statistique Canada montrent que Montréal est en tête des villes canadiennes en matière de **pistes cyclables à haut niveau de confort** (Source: www150.statcan.gc.ca) (360 km contre 246 km à Vancouver et 226 km à Edmonton). Aux États-Unis, seule une poignée de villes ont une échelle comparable : par exemple, le réseau de New York est souvent cité à environ 1 550 milles de voies (~2 500 km) (Source: nyc.gov), principalement des voies peintes et tamponnées (beaucoup plus grandes mais seulement une fraction séparée). Plusieurs petites villes américaines (Portland, Minneapolis, Seattle) ont été les pionnières des pistes protégées dans les années 1990-2000, mais Montréal a été **l'une des premières grandes villes d'Amérique du Nord à construire des pistes cyclables étendues**, dès 1985 (Source: spacing.ca). Aujourd'hui, Montréal est régulièrement classée comme la ville la plus favorable au vélo en Amérique du Nord (Source: spacing.ca) (Source: ville.montreal.qc.ca).

En pratique, l'accent mis par Montréal sur des pistes cyclables protégées, continues et accessibles toute l'année la distingue. De nombreuses villes américaines sont encore confrontées à des pistes fragmentées ou ne les déneigent pas en hiver. La densité du réseau montréalais est comparable à celle des grandes « villes cyclables » américaines, une fois normalisée par habitant. Par exemple, la RMR de Montréal (environ 4,2 millions d'habitants) compte **environ 85 km de pistes cyclables à haut niveau de confort pour 100 000 habitants**, soit plus que Vancouver (37 km/100k) (Source: www150.statcan.gc.ca). De plus, le système de vélos en libre-service de Montréal (BIXI) est l'un des plus importants du continent : fin 2024, il comptait environ 11 000 vélos (dont 2 600 vélos électriques) et plus de 900 stations (Source: newswire.ca), facilitant une utilisation élevée du vélo (13 millions de trajets en 2024 (Source: newswire.ca)). Cette intégration du vélo en libre-service avec le réseau protégé (y compris le service hivernal dans les zones déneigées (Source: newswire.ca)) n'a pas d'équivalent direct dans la plupart des villes nord-américaines.

Recommandations et développements futurs

Montréal continue d'étendre son réseau cyclable de manière dynamique. Les documents de planification urbaine indiquent qu'**environ 16 km de nouvelles pistes cyclables ont été ajoutés en 2024** (et environ 19 km ont été améliorés) (Source: montreal.ca), et des dizaines de projets majeurs sont financés pour 2025-2026 (par exemple, de nouvelles pistes protégées sur Henri-Bourassa, Hochelaga, Saint-Urbain, Côte-Sainte-Catherine, Louvain, Viger, etc.) (Source: montreal.ca). Les propositions futures incluent l'achèvement de toutes les voies du REV, le comblement des tronçons manquants et des pistes cyclables ciblées dans les arrondissements mal desservis.

Pour consolider ces acquis, experts et défenseurs recommandent :

- **Entretien hivernal complet** : Le déneigement des itinéraires clés restants (par exemple, les portions non déneigées du chemin du canal de Lachine) améliorerait considérablement l'utilisation hivernale (Source: globalnews.ca)(Source: parks.canada.ca). Le sentier pilote damé est un début (Source: parks.canada.ca), mais les urbanistes soulignent que les itinéraires véritablement toutes saisons devraient être entièrement déneigés et traités contre le verglas.
- **Extension équitable du réseau** : S'assurer que chaque arrondissement dispose de pistes à haut niveau de confort. Le récent plan directeur de Montréal appelle explicitement à connecter les quartiers périphériques par des pistes cyclables sécurisées (Source: montreal.ca). Par exemple, les extensions proposées du REV (Henri-Bourassa est-ouest) et les initiatives du centre-ville (par exemple, les réaménagements Vision Zéro) ouvriront de nouveaux corridors.
- **Améliorations de la sécurité** : Continuer d'ajouter des feux de signalisation spécifiques aux vélos, des passages surélevés et de la signalisation aux intersections achalandées (en s'appuyant sur des initiatives comme celles de la rue Claire-Morissette (Source: globalnews.ca)). Le programme Vision Zéro de la ville devrait éliminer les collisions graves d'ici 2040 ; l'extension des pistes protégées est une stratégie clé.
- **Diversité des usagers** : Concevoir des pistes pour accueillir tous les usagers (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite). Le mantra montréalais « tous les niveaux de compétence » (Source: montreal.ca) implique des pentes douces et des bordures abaissées ; les travaux en cours devraient maintenir ces normes (par exemple, des abaissements de trottoir aux passages, un éclairage adéquat).
- **Suivi et rétroaction** : Utiliser des compteurs de vélos permanents et des sondages (comme déjà fait sur Saint-Denis (Source: eco-counter.com)) pour évaluer les nouvelles pistes, puis ajuster les conceptions si nécessaire. Des études universitaires (par exemple, Young et al. 2024 (Source: mdpi.com)) soutiennent l'utilisation des données pour optimiser l'utilisation et la sécurité.
- **Tirer parti des événements majeurs** : Montréal accueillera les Championnats du monde de cyclisme sur route UCI en 2026. Les organisateurs visent à utiliser cet événement comme un catalyseur pour des améliorations durables de l'infrastructure et de la culture cycliste (Source: uci.org). La planification future devrait garantir que des éléments tels que l'élargissement des pistes cyclables près du circuit de course et de nouveaux stationnements pour vélos soient pérennisés après l'événement.
- **Liens interrégionaux** : Continuer d'intégrer le réseau montréalais aux sentiers régionaux (Route Verte vers les Laurentides nordiques/basses, canal de Lachine vers la Rive-Sud via les ponts) et aux transports en commun (permettre les vélos dans les trains/bus lorsque cela est faisable). La stratégie québécoise de tourisme à vélo 2025-2030 mettra également en lumière les pistes urbaines de Montréal comme portes d'entrée vers les itinéraires régionaux (Source: pro.eurovelo.com).

En résumé, les futurs plans cyclables de Montréal sont très ambitieux : des kilomètres de nouvelles pistes chaque année (Source: montreal.ca), un service continu en hiver et toute l'année (s'appuyant sur le succès du déploiement hivernal de BIXI (Source: newswire.ca)), et une attention particulière portée à Vision Zéro et aux objectifs climatiques. Ces plans découlent des **stratégies de mobilité et des plans cyclables publiés** par la Ville (Source: montreal.ca) (Source: eco-counter.com), ainsi que des campagnes citoyennes. Avec des investissements et un entretien continus, Montréal est en passe d'établir des références internationales en matière d'infrastructures cyclables.

Sources : Rapports officiels et communiqués de presse de Montréal (par exemple, articles de Montréal.ca (Source: montreal.ca) (Source: montreal.ca), presse de Parcs Canada (Source: parks.canada.ca) (Source: parks.canada.ca)), données de Statistique Canada (Source: www150.statcan.gc.ca), analyses universitaires (Source: mdpi.com), et comptes rendus d'ONG/publications (Source: spacing.ca) (Source: eco-counter.com) sur le réseau cyclable de la ville.

Étiquettes: infrastructure-cyclable, urbanisme, mobilite-durable, montreal, politique-velo, reseau-cyclable, planification-transport, part-modale, reseau-express-velo

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a vibrant and thoughtfully designed workspace ideally situated along the picturesque Lachine Canal in Montreal's trendy Griffintown neighborhood. Just steps away from the renowned Atwater Market, members can enjoy scenic canal views and relaxing green-space walks during their breaks.

Accessibility is excellent, boasting an impressive 88 Walk Score, 83 Transit Score, and a perfect 96 Bike Score, making it a "Biker's Paradise". The location is further enhanced by being just 100 meters from the Charlevoix metro station, ensuring a quick, convenient, and weather-proof commute for members and their clients.

The workspace is designed with flexibility and productivity in mind, offering 24/7 secure access—perfect for global teams and night owls. Connectivity is top-tier, with gigabit fibre internet providing fast, low-latency connections ideal for developers, streamers, and virtual meetings. Members can choose from a versatile workspace menu tailored to various budgets, ranging from hot-desks at \$300 to dedicated desks at \$450 and private offices accommodating 1–10 people priced from \$600 to \$3,000+. Day passes are competitively priced at \$40.

2727 Coworking goes beyond standard offerings by including access to a fully-equipped, 9-seat conference room at no additional charge. Privacy needs are met with dedicated phone booths, while ergonomically designed offices featuring floor-to-ceiling windows, natural wood accents, and abundant greenery foster wellness and productivity.

Amenities abound, including a fully-stocked kitchen with unlimited specialty coffee, tea, and filtered water. Cyclists, runners, and fitness enthusiasts benefit from on-site showers and bike racks, encouraging an eco-conscious commute and active lifestyle. The pet-friendly policy warmly welcomes furry companions, adding to the inclusive and vibrant community atmosphere.

Members enjoy additional perks like outdoor terraces and easy access to canal parks, ideal for mindfulness breaks or casual meetings. Dedicated lockers, mailbox services, comprehensive printing and scanning facilities, and a variety of office supplies and AV gear ensure convenience and efficiency. Safety and security are prioritized through barrier-free access, CCTV surveillance, alarm systems, regular disinfection protocols, and after-hours security.

The workspace boasts exceptional customer satisfaction, reflected in its stellar ratings—5.0/5 on Coworker, 4.9/5 on Google, and 4.7/5 on LiquidSpace—alongside glowing testimonials praising its calm environment, immaculate cleanliness, ergonomic furniture, and attentive staff. The bilingual environment further complements Montreal's cosmopolitan business landscape.

Networking is organically encouraged through an open-concept design, regular community events, and informal networking opportunities in shared spaces and a sun-drenched lounge area facing the canal. Additionally, the building hosts a retail café and provides convenient proximity to gourmet eats at Atwater Market and recreational activities such as kayaking along the stunning canal boardwalk.

Flexible month-to-month terms and transparent online booking streamline scalability for growing startups, with suites available for up to 12 desks to accommodate future expansion effortlessly. Recognized as one of Montreal's top coworking spaces, 2727 Coworking enjoys broad visibility across major platforms including Coworker, LiquidSpace, CoworkingCafe, and Office Hub, underscoring its credibility and popularity in the market.

Overall, 2727 Coworking combines convenience, luxury, productivity, community, and flexibility, creating an ideal workspace tailored to modern professionals and innovative teams.

AVERTISSEMENT

Ce document est fourni à titre informatif uniquement. Aucune déclaration ou garantie n'est faite concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité de son contenu. Toute utilisation de ces informations est à vos propres risques. 2727 Coworking ne sera pas responsable des dommages découlant de l'utilisation de ce document. Ce contenu peut inclure du matériel généré avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, qui peuvent contenir des erreurs ou des inexactitudes. Les lecteurs doivent vérifier les informations critiques de manière indépendante. Tous les noms de produits, marques de commerce et marques déposées mentionnés sont la propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisés à des fins d'identification uniquement. L'utilisation de ces noms n'implique pas l'approbation. Ce document ne constitue pas un conseil professionnel ou juridique. Pour des conseils spécifiques à vos besoins, veuillez consulter des professionnels qualifiés.