

# Webinaire

## Aménager pour les piétons en contexte de crise sanitaire

### À propos de cet événement

Le 18 juin dernier, Piétons Québec a rassemblé des intervenants municipaux et en transport, qui ont participé à la mise en place d'infrastructures temporaires pour piétons en contexte de crise sanitaire. Ce fut l'occasion d'entendre ces intervenants présenter des projets inspirants qu'ils ont réalisés pour encourager la marche et faire face à la crise sanitaire en cours.

#### Panélistes :

**Jean Beaulieu** — directeur général à la Ville de Saint-Sauveur

**Marc Jolicoeur** — directeur de la recherche chez Vélo Québec

**Maëlle Plouganou** — conseillère en planification à la Ville de Montréal

#### Animatrice :

**Sandrine Cabana-Degani** — Piétons Québec

*Pour visionner les présentations des intervenants, [rendez-vous ici](#).*

## Compte-rendu

### Introduction

Tour des municipalités qui ont agi pour les piétons au Québec

#### 3 types d'interventions

1. Corridors piétons
2. Partage de la rue — rue ouverte aux piétons
3. Rues piétonnes

#### Corridors piétons

Aménagements, mobilier urbain, délimitation, terrasses sur rue  
Lachute, Longueuil

#### Partage de la rue

Rues partagées (MTQ), rues permettant jeu libre, circulation locale seulement  
Gatineau (partagée), Saint-Bruno (jeu libre), Boucherville (circulation locale)

#### Rues piétonnes

Rues seulement accessibles aux piétons  
Trois-Rivières, Québec

#### Autres annonces

Terrasses sur rue  
Saguenay, Saint-Hyacinthe

### Marc Jolicoeur, Directeur de la recherche chez Vélo Québec

Présentation du guide de mesures pratiques, disponible sur le web : [Mesures temporaires pour les piétons et les cyclistes](#).

Conçu pour aider les municipalités, de façon supplémentaire. Supplément au guide disponible *Aménager pour les piétons et les cyclistes*

#### Aménagements piétons, cyclistes, partagés, signalisation et séparateurs

- Corridors piétons aménagés à même la chaussée.
- Aménagements lourds, blocs de béton.
- Créer un corridor supplémentaire pour les piétons afin de faciliter la distanciation.
  - Conserver le trottoir aux personnes à mobilité réduite, lors de la création du corridor temporaire. Difficile d'assurer l'accessibilité universelle dans les corridors piétons. Guider les personnes avec visibilité réduite, utilisation des trottoirs.

- Largeur 1m, file, 1,5 m côte à côte, 3,5 m dépassement et distanciation.
  - Prendre en considération lorsqu'on enlève une voie de circulation, on retire 3,5 m. Stationnement un peu plus étroit, moins de marge de manœuvre.

Panneau créer mais pas prévu au code de la sécurité routière. Réservation des voies aux piétons, n'existe pas (contrairement aux cyclistes). Le MTQ a été conscientisé.

### Aménagements partagés piétons et cyclistes

Sentier polyvalent sur rue (dans un parc souvent), en bordure de rue possible :

- Partagé entre piétons/cyclistes, un seul et même espace utilisé pour les deux.
- Très avantageux quand le débit n'est pas important.
- Facilitation s'il y a partage. 3,5 m de croisement piétons/cyclistes.
- Séparateurs, important au niveau de la circulation.

Panneau normé pour le partage piéton/cycliste. Marquage au sol normé. Souhaité unidirectionnel pour les cyclistes et bidirectionnel pour les piétons.

**Rue partagée et le code de la sécurité routière** : fréquent en Europe. Excessivement rare au Québec. Signalisation normée et dans le code de la sécurité routière. Piétons prioritaires dans les rues partagées.

**Rue piétonne, on peut accepter ou non les cyclistes** : Priorité aux piétons. Sécurité routière : aucune norme. Cyclistes peuvent descendre de leur vélo ou encore rouler à une vitesse au pas. Indiquer clairement la priorité des piétons. Aménagements semi-permanents à certains endroits. On peut utiliser de la signalisation de panneaux d'entrée interdite pour bien marquer la rue piétonne.

Les aménagements cyclistes sont aussi favorables aux piétons. En éloignant la circulation automobile du trottoir, c'est plus intéressant pour les piétons.

### Séparateurs, légers, lourds et fixés dans la chaussée

- Barrières de type *New Jersey*, en béton (accompagnée d'une balise en plastique).
- Balises déposées sur la chaussée.
- Balises verticales fixées dans la chaussée. Balises normées (cônes orange).
- Utilisation des clôtures possibles.
- Enjeux :
  - Les pattes des clôtures empiètent sur les voies, et l'obstacle vertical empêche le déplacement.
  - Déplacement des clôtures pour livraison, etc.
  - Les clôtures sont souvent croches, etc.

Blocs de béton, jardinières, etc. Assurer la visibilité des obstacles pour éviter les collisions. Stationnements peuvent aussi être utilisés pour séparer un corridor.

## Jean Beaulieu, Directeur général de la ville de Saint-Sauveur

Saint-Sauveur : à

- 60 km de Montréal, ville prisée des touristes, 10 500 citoyens, villégiateurs, excursions, touristes, hôtel, +20 000 weekends, été, etc.
- Levée des barrages routiers, déplacements en région, etc., et venue massive de personnes de zones chaudes. Les trottoirs ne sont pas larges. Trottoirs de 1800, élargissement des trottoirs, mais encore peu large. Les trottoirs ne sont pas assez larges pour la distanciation.

*Option : rendre la rue piétonne.* Ce n'était pas un succès. Les commerces n'ont pas d'accès arrière pour la livraison ni de rue perpendiculaire.

*Autres solutions :* trottoirs à sens unique. Respect difficile, contrôle aussi. Logistique difficile. Application difficile. Rue à sens unique, possibilité d'empiéter sur la voie circulation (long de 450 m) pour les aménagements.

### Solutions

- Balises temporaires avec base de caoutchouc, facile d'installation et d'entretiens.
- Sens de piétons, bidirectionnel sur les deux côtés de la rue, circulation sur la voie routière dans le sens contraire de la circulation pour contact visuel.
- Balises orange temporaires
- Balises noires et jaunes et marquage au sol (puisque pour l'été). Autant dans la rue que sur le trottoir.
- Mesures bien respectées généralement.
- Bollards déplaçables : Question de sécurité, sécurité incendie notamment

Commentaires des citoyens sont positifs (en sécurité) (1,5 m), 13 cases de stationnement sur rue ont été retirées. Les stationnements publics et de commerces accessibles. 20 000 \$ pour les coûts d'aménagement. Bien réussi. La distanciation de 2 m peut être respectée.

## Maëlle Plouganou, Conseillère en planification, à la direction de la mobilité à la ville de Montréal

Aménager pour les piétons en contexte de crise sanitaire : les voies actives sécuritaires (VAS).

### Contexte :

- État d'urgence sanitaire depuis 13 mars 2020, urgence locale depuis le 8 mars 2020.
- Reprise des activités depuis le 22 mai : Services aux citoyens, parcs, bibliothèques, etc. Aménagements pour enfants, etc.
- À Montréal, zone chaude, présence du virus. Contamination communautaire présente à Montréal. Mesures sanitaires, contexte d'urgence.
- Pour permettre aux personnes de sortir en sécurité.

Collaborer avec les 19 arrondissements et la ville pour permettre la connectivité des aménagements et aménagement similaires (pas nécessairement les mêmes), mais d'avoir des aménagements prévus partout dans la ville.

### Plan d'aménagement estival

*Élaboration de lignes directrices destinées aux arrondissements pour permettre l'identification des rues où agir en priorité, pour prioriser le choix en fonction du type de rue et les balises d'ordre technique dans l'application de leur approche.*

- Corridors sanitaires
- Piétonnisation temporaire
- Rues jeu libre et rues partagées.
- Pour un déplacement sécuritaire, piétons/cyclistes, en respectant la distanciation.
- Enjeux d'accessibilité universelle : Application des normes d'accessibilité universelle, maintenue.
- Mesures prioritaires des autobus maintenues (enjeu).

Corridors sanitaires, complications :

- Enjeux du dégagement du 5 m aux intersections,
- files aux commerces-terrasses (café-terrasse)
- lieux mutualisés de vente (multiplicité des terrasses, etc.) distanciation sociale à maintenir, etc.

### Mont-Royal (Parc-Chapleau)

- Débute le 15 juin jusqu'à la fin de l'automne.
- Balises installées.

- Rue Wellington aménagée piétonne pour entre autres permettre aux commerçants de développer des cafés-terrasses.
- Rues commerciales, où le développement de files d'attente des commerces et la sécurité des piétons/cyclistes pas possible avec le maintien de la voie de circulation.
- Besoin de créer des liens entre ce qui est fait en arrondissements et la ville.

Voies actives sécuritaires (VAS), aménagements coordonnés par la ville

- Planifier rapidement et fait rapidement pour connecter les transports actifs, dans le contexte de respect des consignes de santé publique.
- Offrir un contenu historique, culturel et artistique également.
- À travers les VAS, profiter de la ville dans les conditions sanitaires convenues.
- L'implantation par phase pour l'été.
- Tracés définis pour minimiser l'impact sur le stationnement et lier les parcs, où l'achalandage est le plus présent.
- Adaptation du processus en gardant les liens avec les intervenants du milieu. Identification des axes avec les arrondissements (aller-retour) pour considérer leur avis, organismes, etc.

Les VAS et les autorités publiques :

- Présenté et discuté avec le SPVM et STM.
- Implantation avec la coordination du centre des mesures d'urgence.
- Coordination des aménagements pour concordance à travers la ville.

Communications avec les citoyens et commerçants :

- Les arrondissements sont responsables des liens avec les SDC.
- Les citoyens informés dans un contexte particulier (15 mai, annonce de la mairesse), les citoyens qui habitent à proximité sont informés (retraits des places de stationnement)
  - la communication est effectuée au fur et à mesure.
- Ajustements au fur et à mesure des commentaires des partenaires qui sont intégrés au sein du projet.

## Processus

L'aménagement de la rue est la première étape, ensuite intégrer les aménagements, ensuite les aménagements répondant plus aux besoins des commerces, puis intégration des éléments cultures, finalement, bonification esthétique des corridors. Les ajustements se font en continu. Certaines VAS requiert des aménagements particuliers, d'autres en possèdent déjà. Dévier des voies cyclables aux piétons et des voies de circulation aux cyclistes.

Signalisation développée en trois points, règles d'hygiène de santé publique, directionnelle (points de repère), cadre de vie (normes de partage, etc.)

À partir de juillet, plusieurs éléments permettront aux citoyens de profiter des VAS, Espaces pour la vie, animation. Parcours culturels et artistiques, permettre aux gens d'avoir des audioguides et historiques. Appel au laboratoire de design pour les aménagements. Améliorer l'esthétique et conserver les normes de sécurité et d'hygiène.

## Questions et réponses

### Enjeu de sécurité avec les pattes de clôtures (M.J.)

Enjeu de sécurité ? Oui, s'éloigner de la clôture, vélo, piétons, mobilité réduite, etc.

### Mobilité des personnes en situation de handicap, obstacles présents sur les trottoirs (file d'attente, terrasses, mobilier urbain, transport adapté) (M.J.)

Conserver l'espace de circulation sur les trottoirs dégagés. Normalement les files d'attente devraient être sur les aménagements supplémentaires, même si ce n'est pas super cohérent. Le message est important de faire aux commerçants, d'organiser les files d'attente surtout dans un contexte d'accessibilité universelle. Transport adapté, à prendre en considération. Ne pas avoir de clôture. Balises flexibles qui peuvent être déplacées, préférables.

### Grands contrastes entre les solutions adaptées, comment faire pour changer les choses (M.P.)

Comprendre que les VAS ont été prévues selon des critères de densité, densité commerciale, liens avec les SDC. Sur l'Av. Mont-Royal, prise par rapport à la disponibilité de l'espace/Boul. St-Laurent, traverse plusieurs quartiers, différents en fonction des tronçons, voie de camions. L'Av. Mont-Royal permet aussi de tester des éléments. Que peuvent faire les citoyens ? Communiquer avec les élus, les représentants de la ville, etc. Les VAS sont installées pour répondre à un contexte de consignes de santé publique. Critères de santé, pas de confort, etc.

### Conditions de réussite de la cohabitation des usagers. (M.J.)

Débits de cyclistes limités. Création d'un aménagement piéton impose une priorité aux piétons. Le code de la sécurité routière ne prévoit pas la priorité aux piétons, pas de signalisation, pas de réglementation. Exception des rues partagées. Insister dans les communications, donner la priorité aux piétons. Rue St-Joseph piétonne, plus confortable que le Boul. Charest, etc. Potentiel déficit d'aménagements cyclistes qui amène les cyclistes à choisir les rues piétonnes.

### Rendre permanents les nouveaux aménagements piétons à Saint-Sauveur (J.B.)

Mesure temporaire, l'expérience est tentée. Voir les effets des aménagements et du respect du sens de la circulation. Certains commerçants ne voient pas de désavantages, d'autres oui. Il n'y a pas encore de décision prise.

### Aménagements pour les piétons à mobilité réduite, fauteuils, aveugles (M.P.)

Travail avec le comité consultatif sur l'accessibilité universelle. Rencontres sur les VAS. Faire des recommandations, faire des changements, des adaptations. Identifier avec la STM les débarcadères de transport adapté. Monitoring des VAS, organisme *Société logique* pour faire des recommandations à la ville sur les aménagements pour améliorer. Pas forcément

d'aménagements spécialement dédiés. Mais volonté forte d'intégrer la capacité des personnes à mobilité réduite de profiter de la ville.

### Cyclistes à Saint-Sauveur (J.B.)

D'abord les cyclistes doivent respecter le code de sécurité routière. Installation la signalisation pour que les cyclistes débarquent de leur vélo sur les voies piétonnes. Il n'y avait pas assez d'espace pour les deux.

### Moins de tables sur les terrasses, agrandir les espaces-terrasses, conseils pour ne pas affecter les corridors (tous).

Réflexion à St-Sauveur pour faire 1,5 km en grosse terrasse. Plus compliquée. Si les restaurateurs utilisent la voie publique il doit y avoir une toiture (pas possible de rentrer en situation d'intempérie), etc. Assouplissement des mesures d'urbanisme pour emprunter les voies de stationnement. Bien reçu par les commerçants, aménagements paysagers, chapiteaux, toilettes bleues, etc. Imagination des commerçants au rendez-vous. (J.B.) Les terrasses sont réglementées par les arrondissements à Montréal, mais des recommandations sont prévues du côté des arrondissements pour assouplir les règles. Installation des tables à plus de 2 m des voies de circulation piétonnes. Pas dans les VAS, les corridors sanitaires, etc. Rues piétonnes, oui. Capacité des restaurateurs d'utiliser des aménagements communs, continuer à vendre pour emporter, mobilier urbain de la ville, etc. Plusieurs possibilités. Dans les permis, terrasse doit permettre les règles de distanciation. Éléments de santé publique en premier. (M.P.)

### Escouade mobilité en 2018 (Mtl) Révision du mandat pour assurer les ajustements des VAS (M.P.)

Un peu tout le monde est bousculé pour prendre en charge des VAS. L'escouade travaille en partie sur les VAS, en collaboration avec le centre des mesures d'urgence, et les acteurs du milieu sur l'implantation. Travail prioritaire sur les VAS et les aménagements en temps de crise. Aménagements efficaces.

### Piétonnisation des rues commerciales, respecter les principes d'accessibilité universelle. (M.P.)

Utilisation de la rue pour les personnes avec problèmes de mobilité. Ne pas bloquer le passage des piétons (terrasses), en bordure de trottoir. Permettre aux personnes à mobilité réduite sur les trottoirs. Fiche d'accessibilité universelle disponible.