

Société Logique

design universel | universal design

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

Présenté dans le cadre des 2e rencontres francophones transport mobilité
(RFTM)

Sophie Lanctôt, B. Urb., Directrice générale

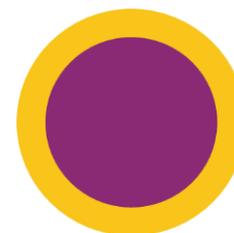
Société Logique

Promouvoir et intervenir dans le développement et la création d'environnements universellement accessibles

Permettre à chacun de réaliser son plein potentiel, quelque soit son âge ou ses capacités

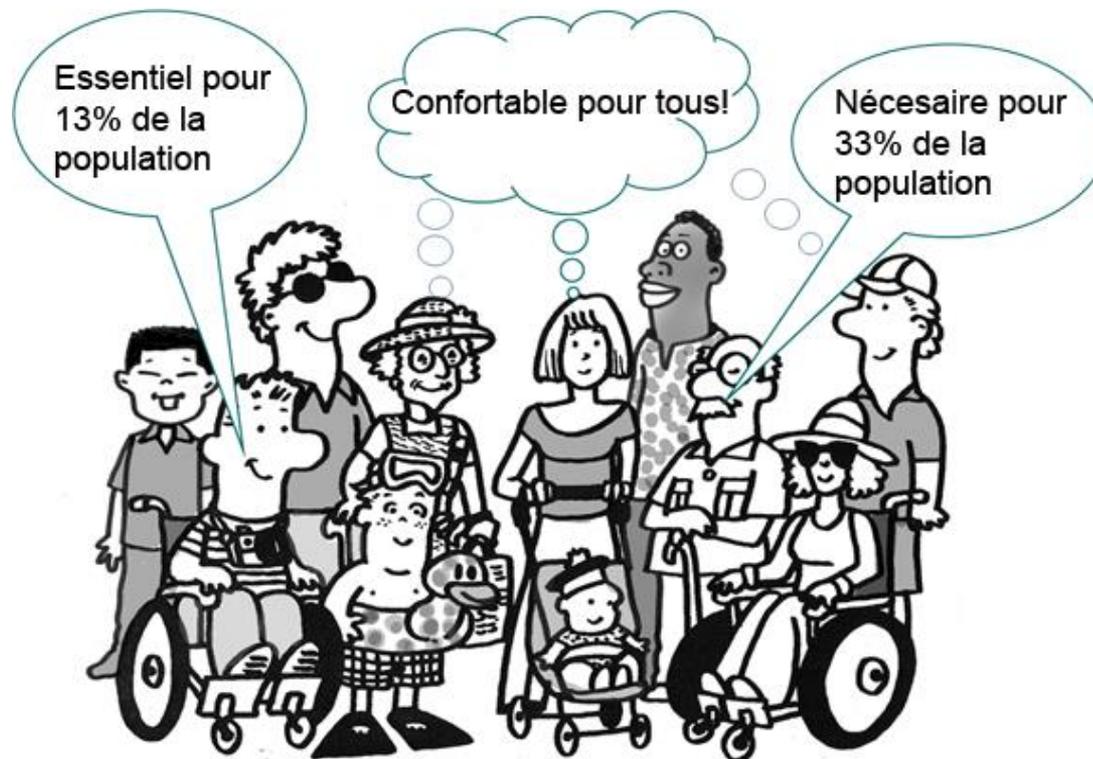
Architecture, aménagement et urbanisme

- Services conseils et consultation en aménagement
- Promotion du design universel
- Conférences, formations, guides, études, outils d'évaluation ...



Design universel

À partir des besoins des usagers les plus vulnérables,
concevoir des aménagements meilleurs pour TOUS



© Design for All Foundation

Société Logique
design universel | universal design

Exemple



Adaptation



Accessibilité



Design universel

Déplacement actif - vecteur d'inclusion

Réaliser ses habitudes de vie: un enchainement d'activités

Hôtel → Trottoir → Arrêt d'autobus → Autobus → Métro → Station U de M →
Escalier mobile → Trottoir → Polytechnique → Salle B-543

Un obstacle = une rupture dans la chaîne de déplacement

Déplacement actif = présent dans toutes les chaînes de déplacement

L'aménagement permet-il le déplacement actif de TOUS?

À propos du déplacement actif

Saines habitudes de vie - favorise une vie longue et en santé

Façon simple et économique de se déplacer

Réduction des gaz à effet de serre

Solution pour les courtes distances du cocktail transport

Solution pour les jeunes et pour les aînés qui perdent leur permis de conduire



Intérêt pour le déplacement actif

Déplacement actif: variété d'usagers et de moyens



Cohabitation facile quand peu d'achalandage



Avec trottoirs et pistes cyclables populaires ...



Concurrence entre les piétons et les cyclistes

Aménagements conçus en silo



Comment traiter les zones de cohabitation pour éviter les conflits ?

EN CRÉANT UN ESPACE DE
DISCUSSION !



Conversations piétons / cyclistes



11 organisations - 18 participants



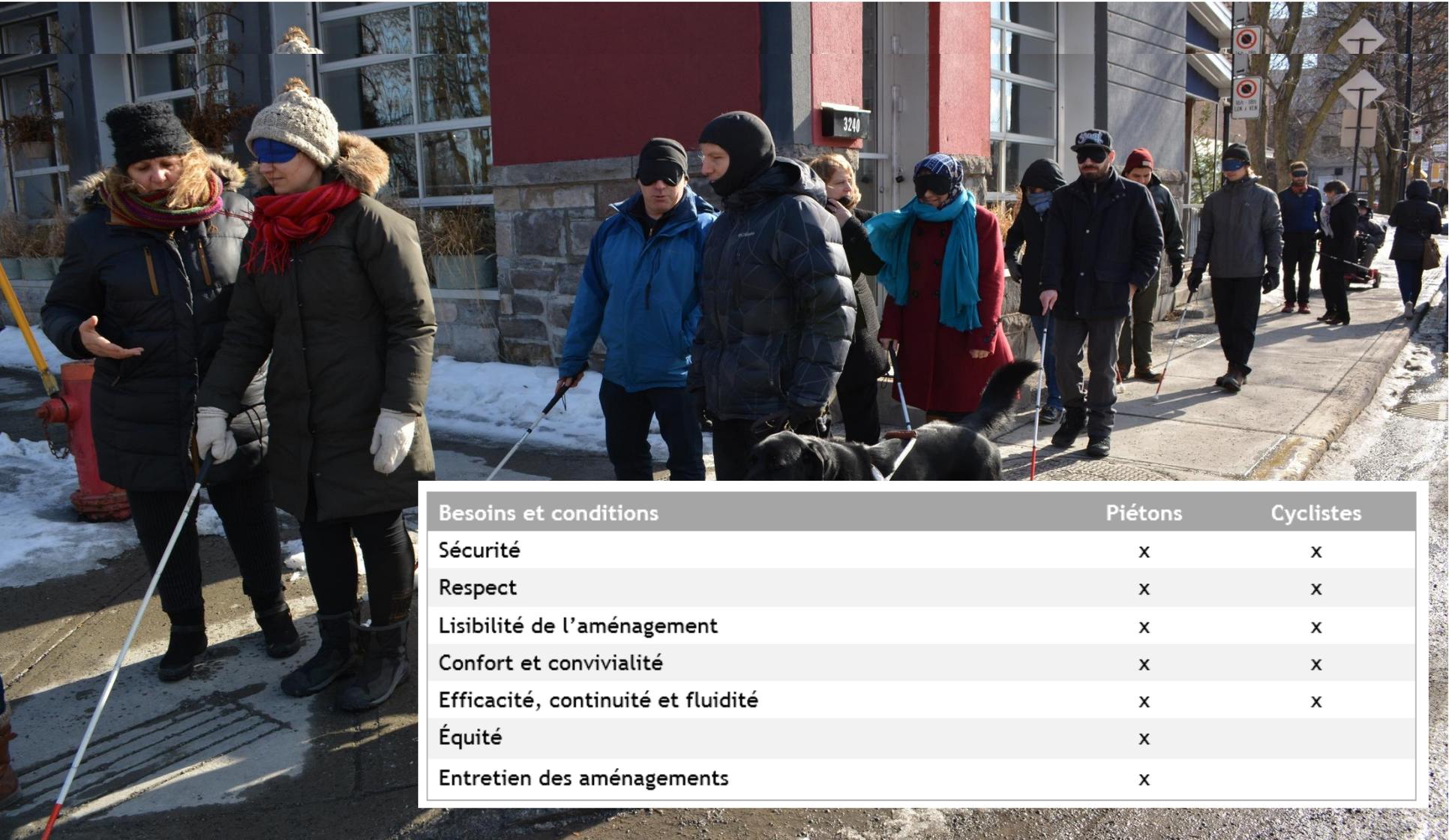
Institut Nazareth
& Louis Braille



Approche retenue

- Ateliers de co-création: brainstorming, discussions en petits et grand groupe
- Participants font le travail
- S'investir, partager son expérience et son expertise
- Être à l'écoute des connaissances des autres participants
- Être disposés à ajuster sa position en fonction de l'intérêt commun
- Porter 2 chapeaux : celui du piéton et celui du cycliste
- 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

1^{ère} rencontre - partager les besoins



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	



3^e rencontre - définir la problématique et identifier des critères de cohabitation



5 situations analysées...

Quels sont:

Besoins et conditions de déplacement en cause?

Situations révélatrices?

Éléments importants?

Énoncé du problème?

Critères de conception des solutions?

1. Accès aux supports à vélos

Risque de conflits piéton / cycliste: se rendre au support à vélos



Besoins:

- Support vélo
- Pas de détour pour rejoindre support
- Anticiper le croisement pour ajuster son comportement

Situations révélatrices:

- Support à vélos sur un parcomètre en bordure de bâtiment
- Insuffisance de supports à vélos

1. Accès aux supports à vélos (suite)

Éléments permettant de définir le problème:

- Nombre suffisant de supports à vélos
- Emplacement des supports à vélos versus piste cyclable et trottoir
- Lisibilité de l'aménagement

Énoncé du problème:

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.

1. Accès aux supports à vélos (suite)

Critères pour l'emplacement et l'accès aux supports à vélos:

- Positionné près des générateurs de déplacement
- En nombre suffisant pour éviter que les vélos soient accrochés n'importe où
- À un endroit aisément repérable pour les cyclistes
- Placé pour que le cycliste ne traverse pas le parcours piéton pour y accéder
- Placé pour 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
- Ne pas nuire à la visibilité au coin de rue

2. Piste multifonctionnelle

Risque de conflits piéton / cycliste: partout sur la piste multifonctionnelle



Besoins:

- Sécurité , réelle et perçue
- Efficacité du déplacement
- Continuité et la fluidité du déplacement
- Confort et convivialité
- Respect entre usagers

Important:

- Types de déplacements prévus (loisirs ou récréatifs, utilitaires ou sportifs)
- Types d'usagers: impact sur la vitesse et l'expérience

2. Piste multifonctionnelle (suite)

Éléments pouvant contribuer à la co-habitation:

- Présence ou absence d'une délimitation intuitive
- Largeur de la piste
- Forme de la piste
- Revêtement de sol
- Présence ou absence de mobilier urbain
- Nombre et forme des croisements
- Possibilité de voir loin

Éléments permettant de définir la problématique:

- Rendre très claire la cohabitation entre les modes
- Séparer les usagers
- Réduire les vitesses
- Délimitations physiques et signalisation

2. Piste multifonctionnelle (suite)

Énoncé du problème:

Dans un contexte de pistes multifonctionnelles existantes, l'aménagement doit être cohérent avec la fonction de la piste (loisirs, utilitaire ou sportive) et permettre la cohabitation entre les vitesses et les modes de déplacement.

Les participants ont convenu qu'il ne s'agit pas d'un aménagement souhaitable et qu'il est préférable d'éviter d'aménager de nouvelles pistes multifonctionnelles.

3. Parc

Risque de conflits piéton / cycliste: à l'entrée et pour circuler dans le parc



Besoins:

- Sécurité, réelle et perçue
- Confort et convivialité
- Lisibilité de l'aménagement
- Respect et reconnaissance de la vulnérabilité
- Efficacité, fluidité et continuité du déplacement

3. Parc (suite)

Situations révélatrices:

- Présence ou absence d'alternative efficace pour les déplacements cyclistes
- Présence d'aménagements cyclistes à l'intérieur ou à l'extérieur du parc
- Emplacement de supports à vélos
- Aménagement des croisements : lisibles, prévisibles
- Fonctions du parc pour les cyclistes : lieu de destination, transit, pratique sportive

Éléments permettant de définir la problématique:

- Traversée du trottoir pour accès au parc par cyclistes
- Type de déplacements (loisir ou récréatif/transit ou sportif)
- Vitesse des déplacements

3. Parc(suite)

Énoncé du problème:

Le parc, aménagé comme lieu de destination, est aussi une composante de la chaîne de déplacement appelant au transit. L'aménagement des accès et des croisements sont des zones de cohabitation où la vitesse des cyclistes a un impact sur les piétons. L'absence d'alternatives efficaces pour le transit et la pratique sportive augmente les risques de conflits.

4. Arrêt d'autobus

Risque de conflits piéton / cycliste: lorsqu'une piste ou une bande cyclable est traversée pour accéder ou descendre de l'autobus



Besoins:

- Lisibilité de l'aménagement et des lieux d'attente des piétons/cyclistes
- Sécurité, réelle et perçue
- Zone tampon pour le piéton en sortant de l'autobus
- Continuité et fluidité du déplacement pour les cyclistes

4. Arrêt d'autobus (suite)

Situations révélatrices:

- Largeur et taille de la zone tampon
- Arrêt d'autobus en amont ou en aval de l'intersection
- Topographie (impact sur la vitesse des cyclistes et sur la visibilité)

Éléments permettant de définir la problématique:

- Design, aménagement de la piste cyclable (uni ou bidirectionnelle)
- Emplacement de l'arrêt de bus (amont, aval ou à mi-bloc)
- Lisibilité / signalisation et marquage des arrêts
- Comportements attendus

4. Arrêt d'autobus(suite)

Énoncé du problème:

L'apparition, de façon aléatoire selon la présence ou non d'un autobus à l'arrêt, d'une zone de conflits entre piétons et cyclistes. La zone de conflit est imprévisible dans la chaîne de déplacement, car difficile à anticiper et difficilement détectable et lisible.

5. Intersection

Risque de conflits piéton / cycliste: durant l'attente et la traversée



Besoins:

- Respect - Code de sécurité routière, priorité et usagers (civisme et vulnérabilité)
- Sécurité, réelle et perçue
- Efficacité, continuité et fluidité du déplacement - pour le cycliste, trop d'arrêts est un enjeu
- Voir et être vu à l'intersection
- Lisibilité de l'aménagement
- Entretien

5. Intersection (suite)

Situations révélatrices:

- Traverse piétonne et zone d'arrêt des cyclistes
- Type de rue: locale ou artère
- Présence ou absence de signalisation pour les piétons
- Feux de circulation et mouvements de véhicules difficiles à comprendre
- Multiplication des contrôles (arrêts, feux...) - comportement délinquant

Éléments permettant de définir la problématique:

- Configuration de l'intersection : nombre de voies, arrêts d'autobus
- Achalandage
- Nombreux mouvements, différentes vitesses
- Absence de séparation physique entre les modes
- Partage de l'espace (espace physique et temps)
- Encombrement et visibilité
- Lisibilité de l'aménagement

5. Intersection(suite)

Énoncé du problème:

L'intersection étant le lieu physique de la rencontre de tous les usagers, l'aménagement, la lisibilité de la configuration et la signalisation doivent tenir compte de l'ensemble des besoins et des conditions de déplacement.

Les participants ont ajouté:

- Importance de mesurer et comprendre ce qui se passe sur le terrain : conflits potentiels, qualité des aménagements, nombre de personnes qui traversent, espace et temps alloués à chaque mode, ligne de désir, etc.
- Une intersection devrait avoir un aménagement clair, simple et uniforme en fonction des volumes de déplacements (piétons/vélos/autos), séparant les parcours, contrôlant la vitesse de circulation et en assurant une visibilité et un entretien 4 saisons

Que pensent les participants du processus ?



Attentes initiales - quelques témoignages

- *Trouver des pistes de solutions concertées afin que les aménagements puissent améliorer à la fois la mobilité des piétons et des cyclistes*
- *Mieux comprendre les besoins des cyclistes et sortir de la logique d'opposition qui caractérise parfois les relations piétons / cyclistes*
- *Des propositions qui fassent consensus afin d'avoir une base solide pour nos prises de position publiques en matière de transport actif*

Sondage de satisfaction

- Attentes rencontrées (33% tout à fait d'accord, 67% plutôt d'accord)

83% intéressés à poursuivre...

*Nos objectifs sont similaires
d'un groupe à l'autre*

Vision Zéro

Nécessaire exercice

*Travail ensemble et en harmonie pour atteindre
un objectif commun*

Échanges entre une grande diversité d'intervenants

Explorations sur le terrain

*Approfondir pour améliorer les liens
entre les alliés du transport actif*

Proposer des aménagements en écrits et en image

*Il faut continuer et approfondir
ces efforts!*

*Sensibilité à certains enjeux que je
négligeais dans ma pratique*

Prochaines étapes

- Définir les critères de conception pour les 5 situations
- Dessiner et tester des propositions
- Analyse d'autres situations



Curieux d'en savoir davantage?

info@societelogique.org

Société Logique
design universel | universal design



Vers une proposition consensuelle
pour des aménagements favorables
aux piétons et aux cyclistes

CONVERSATION ENTRE PIÉTONS ET CYCLISTES

Société Logique a réussi à créer un lieu d'échanges entre les tenants de la marche, du vélo, de la mobilité des aînés et du déplacement des personnes ayant une limitation fonctionnelle.

Prenant part à trois rencontres, les 18 participants représentant 10 organisations se sont investis afin de briser les silos, partager leur expérience, clarifier les enjeux et besoins de chacun et proposer de façon consensuelle des améliorations optimales pour l'ensemble des usagers.

Apprenez-en plus sur leurs échanges et sur [les grands constats](#) mis en lumière par la démarche dans un pertinent rapport de 40 pages.

Téléchargez le rapport

de cette conversation piétons-cyclistes au
www.societelogique.org/2018/07/05/rapport/

