

Panel virtuel

La mobilité active à l'heure du déconfinement

À propos de cet événement

Le 28 avril dernier, Piétons Québec, en collaboration avec le Centre d'écologie urbaine de Montréal et Vivre en Ville, a organisé un panel virtuel afin d'explorer des pistes de solutions concrètes pour adapter l'espace public afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler tout en respectant les consignes sanitaires.

Panélistes :

Pierre-Yves Chopin, Vivre en Ville

Mélanie Dubé, ministère des Transports du Québec (MTQ)

John Husk, conseiller municipal, ville de Drummondville

Mikael St-Pierre, Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)

Animé par Sandrine Cabana-Degani, Piétons Québec

Compte-rendu

Introduction

Mot de la coordonnatrice de Piétons Québec, Sandrine Cabana-Degani

La participation de 175 personnes au panel virtuel démontre le réel intérêt et le besoin de réfléchir collectivement et de partager des pistes de solutions qui peuvent permettre d'adapter l'espace public pour mieux répondre aux besoins des piétons et des cyclistes à l'heure du déconfinement, en contexte de la COVID-19.

Pour le moment, nous sommes toujours confinés et nous ne souhaitons pas encourager les attroupements, ou encore, inviter les gens à sortir de leur domicile pour effectuer des déplacements non essentiels. Mais il faut planifier dès maintenant la façon d'adapter l'espace

public pour être prêt pour la période de déconfinement graduel qui se fera tout en maintenant les exigences de distanciation.

En ce moment, ce sont surtout les autorités des quartiers denses qui agissent pour sécuriser les endroits où il y a déjà trop de piétons, par exemple l'aménagement des corridors sanitaires à Montréal ou la fermeture à la circulation automobile d'un pont à Drummondville. Par contre, dès cet été, avec l'exigence de 2 mètres de distanciation qui va se maintenir, le nombre de piétons qui augmente, l'annulation de vacances à l'étranger pour plusieurs et la fermeture de plusieurs centres de loisirs et de culture, le transport actif devient le loisir, le sport et le transport. De plus, la reprise graduelle des activités qui viendra avec le déconfinement va amener plus de circulation, ce sera un enjeu pour plusieurs municipalités au Québec.

Contexte mondial

Il existe un mouvement mondial en faveur de la mobilité active. De Calgary en passant par Milan et par Oakland, plus de 130 villes agissent pour adapter l'espace public aux besoins propres des piétons et des cyclistes dans le contexte actuel. De la fermeture complète des rues à la circulation automobile, à la mise en place de rues ouvertes à la circulation locale seulement ou de nouveaux corridors réservés ou à la modification des cycles de feux de circulation, de nombreuses avenues ont été explorées pour offrir plus d'espace à ceux qui souhaitent se déplacer activement. Et ce n'est pas seulement l'apanage des plus grandes villes, 20 % des villes qui ont déjà annoncé des actions en ce sens comptent moins de 100 000 habitants.

Mais, ces solutions ne sont pas nécessairement simples à mettre en œuvre. En effet, les villes se heurtent à plusieurs défis pratiques, puis, il ne suffit pas de dire à tous : partagez la rue maintenant ! Il y a un cadre à respecter et il faut aussi assurer la sécurité des piétons dans le contexte de rues tranquilles qui pousse certains automobilistes à des excès de vitesse.

Et c'est pour ça que nous nous sommes rassemblés pour en discuter dans le cadre de ce panel !

Mots des panélistes

Mélanie Dubé, MTQ

« On voit ces municipalités qui agissent partout dans le monde en mettant en place différentes actions. Nous avons un cadre normatif et réglementaire au Québec qui est sans doute différent que celui de ces villes et qui ne nous permet peut-être pas d'appliquer certaines de ces solutions telles quelles ici. Quels sont les outils, à l'intérieur de ce cadre québécois, qui permettraient aux municipalités de mettre en œuvre des actions à court terme? »

Il existe une dualité entre le Code de la sécurité routière, qui encadre la législation, obligeant le piéton à circuler sur le trottoir quand il existe ou sur le bord de la chaussée, et les mesures de distanciation sanitaires mises en place pour faire face à la COVID-19.

- **Article 626** donne le pouvoir aux municipalités de réglementer pour favoriser l'application de la distanciation physique.
- **Article 626, paragraphe 5** : réglementer la circulation ou créer des rues piétonnes ;
- **Article 626, paragraphe 19** : identifier des rues partagées (adopté en 2018, concept européen), où le piéton peut circuler où il le souhaite. Concept de zone de rencontre entre piéton, auto et vélo, avec priorisation des piétons.
 - Le piéton marche où il veut dans le sens qu'il veut ;
 - les cyclistes et les véhicules priorisent le piéton ;
 - vitesse de 20 km/h max ;
 - pas de distanciation précisée entre les usagers, précise de nombreuses zones d'exclusion et privilégie les zones avec fortes activités urbaines.
 - **Bienfaits** : confort et sécurité de tous, augmente la qualité de vie en milieu urbain, diminuent le trafic automobile.

*Le concept pique votre intérêt ? Renseignez-vous en consultant le **Guide des rues partagées**, sur le site web du MTQ.*

Pierre-Yves Chopin, Vivre en Ville

« Avant de mettre en place des mesures, et même si on veut agir vite, il faut planifier correctement les choses. Comment prioriser? Où et comment intervenir ? »

Se déplacer pour quelles actions ?

La marche de loisir est en changement et continuera de changer, notamment cet été en raison des vacances dans le contexte de la COVID-19. Alors, où intervenir ?

Une question d'équité : où sont les aménagements déficients, les densités de population plus élevées? Où la population a-t-elle peu accès à des espaces publics ou privés? Prendre en compte la présence/densité d'enfants.

Mesures suggérées :

- Piétonnisation, une mesure simple et efficace. Il existe cependant une dualité de la contrainte d'accès aux commerces, sur une rue résidentielle ou sur une rue/artère commerciale très achalandée ;
- Mesures d'apaisement ou corridor sanitaire ;
- Rue partagée : selon M. Chopin, il s'agit d'un concept très intéressant pour une rue très achalandée et commerciale, mais qui est difficile à mettre en place (il faut préciser la réglementation, la signalisation, etc.). Dans l'optique de se doter d'une vision à plus long terme, ce serait l'occasion d'établir les zones qui seraient de bonnes candidates pour de futures rues partagées, améliorant notre qualité de vie.

Vivre en Ville œuvre actuellement sur un guide d'apaisement des rues, restez à l'affût!

Mikael St-Pierre, CEUM

« Est-ce que cette crise est une opportunité de revoir l'aménagement de nos quartiers pour favoriser la mobilité active? À quoi faut-il s'attarder dès maintenant pour s'assurer de saisir cette occasion? »

- Mikael espère que cette crise est une opportunité de changement.
- Défis pour nos villes qui ont été construites pour faciliter les déplacements automobiles et le transport de marchandises.
- La crise nous force à nous rendre compte de l'importance des entreprises locales et de la richesse que représentent les artères commerciales locales.
- Urbanisme tactique : des aménagements temporaires qui permettent de visualiser et de mettre à l'épreuve des changements possibles afin de voir comment les aménagements peuvent influencer le comportement des usagers.
- Majorité des clients des petites artères commerciales locales viennent d'un rayon de 1 km.
- Prenons le temps pour offrir des expériences de magasinage local inégalées.
- Par la suite, possibilité de pérenniser ces aménagements.
- Il est important d'inclure les citoyens et les résidents dans ces discussions.

John Husk, conseiller municipal, ville de Drummondville

« Pouvez-vous nous parler de l'expérience de Drummondville? Pourquoi avez-vous décidé d'agir pour allouer de l'espace à la mobilité active et quels sont les défis et opportunités que vous voyez comme municipalité dans la situation actuelle? »

- Adoption d'un plan de mobilité durable l'an passé.
- Contexte :
 - 89 % des déplacements se font en *auto solo* ;
 - la part de la marche est en baisse (de 7 à 4 %, depuis 2016).
 - 2 ponts qui franchissent la rivière Saint-François.
 - Pont infranchissable à pied avec les mesures de distanciation qui imposent de grands détours ou une perte d'accessibilité.
- Mesures :
 - Fermeture d'un pont et d'une rue adjacente au pont ;
 - Implantation d'accès cyclistes (encourageant le transport actif et non juste piéton)
 - Mise en valeur d'une d'un parcours piéton qui était déjà aimé et utilisé avant la COVID-19.

Enjeu d'acceptabilité sociale : les réflexes favorables à la marche ne sont pas immédiats. De plus, le fait d'enlever des places des stationnements à un commerce favorise cette perception qu'on agit au détriment des commerçants alors que l'on souhaite vitaliser les espaces commerciaux en créant des espaces plus conviviaux pour ceux qui souhaitent se transporter activement.

Questions des participants

1. Quelle est la méthode la plus rapide pour partager la rue sans créer une rue partagée (ex. Denver, Oakland, NY) ?

Mélanie Dubé, MTQ

- Utiliser les bons panneaux de signalisation, pour envoyer les bons messages et ne pas mélanger les usagers ;
- Ne pas confondre la rue partagée vs le partage de la rue (promotion/sensibilisation), ne pas utiliser les panneaux de signalisation de rue partagée, ne pas mélanger les usagers.

Pierre-Yves Chopin, Vivre en Ville

- Mettre en place des mesures empêchant ou décourageant la circulation de transit ;
- Installer des panneaux de « circulation locale seulement » ;

À noter qu'au Québec, les villes et différentes entités territoriales sont habituellement plus ouvertes et font preuve de plus de créativité en temps de grands travaux. Nous pouvons constater quelques expériences intéressantes en ces contextes. Le tout demeure sujet à validation par les autorités pertinentes concernant l'aspect réglementaire.

John Husk, ville de Drummondville

Il est peu probable de créer un réseau complet et intégré de rues partagées pendant le temps de la pandémie, toutefois il est possible de penser dès maintenant au plan de déconfinement et aux mesures temporaires déterminées par le gouvernement. Pour cette étape, il serait judicieux de prioriser les aménagements temporaires dans les lieux les plus achalandés, qui pourront être des exemples pour d'autres initiatives par la suite.

Mélanie Dubé, MTQ

Il est possible d'implanter des « rues barrées » (panneau orange fluo) aux automobilistes, pas nécessairement dans le cadre de travaux, mais bien pour répondre à des besoins particuliers et temporaires (ne pas confondre avec des installations permanentes, nécessitant la signalisation permanente et de prescription). Ce type d'aménagement doit donc être annoncé en amont pour accompagner l'ensemble des usagers de la route et pas seulement le piéton.

2. Dans le contexte où il existe un réel souci de ne pas créer d'attroupements et enjeux de cohabitation (piétons, coureurs, cyclistes...), quelles mesures proposez-vous pour favoriser la cohabitation ?

Mikael St-Pierre, CEUM

Si des mesures sont prises pour favoriser la distanciation sociale, il ne faudrait pas que ces mesures fassent en sorte que les différents usagers du transport actif doivent se disputer ces espaces.

Aspects positifs des transports actifs :

- Favoriser les transports actifs apporte énormément de bénéfices économiques, même si la perception des citoyens peut être différente ;
- Les impacts positifs sur l'environnement liés à la réduction des déplacements automobiles se constatent clairement depuis le début de la crise.

Pierre-Yves Chopin, Vivre en Ville

Le nerf de la guerre, c'est l'espace: s'il y a des problèmes de cohabitation entre les piétons et les cyclistes, il faut tout simplement leur offrir plus d'espace.

Dans les prochaines semaines, il y aura de plus en plus de cyclistes, mais aussi plus de piétons qui voudront emprunter les pistes multifonctionnelles, par exemple. Les cyclistes auront donc peut-être davantage envie d'utiliser la rue pour se déplacer efficacement, mais pour permettre ça, il faut que la rue soit sécuritaire pour les cyclistes.

Est-ce qu'on peut convertir des rues à sens uniques pour récupérer une voie pour les cyclistes, ou, sur un boulevard à 4 voies, récupérer une voie dans chaque direction pour en faire des voies de circulation pour les transports actifs.

Quelles sont les solutions pour ne pas créer de conflits ? Il n'y a pas d'autre solution que d'offrir plus de place aux usagers du transport actif.

John Husk, ville de Drummondville

On constate un phénomène d'autorégulation des citoyens quand on leur donne suffisamment d'espace. Le tout pourrait être agrémenté d'une présence policière également, mais en donnant à tous les usagers de la route un espace adéquat, la cohabitation est moins conflictuelle.

3. Comment tirer profit de l'existant : plans existants, mise en œuvre du réseau projeté plus rapidement, signalisation en stock, aménagement, ressources citoyennes... ?

John Husk, ville de Drummondville

Il faut prendre en compte la mise en place et l'entretien de la signalisation et de l'équipement (utiliser les barrières de foule, la signalisation de travaux orange), soit concevoir des aménagements qui sont simples à mettre en place et surtout avec le moins d'entretien possible (rappelons que les effectifs municipaux sont réduits).

Pierre-Yves Chopin, Vivre en Ville

- S'inspirer de l'expérience des équipes de gestion d'événements (course à pied, braderies...);
- le marquage des routes se fait au printemps, peut-on modifier le marquage qui va s'effectuer prochainement pour l'ajuster aux besoins des cyclistes et des piétons dans le contexte de la distanciation physique (ajouter une ligne de rive qui élargit le trottoir par exemple) ?
- Concernant les feux de circulation et la phase piétonne : augmentation de l'achalandage piéton, augmenter la fréquence et le temps de passage piéton, automatiser les phasages.

4. Devrait-on interdire l'accès à certains usagers pour assurer la distanciation physique ?

Mélanie Dubé, MTO

Au niveau réglementaire, les municipalités ont la possibilité de le faire pour les véhicules routiers.

On doit partir du principe de la prudence, dont on ne parle pas beaucoup et qui est applicable quand on parle de partage de la rue. Au-delà de ce qui est réglementaire et des normes, ce principe peut être appliqué lorsqu'un piéton se trouve dans la rue, peu importe les circonstances. Ce principe fait en sorte que l'automobiliste doit faire preuve de prudence envers le piéton ou le cycliste. Il existe une volonté de partager de la route de façon sécuritaire et de faire appel au sens civique des usagers afin de faire preuve de prudence envers les usagers vulnérables.

John Husk, ville de Drummondville

Avec des ressources en moins, le contrôle des usages est fastidieux. Ce doit être des exceptions, l'important est de donner plus d'espace à tous.

Exemple : À Drummondville, ils n'ont pas fermé un *parc*, ils ont fermé son stationnement pour en restreindre l'achalandage et réserver l'accès aux piétons et aux cyclistes.

Mikael St-Pierre, CEUM

Être plus proactif, nous savons qu'il existe un lien entre la façon dont on crée notre environnement bâti et notre santé (surpoids) ainsi que notre sécurité (collisions mortelles piétonnes). Soyons proactifs, il est possible de tester des mesures. Dans toutes les villes, on prend des mesures pour organiser des braderies/ventes de trottoir : c'est le moment de tester ces mêmes mesures à d'autres fins.

Idées : jeu libre ou des « rues scolaires », la fermeture de rues d'école 30 minutes avant et après les classes. Ceci aurait comme effet de hausser la popularité du transport actif chez les enfants et de réduire la densité de véhicules aux abords des écoles.
Évaluer les succès des expérimentations qui seront faites dans les prochaines semaines et mois.

⇒ **Profitez des prochains mois pour tester et évaluer des solutions qui pourront devenir nos aménagements sains et sécuritaires futurs.**

Votre municipalité expérimente et met en place des actions? Envoyez-nous des photos et une description à info@pietons.quebec!