

# Les conversations piétons-cyclistes

---

Construire du consensus pour  
l'aménagement favorable aux mobilités  
durables

Présenté au Colloque 2022 de Vélo Québec  
par Pierre-Étienne Gendron-Landry  
26 octobre 2022

**Société Logique**  
design universel | universal design

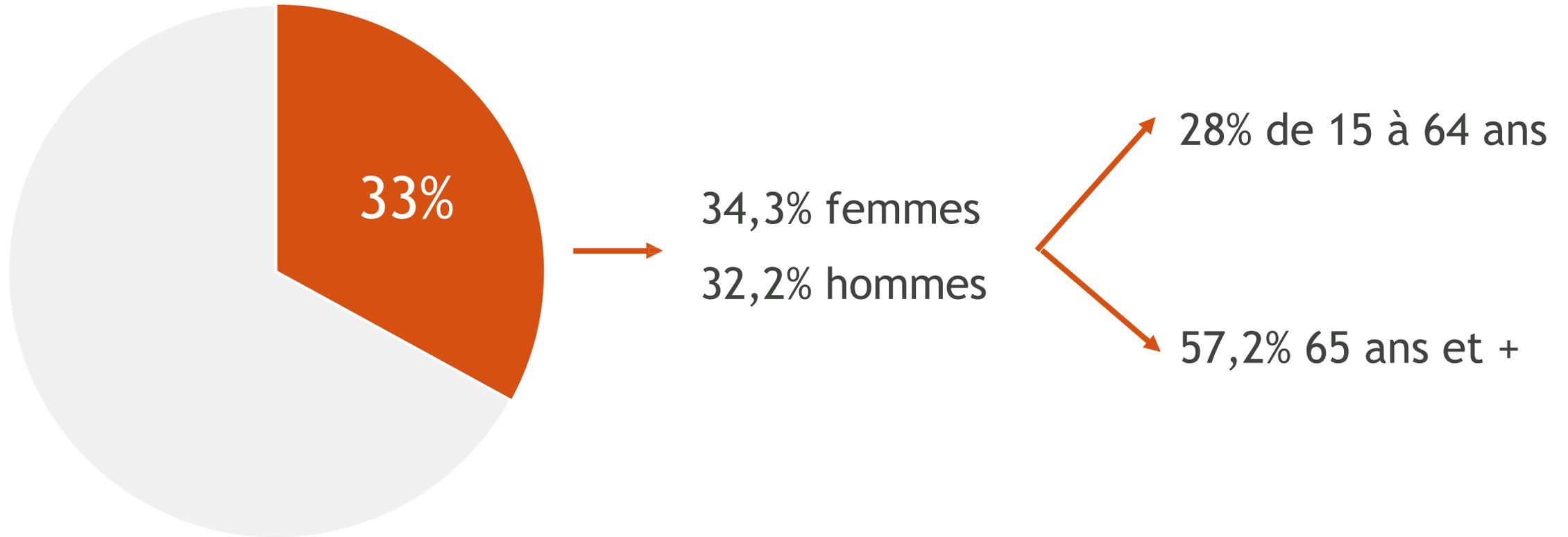
# Qui sommes-nous ?



- OBNL fondée en 1981
- 14 employés
- Promotion du design universel
- Architecture, urbanisme, design urbain
- Accompagnement dans la planification et de conception de projets
- Audits, recherche et rédaction de guides
- Formation

# Portrait des personnes en situation de handicap

# Population en situation de handicap



33 % des Québécois déclarent avoir des limitations fonctionnelles, significatives et persistantes, affectant la réalisation de leurs activités quotidiennes<sup>1</sup>

1. [Institut de la statistique du Québec](#), Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011

# Population en situation de handicap

- 16,1 % de la population a une incapacité jugée permanente
  - Femmes 17,8 %
  - Hommes 14,4 %<sup>1</sup>
- 50 % de la population canadienne vit avec les impacts de situations handicapantes<sup>2</sup>

1. [Institut de la statistique du Québec](#), 2017  
2. [Angus Reid Institute](#), 2019

# Design universel

# | Le design universel

Par une approche **inclusive et équitable**, le design universel consiste à aménager des lieux réfléchis de manière à ce que **toute personne**, quels que soient son âge ou ses habiletés, puisse **s'y orienter**, y **circuler** et y **vivre des expériences similaires** et **en même temps** que tout le monde.

# | Le design universel

Par une approche **inclusive et équitable**, le design universel consiste à aménager des lieux réfléchis de manière à ce que **toute personne**, quels que soient son âge ou ses habiletés, puisse **s'y orienter**, y **circuler** et y **vivre des expériences similaires** et **en même temps** que tout le monde.

Comprendre **les piétons et les cyclistes** dans toute leur diversité

Un constat: piétons et  
cyclistes sont souvent  
mis en opposition

# Une caricature



# « Pas assez d'espace » ?



Source: [NACTO](#)

# Des choix sont faits... au détriment de certains

- Chocs des discours
  - Experts et grand public
  - Experts contre experts
- Qui est écouté ?
  - Portée du discours
  - Pouvoir d'influence
  - Cadre normatif contraignant
- Lutte entre modes durables
  - maintien du privilège automobile
  - Apparition d'obstacle et **perte d'accès**

# Des exemples concrets



Source: Ville de Montréal, Journal Métro et STM

Comment mieux  
partager l'espace?

# Les conversations piétons-cyclistes



Montréal 

Phase I : 2018

Service de la diversité sociale et  
des sports

Phase II : 2021

Service de l'urbanisme et de la  
mobilité

# Les conversations piétons-cyclistes

- Phase I : 10 organisations - 18 participants



Institut Nazareth  
& Louis Braille



# Les conversations piétons-cyclistes

- Phase II : 10 organisations - 14 participants



Institut Nazareth  
& Louis Braille



Centre intégré  
universitaire de santé  
et de services sociaux  
du Centre-Sud-  
de-l'île-de-Montréal



Direction régionale de santé publique



# Approche retenue



- 10 Ateliers de co-création
  - Échanges et remue-méninges en petits et grands groupes
  - Validation (compte-rendu)
  - Adhésion aux contenus (sondage)
- Participation active
  - Partager son expérience et son expertise
  - Favoriser l'écoute et l'empathie
  - Rechercher l'intérêt commun

# Phase I (2018) : Mieux se comprendre

# Phase I - 1. Partager et comprendre 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	



# Phase I - 3. Identifier des critères de cohabitation



# Phase I - Exemples de résultats



## Enjeu: Accès aux trottoirs et mobilier vélo

### • Problèmes:

- Support à vélos mal positionnés
- Insuffisance de supports à vélos - stationnement sauvage
- Obstacle visuel à l'intersection

### • Risques:

- Difficulté ou impossibilité d'arriver à destination
- Cyclistes pédalant sur le trottoir

### • Besoins:

- Trouver des supports facilement et en quantité suffisante
- Libérer le corridor piéton

# Phase I - Exemples de résultats



- Améliorer la disposition et l'accès aux supports à vélos
  - près des générateurs de déplacement
  - En nombre suffisant pour répondre à la demande
  - À un endroit aisément repérable
  - Accessible sans rouler dans le corridor piéton
  - Placé pour que les vélos stationnés n'empiètent dans le corridor piéton
  - Sans nuire à la visibilité au coin de rue

# Phase I - Exemples de résultats



## Enjeux : Traversée de l'intersection avec feux

- Problèmes
  - Signalisation complexe et changeante
  - Manque d'espace et arrêts fréquents des vélos
  - Manque de lisibilité et de prévisibilité
- Risques
  - Confusion et conflits
  - Certains piétons ne traverseront plus

# Phase I - Exemples de résultats



## Enjeux : Traversée de l'intersection avec feux

- Besoins
  - Pouvoir traverser en sécurité
  - S'orienter, percevoir et être vu
  - Vélo: efficacité et continuité du déplacement

# Phase II (2021-22) : Approfondir l'intersection

# Phase II - approfondir l'intersection

- Pourquoi ?
  - Lieu complexe
  - Multiples configurations
  - Mouvements nombreux - beaucoup d'interactions dans le temps et l'espace
  - Majorité des décès et blessés graves sur le réseau routier
- Groupe de travail sur la traversée de la rue



# | Phase II - approfondir l'intersection

- 7 rencontres virtuelles
- Interaction entre piétons et cyclistes
  - Au coin de rue pendant l'attente
  - Dans l'intersection à 4 branches
    - Virage à droite du cycliste et traversée du piéton
    - Virage à gauche du cycliste et traversée du piéton
  - Dans l'intersection en T
  - L'agencement entre le trottoir et différentes hauteurs de piste cyclable
- Arrêt d'autobus non traité

# Phase II - Résultats

- 41 énoncés de performance pour les piétons et cyclistes
  - Réduire et circonscrire les zones et les moments conflictuels
  - Donner du temps ou de l'espace additionnels afin d'offrir une séparation physique et temporelle
  - Intégrer des aménagements compensatoires face aux obstacles créés
    - dalles podotactiles, signaux sonores, bateaux pavés, chaussées surélevées
    - Généralement absents des projets saisonniers, transitoires ou évolutifs

# En conclusion

# En conclusion



- Gains de la démarche
  - Compréhension plus nuancée des autres usagers
  - Critères de performance mieux définis
  - Médiation facilitée
    - Collaborer pour plus d'espace plutôt que lutter pour le même espace
  - Design universel: éliminer des barrières sans en créer d'autres

# En conclusion



- Limites
  - Approche de médiation et non de conception
  - Éviter la généralisation
  - Les singularités de chaque site doivent être étudiées
  - Faisabilité technique et contraintes réglementaires

# En conclusion



Source: [Ville de Montréal](#)

- À partir des critères développés
  - Explorer des solutions par « ajout de contraintes »
  - Développer des domaines de conception à partir des critères de performance

Merci !