



Fiche technique

Cohabitation des piétons et des cyclistes sur les sentiers polyvalents

Contexte

Les sentiers polyvalents sont nombreux au Québec. Sur la Route verte, plus de 95% des sentiers en site propre sont des sentiers polyvalents. Ils favorisent la pratique de la marche, du vélo et d'autres modes de transport actif et ils présentent plusieurs avantages, mais ils peuvent soulever des enjeux de cohabitation entre les divers usagers, notamment entre piétons et cyclistes. Les gestionnaires de sentiers polyvalents doivent faire face à ces enjeux et assurer autant que possible la sécurité, le confort et la cohabitation harmonieuse des usagers qui empruntent leurs infrastructures.

Cette fiche se concentre sur les enjeux de cohabitation entre piétons et cyclistes sur les sentiers polyvalents et propose des pistes d'action à leurs gestionnaires pour favoriser cette bonne cohabitation. Ces pistes concernent :

- La communication
- La réglementation
- Les aménagements

La fiche a été produite suite à la tenue de l'atelier *La cohabitation des usages sur les sentiers polyvalents*, organisé par Vélo Québec et l'Association des réseaux cyclables du Québec (ARCQ) dans le cadre du colloque Transformer nos milieux de vie par le vélo, en octobre 2022. Elle tient compte des normes et des bonnes pratiques détaillées dans les documents de référence suivants :

- [Normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour les voies cyclables](#)
- [Guide technique Aménager pour les piétons et cyclistes](#)
- [Référence Qualité Route verte](#)

Divers autres enjeux touchant les sentiers polyvalents ne sont pas abordés dans la présente fiche, tels que le besoin d'un cadre réglementaire pour les vélos à assistance électrique (VAÉ), la gestion des aides à la mobilité motorisées (AMM) et la cohabitation des usages hivernaux (ski de fond, raquette, fatbike, etc.). Des outils ou fiches complémentaires pourraient être développés pour aborder ces aspects importants. Un avis technique sur [Les enjeux de cohabitation avec les quads sur la Route verte](#) est disponible sur le site routeverte.com



2. Qu'est-ce qu'un sentier polyvalent ?

Le sentier polyvalent est réservé aux piétons, aux cyclistes et à d'autres modes de déplacement actif (patin à roulettes, planche à roulettes, trottinette, fauteuil roulant, etc.), suivant la réglementation en vigueur. Il est interdit aux véhicules motorisés tels qu'autos, camions, motos et quads (sauf les véhicules d'urgence et d'entretien), mais habituellement accessible aux vélos à assistance électriques (VAÉ) et aux aides à la mobilité motorisées (AMM), telles que fauteuils roulants électriques, triporteurs et quadriporteurs. Les usages autorisés sont réglementés par l'organisme gestionnaire du sentier : municipalité, MRC ou organisme à but non lucratif (OBNL) dûment mandaté par la municipalité.

Le sentier polyvalent est implanté en site propre ou dans une emprise routière, il est séparé physiquement des voies de circulation, et est habituellement revêtu d'asphalte ou de criblure de pierre.

Il faut distinguer le sentier polyvalent d'une piste cyclable, qui est une voie réservée aux cyclistes, souvent en parallèle d'un sentier piéton.



Figure 1. Sentier polyvalent, P'tit Train du Nord



Figure 2. Sentier piéton et piste cyclable séparés, Québec



3. Enjeux

Pour les gestionnaires de réseaux cyclables, les principaux enjeux et défis touchant les sentiers polyvalents sont :

- Assurer la sécurité des usagers en minimisant les comportements dangereux :
 - Vitesse excessive
 - Dépassements de près
 - Inattention (téléphone, écouteurs, etc.)
- Assurer le confort des usagers et réduire l'insécurité perçue, notamment celle des personnes plus vulnérables :
 - Personnes âgées et à mobilité réduite
 - Familles avec jeunes enfants
- Créer des attentes réalistes quant aux comportements des usagers :
 - Sens de circulation
 - Circulation côté à côté

De manière générale, plus l'achalandage est élevé, plus la cohabitation soulève des enjeux. Ces derniers sont le plus souvent associés aux habitudes de circulation et aux comportements sociaux. Sur un sentier polyvalent, les usagers ont tendance à :

- Circuler côté à côté lorsqu'ils se déplacent à deux ou en groupe.
- Changer de côté pour rechercher le soleil ou l'ombre, selon qu'il fait frais ou chaud, et pour éviter les flaques d'eau.
- Conserver les mêmes habitudes qu'ailleurs sur le réseau routier
 - Circuler à droite de la chaussée à vélo, comme prévu par le Code de la sécurité routière (CSR) pour les cyclistes et automobilistes².
 - Circuler à gauche ou à droite de la chaussée à pied, tel que permis par le CSR pour les piétons³.



Figure 3. Partage du sentier, Sherbrooke

² Code de la sécurité routière, C-24.2, art 320 et 487.

³ Code de la sécurité routière, C-24.2, art 453.s



4. Pistes d'action pour favoriser une cohabitation harmonieuse

4.1 Communication

La mise en place d'une stratégie de communication permet de faire connaître les comportements attendus aux usagers. Elle peut inclure la mise en place d'un code de conduite, la signalisation, la terminologie et la diffusion d'information.

4.1.1 Code de conduite

Un code de conduite permet de communiquer des messages importants et des attentes relatives au comportement des usagers.

L'adoption d'un code de conduite cohérent avec le Code de la sécurité routière (CSR) et avec le principe de prudence qui y est inscrit favorise son respect, puisque les usagers ont l'habitude de les appliquer. Le principe de prudence stipule que : « Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public ». ¹L'inclusion des éléments suivants au code de conduite encourage la courtoisie et la tolérance.

Pour les cyclistes (et autres usagers sur roue) :

- Accorder la priorité aux piétons en tout temps.
- Maintenir une vitesse raisonnable et ralentir si la situation le requiert (voir aussi section 4.2.1)
- Assurer une distance d'au moins 1 m pour croiser ou dépasser un autre usager.
- Annoncer ses dépassements, verbalement ou à l'aide d'une clochette.
- Ne pas rouler avec un chien (libre ou en laisse) à ses côtés

Pour tous les usagers :

- Circuler à droite du sentier autant que possible (voir section 4.2.2)
- Demeurer attentif et prudent envers les autres usagers
- Circuler à la file lorsque :
 - l'achalandage est élevé
 - d'autres usagers approchent pour nous croiser ou nous dépasser
 - on approche d'une courbe ou d'une intersection
- Tenir son chien en laisse près de soi (permis aux piétons seulement, si les chiens sont autorisés)

¹Code de la sécurité routière, C-24.2, art 3.1 -

4.1.2 Signalisation et marquage

La signalisation est utile pour rappeler aux usagers que le sentier est partagé et pour encourager les comportements sécuritaires et courtois. De manière générale, la signalisation et le marquage doivent respecter les [normes](#) établies par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour les voies cyclables².

Aux principaux accès et à l'approche de secteurs achalandés, il est recommandé d'installer :

- Des panneaux P-120-11, qui indiquent que le sentier est partagé entre piétons et cyclistes (figure 4).
- Des balises flexibles centrales, qui rappellent que le sentier est partagé et incitent à adopter une vitesse modérée (ex. figure 5)

Le sentier polyvalent exige relativement peu de marquage au sol. Lorsque la surface le permet (ex. asphalte), le marquage de pictogrammes macle-vélo-piéton-flèche et d'une ligne axiale est recommandé aux endroits suivants pour rappeler que le sentier est partagé :

- Aux principaux accès
- Aux approches de croisements de routes
- Dans les courbes serrées et dans les pentes raides (plus de 6%)
- À l'approche des tunnels et autres passages à visibilité limitée
- Dans les secteurs très achalandés



Figure 4. Panneau P-120-11



Figure 5. Balise flexible centrale, P'tit Train du Nord



Figure 6. Marquage au sol, Brossard

²Tome V – Signalisation routière, chapitre 7-Voies cyclables, Ministère des Transports et de la Mobilité durable (un abonnement est requis pour consulter les normes en version numériques sur le site des Publications du Québec))



Si la réglementation prévoit une limite de vitesse (voir section 4.2.1) :

- Ajouter des panneaux « priorité aux piétons » sous les panneaux indiquant la limite de vitesse.
- Installer des radars pédagogiques (plus petits que les radars sur route) programmés de manière à :
 - Ce que la vitesse affichée ne dépasse pas 5 km/h au-dessus de la limite de vitesse en vigueur, afin d'éviter que certains usagers soient tentés d'atteindre la vitesse la plus élevée possible.
 - Diffuser un message pour féliciter les usagers qui respectent la limite de vitesse et interpellé ceux qui ne la respectent pas, par exemple : « merci » ou « ralentissez » (figure 7)



Figure 7:
Radar pédagogique

4.1.3 Terminologie

Le nom d'un sentier polyvalent est le premier indicateur donné aux usagers. Il est préférable d'éviter les termes qui donnent l'impression que le sentier est réservé à un seul type d'utilisateur, comme « piste cyclable », lorsqu'il s'agit plutôt d'un sentier polyvalent où d'autres usages sont permis. Le terme « sentier polyvalent » ou les exemples suivants sont plus adéquats :

- Lien cyclopédestre Boucherville-Longueuil
- Parc linéaire des Bois-Francs
- L'Estriade



4.1.4 Diffusion de l'information

Plusieurs médiums permettent de diffuser l'information et de sensibiliser les usagers au partage du sentier :

- Des panneaux informatifs à proximité des principaux accès et aux haltes, qui peuvent rappeler le code de conduite (figure 8)
- Des campagnes de communication sur les sites Internet et les médias sociaux du gestionnaire et des autres organisations locales telles que les clubs cyclistes, susceptibles de joindre les usagers du sentier, etc.
- Des kiosques de sensibilisation aux endroits stratégiques lors de moments achalandés.
- La présence de patrouilleurs sur le sentier en haute saison³.



Figure 8. Panneau informatif, P'tit Train du Nord

³ Voir le [Guide d'implantation - patrouille à vélo](#) de l'ARCQ



4.2 Réglementation

La circulation dans les sentiers polyvalents ou les pistes cyclables en site propre n'est pas régie par le Code de la sécurité routière (CSR). Les usages autorisés sont réglementés par l'organisme gestionnaire du sentier : municipalité, MRC ou OSBL dûment mandaté par une municipalité.

La réglementation précise ce qui est permis et interdit sur le sentier et doit être communiquée adéquatement. Lorsqu'un sentier polyvalent traverse plusieurs municipalités ou MRC, il est souhaitable que celles-ci harmonisent leurs réglementations respectives pour donner un signal cohérent à l'utilisateur et éviter toute confusion.

La réglementation peut être utilisée par le gestionnaire comme moyen de défense en cas de poursuite, à condition que des moyens soient mis en œuvre pour bien la communiquer et éviter un non-respect généralisé. Le contrôle de la réglementation par les corps policiers est cependant rare sur les sentiers et se limite généralement au non-respect de l'interdiction de véhicules motorisés (quads, motos, etc.).

Si les usages autorisés et certains comportements sont pertinents à encadrer par la réglementation, d'autres devraient plutôt faire l'objet de mesures de communication, sans réglementation.

4.2.1 Vitesse

La vitesse élevée pratiquée par certains cyclistes peut être source d'inconfort, voire d'insécurité pour les piétons et les autres usagers. Elle accroît les risques de collision et la gravité des blessures qui peuvent en résulter⁴.

La modération de la vitesse passe d'abord par la communication (voir section 4.1.1), mais l'adoption d'une limite de vitesse réglementée peut être pertinente en complément.

Une limite de vitesse comprise entre 20 km/h et 25 km/h réduit les risques et sera respectée par la plupart des cyclistes. Dans les zones très achalandées avec une diversité de types d'usagers, il est conseillé d'instaurer une limite de vitesse moins élevée, autour de 10 km/h.

La majorité des cyclistes ne disposent pas d'équipement permettant de connaître leur vitesse, mais ceux qui sont les plus susceptibles de rouler vite, comme les cycloportifs et les utilisateurs de vélos à assistance électrique, en sont souvent équipés. Dans les secteurs achalandés, l'installation de radars pédagogiques peut être pertinente (voir section 4.1.2)

En complément à l'établissement de limites de vitesse, il est souhaitable de bien communiquer à la communauté cycliste les circuits cyclables offerts qui conviennent à divers types de pratiques. Par exemple, les cycloportifs amateurs de vitesse peuvent être orientés davantage vers des circuits sur route à faible débit de circulation.

⁴ À 32 km/h, la puissance du choc est 60% plus élevée qu'à 25 km/h.



4.2.2 Sens de circulation

S'il est assez simple d'imposer un sens de circulation aux cyclistes, c'est moins facile et souhaitable pour les piétons.

Pour les cyclistes :

- Il y a consensus à exiger de circuler à droite et de dépasser à gauche.
- La règle est la même que celle s'appliquant sur la route et elle est simple à communiquer.

Pour les piétons :

- La circulation à droite sur les sentiers est naturelle, telle que dans d'autres contextes : trottoirs, corridors, etc.
- Certains piétons optent pour la circulation à gauche parce qu'ils préfèrent voir arriver les cyclistes, et aussi parce que c'est ce que prévoit le Code de la sécurité routière sur les routes sans trottoir, malgré que ce dernier permette également aux piétons de circuler dans le même sens que la circulation lorsque pertinent, par exemple pour éviter de traverser la chaussée ou afin de circuler du côté éclairé ou où l'accotement est le plus large.
- Imposer un sens de circulation aux piétons est complexe à appliquer et peut entraîner des effets pervers, tels que des poursuites judiciaires contre des piétons qui auraient dévié de leur voie.
- Il est préférable d'inciter les piétons à circuler à droite par divers moyens de communication, sans les obliger par la réglementation. Le code de conduite, la signalisation et la diffusion d'information sont des outils à utiliser en ce sens. Ici aussi, il est souhaitable d'harmoniser le message à l'échelle de l'ensemble du sentier lorsque celui-ci traverse plusieurs municipalités ou MRC.

4.2.3 Circulation côte à côte

Les usagers de sentiers polyvalents ont tendance à circuler côte à côte, ce qui est acceptable sur des segments peu achalandés, mais peut poser des risques à l'approche des courbes, des intersections, des passages à visibilité réduite (ex. tunnels) ainsi que dans les secteurs achalandés.

Interdire par réglementation la circulation côte à côte est contraire aux attentes de nombreux usagers et peut être difficile à faire respecter. Il est préférable de miser sur divers moyens de communication pour sensibiliser les usagers, avec une signalisation adéquate dans les secteurs à risque (voir section 4.1).

4.2.4 Chiens en laisse

La présence de chiens sans laisse est interdite. L'autorisation des chiens en laisse sur les sentiers polyvalents est à la discrétion des gestionnaires, mais n'est pas recommandée dans les secteurs achalandés.

Si leur présence est autorisée, la réglementation doit être cohérente avec la Loi visant à favoriser la protection des personnes par la mise en place d'un encadrement concernant les chiens. L'article 20 de son règlement d'application se lit comme suit :

Dans un endroit public, un chien doit en tout temps être sous le contrôle d'une personne capable de le maîtriser. [...] un chien doit également être tenu au moyen d'une laisse d'une longueur maximale de 1,85 m. Un chien de 20 kg et plus doit en outre porter en tout temps, attaché à sa laisse, un licou ou un harnais.

Le panneau P-120-100 « obligation de tenir les animaux de compagnie en laisse », devrait alors être installé.



Figure 9. Le panneau P-120-100



4.3 Aménagement

Selon les normes du MTMD, la largeur minimale pour un sentier polyvalent est de 3,75 m.

Dans les secteurs où on anticipe un achalandage élevé ou une diversité d'usagers se déplaçant à des vitesses variables, le sentier peut être élargi jusqu'à 4,5 m. L'élargissement facilite les dépassements et les croisements et il réduit les conflits entre les types d'usagers.

Lorsque le débit total de piétons et de cyclistes dépasse le seuil de 300 usagers à l'heure la plus achalandée ou plus de 30% de piétons, il est généralement préférable de construire un sentier piéton et une piste cyclable séparés.

Dans certains cas, si l'achalandage anticipé est faible et en cas de contraintes importantes, une largeur minimale de 3 m est acceptable selon le *Guide technique Aménager pour les piétons et les cyclistes* de Vélo Québec.

Tableau 1. Sentier polyvalent vs sentier piéton et piste cyclable séparés

	Avantages	Inconvénients
Sentier piéton et piste cyclable séparés	<ul style="list-style-type: none">• Minimise les conflits entre usagers	<ul style="list-style-type: none">• Nécessite plus d'espace• Coûts de construction et d'entretien plus élevé
Sentier polyvalent	<ul style="list-style-type: none">• Nécessite moins d'espace.• Coûts de construction et d'entretien moins élevés	<ul style="list-style-type: none">• Potentiels conflits d'usage lorsque l'achalandage est élevé.



4.3.1 Revêtement

Les sentiers polyvalents au Québec sont habituellement revêtus d'asphalte ou de criblure de pierre, chacun comportant des avantages et inconvénients. Le choix du revêtement et la qualité de son entretien sont des facteurs à prendre en compte en lien avec la cohabitation.

Tableau 2. Avantages et inconvénients des types de revêtement

	Avantages	Inconvénients
Asphalte	<ul style="list-style-type: none">• Accessible à une plus grande diversité d'utilisateurs et plus confortable.• Allonge la période d'utilisation du sentier• Permet le marquage au sol• Limite l'impact environnemental de l'érosion.• Nécessite moins d'entretien• Facilite l'entretien hivernal	<ul style="list-style-type: none">• Est plus coûteux à la pose• Peu se fissurer• L'entretien, lorsque requis, est plus complexe et coûteux
Criblure de pierre	<ul style="list-style-type: none">• Moins coûteux à la pose• Ne se fissure pas et plus simple à réparer• S'intègre bien à l'environnement	<ul style="list-style-type: none">• Limite l'accessibilité à certains usages (pas de patins, trottinettes, etc.)• Limite les périodes d'ouvertures• Ne permet pas le marquage au sol• Peut s'éroder (notamment dans les pentes) et avoir un impact environnemental• Nécessite des recharges et plus d'entretien



4.3.2 Améliorer la cohabitation en présence d'un sentier piéton et d'une piste cyclable

Si l'on opte pour un sentier piéton et une piste cyclable, afin de réduire le risque d'empiètement des piétons sur la piste cyclable, et des cyclistes sur le sentier piéton il est recommandé de :

- Séparer physiquement les deux sentiers par
 - Une bande végétalisée d'une largeur minimale de 1,0 m ou une bande podotactile d'une largeur minimale de 0,2 m
 - Ou une dénivellation par rapport à la piste cyclable, le sentier étant aménagé comme un trottoir.
- Localiser le sentier piéton à l'emplacement le plus attrayant (figure 10) :
 - Plus près du cours d'eau, d'un point de vue, etc.
 - Plus éloigné de la chaussée.
- Offrir un revêtement de qualité équivalente sur les deux sentiers de manière à éviter que les piétons ne marchent sur la piste cyclable si la chaussée du sentier piéton est molle ou boueuse, et vice versa.



Figure 10. Sentier piéton et piste cyclable, Québec



Références

Commission de la Capitale nationale (CCN). (2018). [Révision du Sentier de la capitale : Plan stratégique : Rapport de consultation publique des 21 et 22 février 2018.](#)

Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, Ville de Gatineau (service de l'urbanisme et développement durable). (15 septembre 2021). [Cohabitation des différents modes de déplacement sur l'emprise publique \(rues et sentiers\) : État de situation.](#)

[Guide technique. Aménager pour les piétons et les cyclistes.](#) Vélo Québec, 2019

Jolicoeur, Marc (octobre 2022). [Pour une cohabitation harmonieuse.](#) Présentation faite dans le cadre du colloque Transformer nos milieux de vie par le vélo.

[Normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable](#), Tome I – Conception routière, chapitre 15 – Voies cyclables, et Tome 5 – Signalisation routière, chapitre 7-Voies cyclables

Le partage des voies cyclables – [Une consultation publique de la Commission consultative sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal – L'analyse de Vélo Québec.](#) Montréal, Vélo Québec, 2011, ressource en ligne, Collections de BANQ.

Parc linéaire du P'tit Train du Nord. (2021, 20 juin). [Nouvelle réglementation : Réglementation et marche à suivre pour le partage de la piste multifonctionnelle Le P'tit Train du Nord.](#)

Pilon, Diane pour le Parc linéaire Le P'tit Train du Nord (octobre 2022). [Coexister sur les sentiers polyvalents, un défi humain.](#) Présentation faite dans le cadre du colloque Transformer vos milieux de vie par le vélo.

Rando Québec. (2020, 7 mai). [Rando Québec, Vélo Québec et Piétons Québec rappellent les règles de courtoisie.](#)