

# Conversations piétons/cyclistes : co-développement des connaissances pour une meilleure cohabitation

Par Sophie Lanctôt, directrice générale  
Société Logique

**Cette communication présentera la démarche et les résultats obtenus par l'exercice de co-développement des connaissances tenu en 2018.**

Les modes de déplacements actifs, comme marcher et faire du vélo, font partie des saines habitudes favorisant une longue vie en santé. Il s'agit également de façons simples et peu onéreuses de se déplacer. Équitables et à la portée de tous, les déplacements actifs sont un vecteur de participation sociale. Enfin, lorsqu'il est question de réduction des gaz à effet de serre et de mobilité durable, les déplacements actifs constituent la solution pour les courtes distances du cocktail transport. Comment ne pas être en faveur des déplacements actifs?

À Montréal comme ailleurs, les modes de déplacement actif sont en concurrence avec l'automobile qui domine largement quant à l'espace occupé dans la ville. Pour les nombreux groupes et citoyens militants en faveur des déplacements actifs, une nouvelle répartition de l'espace apparaît essentielle.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent les conversations menées entre divers acteurs montréalais représentant les piétons et les cyclistes, organisées et animées par Société Logique en 2018.

Ces dernières années, les aménagements favorisant la pratique efficace et sécuritaire du vélo se sont multipliés, entraînant une augmentation considérable de l'achalandage, en toutes saisons. Parallèlement, les aménagements favorables au déplacement convivial et sécuritaire des piétons ont la cote, permettant de redonner sens et vie à nos quartiers, tout en favorisant l'adoption de saines habitudes de vie. Proportionnellement à l'achalandage, les zones de conflits émergent entre ces deux modes de déplacement, notamment aux intersections, aux arrêts de transport en commun et le long des tronçons, lorsque piste cyclable et trottoir sont contigus et au même niveau. Ces zones de conflits sont particulièrement problématiques pour les aînés et les personnes en situation de handicap, qui n'ont pas les mêmes capacités à voir, entendre, comprendre ou se déplacer.

Comment traiter les zones de cohabitation piétons-cyclistes pour éviter les conflits tout en répondant à la fois aux besoins des cyclistes et des piétons (incluant les piétons les plus vulnérables)?

Cette question revient pour chaque projet d'aménagement du domaine public. Les réponses apportées sont sujettes aux représentations des groupes militants et experts, ainsi qu'aux arbitrages des autorités responsables. Les aménagements en faveur des piétons et les aménagements en faveur des cyclistes étant généralement traités en silos, il existe peu d'espace de discussion pour trouver des solutions convenant à la fois aux piétons et aux cyclistes. Le but des conversations était d'offrir une occasion d'échanges entre les tenants

de la marche, du vélo, de la mobilité des aînés et du déplacement des personnes ayant une limitation fonctionnelle avec comme objectifs de :

- Briser les silos en faisant travailler ensemble des représentants d'organisations qui en ont peu l'habitude;
- Permettre aux participants de partager les besoins des usagers qu'ils représentent et d'avoir une meilleure compréhension des besoins de tous les groupes d'usagers en présence;
- Clarifier les enjeux posés par la cohabitation entre piétons et cyclistes;
- Définir, de façon consensuelle, certains principes permettant d'améliorer cette cohabitation.

Trois conversations (ateliers de co-création) ont appelés 18 participants provenant de 11 organisations à s'investir, partager leurs expériences et leur expertise, être à l'écoute des connaissances amenées par les autres participants et ajuster leur position en fonction de l'intérêt commun, à la recherche d'une proposition optimale pour l'ensemble des groupes, par opposition à des solutions idéales pour chacun des groupes qu'ils représentent.

Les résultats obtenus sont surprenants.

Pour commencer, les besoins et conditions favorables aux piétons et aux cyclistes se ressemblent beaucoup (Annexe A)

Ensuite, les participants s'entendent aisément pour identifier 14 lieux de conflits potentiels entre piétons et cyclistes (Annexe B).

Cinq lieux de conflits ont été travaillés plus finement : quels sont les besoins et les conditions en cause, comment définir simplement et clairement la problématique du lieu, quels sont les principes à prendre en compte dans le développement d'une solution.

Ces lieux sont les abords des supports à vélo, la piste multifonctionnelle, le parc (ses abords et la circulation dans le parc), l'arrêt d'autobus et l'intersection (Annexe C : exemple des résultats pour un lieu).

## **Profil de Sophie Lanctôt**

Diplômée en urbanisme et en administration des affaires, Sophie Lanctôt possède plus de 30 ans d'expérience à la direction d'une organisation dynamique, reconnue au Québec pour son expertise, son leadership, sa promotion de l'accessibilité universelle et son soutien à la réalisation d'environnements fonctionnels pour l'ensemble des utilisateurs. Sous sa gouverne, l'organisation s'est développée et a établi de solides partenariats avec les acteurs du monde municipal, des milieux gouvernementaux, du communautaire et des milieux de l'architecture, du transport, de l'urbanisme et de la recherche.

## Annexe A : Besoins et conditions favorables au déplacement des piétons et des cyclistes

Besoins et conditions	Piétons	Cyclistes
Sécurité	x	x
Respect	x	x
Lisibilité de l'aménagement	x	x
Confort et convivialité	x	x
Efficacité, continuité et fluidité	x	x
Équité	x	
Entretien des aménagements	x	

## Annexe B : Situations ou lieux potentiellement conflictuels entre piétons et cyclistes

Situation ou lieu	Variante ou explication
Piste multifonctionnelle	Espace de chaque usager non délimité
	Absence de séparation physique entre piétons-vélos
	Piste cyclable confondante avec trottoir
Arrêts d'autobus	Situé le long d'une piste cyclable
	Situé le long d'une bande cyclable
Intersection - Zone d'attente	Cycliste arrêté dans passage piéton
	Piétons et cyclistes attendent pour traverser au feu rouge dans le même espace
	Saillies de trottoir
Intersection avec arrêt	Obligation, pour le piéton, de franchir la piste cyclable pour traverser l'intersection
	Voiture arrêtée qui attend que le piéton passe, masque la visibilité du cycliste qui ne voit pas le piéton
	Traversées non contrôlées par un arrêt, lorsqu'il n'y a pas d'arrêt aux quatre coins
	Respect des priorités (premier arrivé au stop)
	Sentiment d'insécurité vécu notamment par les aînés lorsque les vélos sont en déplacement
	Cycliste qui tourne à l'intersection et qui passe devant piéton
	Traverses piétonnes

Situation ou lieu	Variante ou explication
Intersection avec feux de signalisation	Lorsque traversée des piétons toutes directions (tout rouge)
	Lorsque des phases protégées pour les piétons (manque de repères sonores)
	Signalisation manquante pour les cyclistes
	Règles à expliquer aux feux piétons exclusifs (difficile pour les aînés notamment)
	Virage cycliste autorisé à gauche ou à droite pendant la traversée piétonne en ligne droite (ex. : Bellechasse/St-Laurent)
	Traversée de la piste cyclable à l'intersection
	Traverses piétonne - marquage au sol Situé le long d'une bande cyclable
Piétons sur la piste cyclable	Piste cyclable juxtaposée à un trottoir trop étroit - piétons dans la piste cyclable malgré la dénivellation
	Piétons dans les pistes du réseau blanc, parce que mieux déneigé que le trottoir
	Lorsque la délimitation entre piste cyclable et trottoir n'est pas claire
Cyclistes sur le trottoir	Lorsque voie réservée d'autobus
	Jeunes enfants en vélo sur trottoir
	Lorsque la délimitation entre piste cyclable et trottoir n'est pas claire
Traversée entre les tronçons	Pas de signalisation pour vélos avant d'arriver à une traversée aménagée qui croise une piste cyclable
	Traverse à mi-bloc avec traversée de piste cyclable
Emplacement + accès support à vélo	Vélos mal stationnés ou accrochés sur le mobilier urbain, empiétant dans le parcours piéton
	Support à vélos dans le parcours piéton
	Disposition des bornes des vélos en libre-service (ne doivent pas nuire à la visibilité)
	Traverser le parcours piéton pour se rendre aux supports à vélos
Disposition des supports à vélos et du mobilier urbain	

Situation ou lieu	Variante ou explication
Rues piétonnes et espaces partagés	Rues piétonnes - le déplacement aléatoire de nuit aux personnes plus vulnérables
	Rues partagées - lorsque les cyclistes et les piétons partagent le même espace
Parc	Accès au parc
	Circulation dans le parc
Entrées ruelles	Les véhicules et les cyclistes qui entrent et sortent croisant le trottoir et la piste cyclable
Zones scolaires	Autobus scolaire et arrêt cycliste - adapter la vitesse au contexte
	Vitesse et comportement cycliste en zone scolaire - ex. : stop Idaho devant enfant
Vélos dans le transport collectif	Manœuvres pour prendre et quitter le transport collectif avec le vélo : s'approcher (en roulant ou à côté du vélo), installer le vélo sur le support à vélo sur l'autobus ou dans le métro sans nuire aux piétons et aux passagers

## Annexe C : Exemple de résultats - les abords du support à vélo

Les besoins et conditions de déplacement en cause:

- Les cyclistes ont besoin de supports à vélo;
- Le parcours à prendre par le cycliste pour rejoindre le support à vélo doit être intuitif et bien clair, pour le cycliste comme pour le piéton, afin d'anticiper le croisement et d'ajuster son comportement;
- Lorsque le cycliste doit traverser le parcours piéton pour rejoindre le support à vélo, le croisement doit être clair pour que le cycliste comprenne qu'il doit ralentir et donner priorité au piéton (vulnérable);
- Le parcours à prendre par le cycliste pour se rendre au support à vélo doit être en continuité avec la piste ou bande cyclable. Le cycliste ne doit pas avoir à faire un détour ou traverser le corridor piéton;
- L'aménagement doit amener à une cohabitation respectueuse.

Certains types d'aménagement nous en apprennent davantage :

- Supports à vélo sur parcomètre en bordure de bâtiment : les vélos sont dans le corridor piétonnier et le cycliste doit croiser le corridor piétonnier pour atteindre le support à vélo. Le déplacement en bordure de bâtiment est difficile pour les personnes ayant une déficience visuelle car les vélos stationnés près de la ligne d'édifice constituent pour eux un obstacle.
- Manque de supports à vélo - le cycliste doit chercher longtemps pour garer son vélo de façon sécuritaire et renonce en utilisant un arbre ou un support non adéquat.

Les éléments importants pour expliquer la problématique du lieu :

- Nombre suffisant de supports à vélo;
- Emplacement du support à vélo considérant la piste ou bande cyclable et le corridor piétonnier;
- Lisibilité des parcours.

La problématique: accéder à des supports à vélo en nombre suffisant, placés aux endroits appropriés pour que les vélos accrochés ne nuisent pas au déplacement des piétons, sans avoir à empiéter sur l'espace réservé aux piétons pour les atteindre.

Les critères d'aménagement importants à prendre en considération:

- Placé de façon à ce que ni le support, ni les vélos stationnés n'empiètent dans le parcours piéton. Bien placé, le support à vélo peut servir de guide à la trajectoire des piétons;
- En nombre suffisant pour éviter que les vélos soient accrochés n'importe où;
- À un endroit aisément repérable pour les cyclistes;
- Placé de façon à ce que le cycliste n'ait pas à traverser le parcours piéton pour y accéder;
- Ne nuisant pas à la visibilité au coin de rue;
- Positionné près des générateurs de déplacement.