

LES QUARTIERS DU QUART D'HEURE

RAPPORT DE RÉFÉRENCE



Les quartiers du quart d'heure

Rapport de référence



Ville d'Ottawa
Direction générale de la planification, de
l'infrastructure et du développement économique
Septembre 2021

Table des matières

1. Contexte du projet.....	6
1.1. Les Cinq grands changements du nouveau Plan officiel et les quartiers du quart d'heure	6
1.2. La gestion de la croissance et les quartiers du quart d'heure.....	9
2. Les objectifs du projet	11
3. La consultation publique.....	12
3.1. La phase 1 de la consultation publique.....	12
3.2. La phase 2 de la consultation publique.....	14
4. Méthodologie pour l'attribution des notes correspondant aux conditions existantes	16
4.1. Notes attribuées aux services et aux commodités	16
4.1.1. Points d'implantation des services et des commodités.....	17
4.1.2. Le réseau de déplacements à moins de 15 minutes à pied des parcelles résidentielles	18
4.1.3. Services et commodités : notation des priorités dans le sondage	20
4.1.4. Concentration des services et des commodités	21
4.1.5. Cartographie simplifiée	22
4.1.6. Applicabilité dans la planification.....	23
4.2. Notes de l'environnement piétonnier.....	24
4.2.1. Intelligence artificielle.....	25
4.2.2. Expertise qualitative du caractère et de la forme bâtie	26
4.2.3. Données du SIG et analyse	30
4.2.4. Indice de sécurité.....	31
4.2.5. Indice d'agrément.....	31
4.2.6. Note de sécurité et d'agrément combinée	32
4.2.7. Corrélation entre l'expertise qualitative et l'expertise quantitative.....	32
4.2.8. Cartographie simplifiée	34
4.2.9. Applicabilité dans la planification.....	34
4.3. Notes combinées.....	35
5. Les quartiers du quart d'heure projetés	37
5.1. Analyse des lacunes.....	37
5.1.1. Le transect du cœur du centre-ville	38
5.1.2. Le transect du secteur urbain intérieur	43
5.1.3. Le transect du secteur urbain extérieur	48
5.1.4. Le transect du secteur de banlieue	53
5.1.5. Les villages dans le transect du secteur rural	59
5.2. Liens avec les autres plans et programmes de la Ville.....	63

5.3. Secteurs à analyser plus en profondeur	64
5.3.1. Services et commodités	65
5.3.2. Environnement piétonnier	65
6. Conclusion	67

Appendice A Cartes des quartiers du quart d'heure

Carte A1 : Points d'implantation des services et des commodités

Carte A1-1 : Points de localisation des épiceries et des supermarchés

Carte A1-2 : Points de localisation des parcs

Carte A1-3 : Points de localisation des établissements de services de détail

Carte A1-4 : Points de localisation des arrêts d'autobus

Carte A1-5 : Points de localisation des établissements de services de santé

Carte A1-6 : Points de localisation des stations de transport en commun de l'O-Train du TLR

Carte A1-7 : Points de localisation des centres communautaires intérieurs, des établissements récréatifs et des bibliothèques

Carte A1-8 : Points de localisation des écoles primaires et secondaires

Carte A1-9 : Points de localisation des centres de garde d'enfants

Carte A2 : Diversité des services et des commodités

Carte A3 : Diversité des services et des commodités et pondération prioritaire d'après le sondage

Carte A4 : Concentration des services et des commodités et pondération prioritaire d'après le sondage

Carte A5 : Accès aux services et aux commodités : notes combinées

Carte A6 : Environnement piétonnier et classification des rues commerciales

Carte A7 : Environnement piétonnier : expertise de tout le territoire de la Ville

Carte A8 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier sur tout le territoire de la Ville

Carte A8-1 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans le cœur du centre-ville

Carte A8-2 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans le secteur urbain intérieur

Carte A8-3 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans le secteur urbain extérieur

Carte A8-4 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans Kanata-Stittsville

Carte A8-5 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans Nepean-Sud et Riverside-Sud

Carte A8-6 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans Leitrim

Carte A8-7 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans
Orléans

Carte A8-8 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier dans les
Villages

Appendice B Questions du sondage public

Appendice C Analyse du sondage public

Remerciements

L'équipe du nouveau Plan officiel tient à remercier les directions générales, les groupes et les personnes suivantes, qui ont participé à ce projet en lui adressant leurs commentaires, leurs avis, des données et des questions et en lui consacrant du temps. Sans vous, il serait impossible d'améliorer nos quartiers.

La Direction de l'analyse géospatiale, de la technologie et des solutions; l'équipe de l'entretien hivernal; la Direction générale des travaux publics et de l'environnement; l'équipe du Plan de sécurité et de bien-être dans les collectivités; l'Équipe intégrée de services de quartier; la Direction générale des services sociaux et communautaires; les Services de développement économique; la Bibliothèque publique d'Ottawa; la Planification des installations et des parcs; la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations; chacune des Directions de l'examen des projets d'aménagement; la Direction du domaine public et du design urbain; le Groupe de travail des ambassadeurs du nouveau Plan officiel; la Direction des réseaux et de la politique de transport; la Direction de la gestion de la circulation locale et de la planification du transport actif; les Services de soutien technique et aux activités; Santé publique Ottawa; l'équipe de l'Étude sur les quartiers d'Ottawa; le personnel des Services de planification de la municipalité régionale de York; l'Ottawa-Carleton District School Board; l'Ottawa Catholic School Board; le Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario; et le Conseil des écoles catholiques du Centre-Est.

Nous remercions en particulier :

Johnny Eaton, de l'Unité des projets géospatiaux, pour l'analyse du SIG et la production des cartes;

le Dr Michael Sawada, de l'Université d'Ottawa, pour nous avoir permis de consulter ses travaux de recherche et les résultats sur la piétonnabilité perçue à Ottawa;

les membres du public qui ont répondu à nos sondages publics, qui ont participé à notre assemblée publique et qui ont fait des commentaires sur ce projet.

1. Contexte du projet

1.1. Les Cinq grands changements du nouveau Plan officiel et les quartiers du quart d'heure

Dans le cadre de la révision du texte du Plan officiel, la Ville a adopté le concept des quartiers du quart d'heure dans les [Cinq grands changements](#)¹, comme moyens d'intégrer la santé et la résilience dans la planification. Les Cinq grands changements, publiés le 22 août 2019 à l'occasion de la réunion conjointe du Comité de l'agriculture et des affaires rurales et du Comité de l'urbanisme et le 11 septembre 2019 à l'occasion de la séance du Conseil municipal, ont permis de définir les politiques-cadres les plus importantes du nouveau Plan officiel; ces politiques portent sur les thèmes de la croissance, de la mobilité, de l'esthétique urbaine, de la résilience et de l'économie.

Les quartiers du quart d'heure permettent d'avoir accès aux nécessités quotidiennes et hebdomadaires à moins de 15 minutes à pied. Il s'agit de « secteurs compacts et bien connectés, dans lesquels on peut avoir accès aux nécessités quotidiennes et hebdomadaires à moins de 15 minutes à pied et regroupant différents aménagements, qu'il s'agisse de l'ensemble des types de logements, des boutiques, des services, de l'accès local aux produits alimentaires, des écoles et des centres de garde d'enfants, de l'emploi, des espaces verts, des parcs et des sentiers. Ce sont des communautés complètes qui assurent le transport actif et le transport en commun, réduisent la dépendance à l'endroit des voitures et permettent de vivre en se déplaçant peu en voiture ou en s'affranchissant complètement de la voiture »². Le concept du quartier du quart d'heure s'inspire des déplacements à pied, qui représentent le mode de transport le plus universellement accessible. Cette approche, qui ne se veut pas exclusionnaire, porte essentiellement sur la mesure dans laquelle les déplacements à pied peuvent constituer une option viable, en plus des autres modes de déplacement. En outre, un réseau piétonnier prévoit aussi des déplacements pratiques et courts à vélo ou en voiture; toutefois, pour que les déplacements à pied constituent une option quand il s'agit de répondre à des besoins journaliers et hebdomadaires, un réseau cyclable ou automobile du quart d'heure serait trop lointain.

Les quartiers du quart d'heure s'inspirent du concept des « communautés complètes » et tiennent compte de l'évolution de notre réflexion sur la croissance saine et durable. Ce concept intègre les mesures du temps et de la distance et tient compte de l'échelle spatiale absente des « communautés complètes », ainsi que la volonté d'assurer la diversité des aménagements fonciers accessibles à pied. Ce concept tient aussi compte du fait que les aménagements fonciers et l'esthétique urbaine doivent intégrer les infrastructures du transport actif auxiliaires et miser sur les concepts des rues complètes si nous voulons que les options durables et de micromobilité représentent les choix les plus faciles et les plus pratiques pour les déplacements locaux. Le quartier du

¹ Ville d'Ottawa, août 2021, « Cinq grands changements » : https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel/news_feed/les-cinqs-grands-changements

² Ville d'Ottawa, juillet 2021, version provisoire du nouveau Plan officiel, section 13 : <https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel>

quart d'heure reprend tous les éléments qui permettent d'assurer la viabilité et le succès de ces infrastructures. En définitive, il s'agit d'un outil et d'un concept destinés à promouvoir les nombreux principes qui favorisent l'urbanisme et les sociétés saines, vivables et durables. Ce concept constitue aussi une structure-cadre de planification pour faire la promotion de la résilience dans un monde postpandémique.

Les facteurs qui contribuent à des collectivités saines, viables et résilientes sont variés et dépendent du contexte. Il n'existe pas de formule exacte. Toutefois, les travaux de recherche et les règles de l'art nous apprennent qu'il y a des éléments essentiels et des principes à respecter. La plupart de ces éléments et principes sont mis en lumière dans les documents de travail de 2019 qui ont permis de lancer le nouveau Plan officiel d'Ottawa, dont le document [Fondements d'Ottawa, ville en santé](#)³. Ce document fait état du rôle important des la conception des quartiers, du transport, du logement, de l'alimentation, ainsi que des environnements naturels et des espaces verts pour le bien-être des collectivités. Tous ces éléments doivent être réunis et se compléter. Le concept du quartier du quart d'heure transpose ces constats dans un modèle d'urbanisme qui permet de promouvoir un plan directeur et une structure-cadre pour une croissance saine et durable. Il nous permet d'intégrer ces concepts à l'échelle hyperlocale, animée par les éléments clés et tempérée par la souplesse.

Le quartier du quart d'heure est une stratégie essentielle pour promouvoir les Cinq grands changements dans un souci d'intégration grâce aux politiques du Plan officiel. Les quartiers du quart d'heure piétonnables viendront réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture et promouvoir l'équité, la santé sociale et physique et les collectivités durables. Il faut s'assurer que les logements sont proches des commerces et des services locaux grâce à un réseau de rues et de sentiers qui favorisent le transport actif, dont les déplacements à pied et à vélo, qui sont des solutions de rechange viables pour les déplacements locaux en voiture, ce qui ouvre des perspectives dans la promotion de la santé, de la viabilité et de la vitalité économique des collectivités. Les lieux conviviaux dotés d'une esthétique urbaine attrayante, ainsi que les caractéristiques d'aménagement d'espaces auxiliaires et l'ambiance des rues et des aménagements fonciers attenants ont une incidence sur l'utilisation que font les résidents des rues et des moyens qu'ils adoptent pour se déplacer. Les quartiers piétonnables favorisent les liaisons sociales, promeuvent la santé physique et mentale, réduisent les blessures et les maladies chroniques et rendent les lieux plus résilients au changement climatique. Ils intègrent les caractéristiques de l'aménagement du territoire et du transport qui rendent ces lieux plus inclusifs, plus équitables du point de vue des genres et plus conviviaux pour les différents groupes d'âge, en plus d'aider les quartiers à évoluer pour répondre aux besoins de tous, y compris ceux qui sont plus vulnérables. Ces quartiers promeuvent, dans le cadre des politiques, l'objectif voulant que tous, quels que soient leurs horizons ou l'étape de leur existence, aient essentiellement accès à ces infrastructures de l'environnement bâti qui leur permettent de prospérer. Les quartiers piétonnables sains doivent être aménagés sur tout le territoire de la Ville, en veillant à ce qu'ils soient généralement et équitablement accessibles. Le quartier du quart d'heure

³ Ville d'Ottawa, mars 2019, « Fondements d'Ottawa, ville en santé : Nouveau Plan officiel », document de travail : <https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel>

constitue la structure-cadre de planification qui fait appel à une approche « propre à Ottawa » dans l'articulation et la mise en œuvre de la vision des Cinq grands changements et en édifiant la ville que nous souhaitons sur l'horizon de planification de 25 ans du Plan officiel et au-delà de cet horizon.

Voici entre autres les grandes caractéristiques des quartiers du quart d'heure vigoureux et piétonnables :

- ensemble de logements pour une fourchette de revenus;
- niveaux de population et densités résidentielles qui étayent les boutiques et les services locaux;
- rues et réseaux de sentiers piétonniers et cyclables ombragés, permettant aux résidents d'avoir accès aux infrastructures et aux services qui constituent des solutions de rechange viables pour éviter d'avoir à dépendre de la voiture particulière;
- environnements sécuritaires et pratiques permettant aux enfants et aux jeunes de jouer, de se déplacer à pied ou à vélo ou de prendre les transports en commun pour se rendre à l'école;
- esthétique urbaine à l'échelle humaine de grande qualité, qui crée un sentiment d'appartenance au lieu. Il s'agit entre autres de la vitalité du domaine public, ainsi que des rues, des arbres, des points de rassemblement et des aires d'agrément locales ombragées et verdoyantes. Cette forme d'esthétique changera la manière dont l'espace des rues est aménagé provisoirement, dans le cadre d'événements ou de projets pilotes ou à titre permanent dans les cas où le Conseil municipal approuve un rééquilibrage permanent, par exemple un woonerf, qui cadre avec les plans de transport;
- accès sécuritaire et pratique aux transports en commun;
- domaine public favorisant des liaisons sociales, en invitant les gens à découvrir les espaces pendant toutes les saisons, au lieu de simplement traverser ces espaces;
- infrastructures des services publics comme les parcs et les espaces publics, les écoles, les centres communautaires, les centres de garde d'enfants agréés; les infrastructures récréatives et les bibliothèques. Les lieux publiquement accessibles, qui permettent de se connecter et qui contribuent à la qualité de vie et au bien-être sont particulièrement importants à l'heure où les quartiers continuent de se densifier;
- commerces de détail et services commerciaux des quartiers afin de réduire les heures de déplacement pour les besoins du quotidien et d'offrir aux résidents des perspectives d'emploi et d'autres perspectives économiques;
- accès à des produits alimentaires sains dans les supermarchés, les jardins communautaires, l'agriculture urbaine et les marchés agricoles locaux.

15-Minute Neighbourhood



Figure 1 : Le quartier du quart d'heure

1.2. La gestion de la croissance et les quartiers du quart d'heure

L'un des objectifs de la Stratégie de gestion de la croissance et du nouveau Plan officiel d'Ottawa consiste à permettre aux collectivités existantes de devenir des quartiers du quart d'heure piétonnables et à adopter la politique-cadre qui viendra accélérer l'aménagement des nouveaux quartiers et des nouvelles collectivités pour en faire des quartiers du quart d'heure.

L'objectif de la Ville dans la concentration de la croissance dans les collectivités établies veut aussi dire qu'il faut en favoriser l'évolution pour en faire des quartiers du quart d'heure piétonnables dotés de différents aménagements fonciers, dont un ensemble de logements (faisant appel à la fois à différents types de logements, à différentes superficies et en respectant le principe de l'abordabilité), de boutiques, de services, d'infrastructures communautaires, d'épicerie et de supermarchés, d'écoles, de parcs, d'espaces verts et de sentiers. Dans la planification de la densification, il faut donc tenir

également compte de la disponibilité de ces services et commodités afin d'aménager des collectivités complètes et florissantes. Ainsi, les secteurs existants et dotés d'excellents moyens d'accès aux services et aux commodités sont des lieux qui se prêtent parfaitement à la densification. Or, la croissance ne doit pas se limiter à l'aire de captation de 15 minutes de ces secteurs, puisque d'autres secteurs offrent différents degrés de services et de conditions d'accès à ces services et commodités et doivent donc eux aussi être densifiés pour respecter les objectifs de densification de la Ville d'Ottawa dans le cadre des Cinq grands changements. Les nouveaux résidents viendront grossir l'assiette démographique cliente de ces services et permettront à ces secteurs, grâce à la réalisation de la masse critique, d'attirer des moyens d'accès de plus en plus nombreux aux services, aux commodités et aux liaisons piétonnières au fil du temps, ce qui permettra de créer des quartiers du quart d'heure plus vigoureux, mieux connectés et plus complets.

Pour les nouvelles collectivités, il faudra donc planifier et construire des quartiers du quart d'heure denses, compacts, bien connectés et piétonnables, dotés d'un ensemble diversifié d'aménagements fonciers, dont un éventail de logements, de boutiques, de services, de moyens d'accès locaux aux produits alimentaires, d'écoles, d'emplois, d'espaces verts et de sentiers. Dans le transect du secteur de banlieue, l'aménagement des sites des zones vertes doit être conçu pour créer les quartiers du quart d'heure en optimisant la coordination des transports et de l'environnement bâti pour étayer les environnements très piétonnables et fortement axés sur les transports en commun. Conformément à la politique-cadre du nouveau Plan officiel, les zones commerciales doivent être conçues pour s'intégrer avec les secteurs résidentiels et être pensées à une échelle humaine, ce qui encouragera les résidents à faire appel aux modes de transport actif et de transports en commun pour leurs activités du quotidien. Les autres politiques-cadres favorables aux quartiers du quart d'heure pour l'aménagement des zones vertes du nouveau Plan officiel comprennent celles qui promeuvent la qualité de l'esthétique urbaine et qui favorisent un fort sentiment d'appartenance au lieu, un quadrillé de rues parfaitement connecté, des infrastructures de transport actif sécuritaires et pratiques, des liaisons sécuritaires entre les logements d'une part et, d'autre part, les services commerciaux et les infrastructures communautaires, les carrefours et les couloirs qui jouent le rôle de points de mire, les arbres urbains qui viennent créer de l'ombre, les rues animées sans clôtures continues et les terrains de stationnement masqués par rapport au domaine public.

2. Les objectifs du projet

L'étude du quartier du quart d'heure est la première étape à franchir pour analyser la composition et le contexte de ces quartiers dans leur évolution sur le territoire de la Ville. Cette analyse est menée en faisant appel à deux points de vue différents, soit les points de vue de la planification de l'aménagement du territoire et le point de vue de l'environnement piétonnier.

L'étude du quartier du quart d'heure ne définit pas le périmètre verrouillé et ne précise pas non plus les secteurs dans lesquels il existe des quartiers du quart d'heure. Cette étude ne suppose pas que tous pourront ou voudront toujours se déplacer à pied n'importe où. On fera appel à d'autres modes de transport selon les besoins et les conditions dictées par des considérations personnelles, et cette étude n'a pas pour but de remplacer par les déplacements à pied l'utilisation d'autres modes de déplacement dans ces cas. Cette étude vise plutôt à accroître les occasions permettant aux déplacements à pied de constituer une option viable pour le plus grand nombre possible. Afin de permettre de recenser les moyens grâce auxquels on peut accroître les options piétonnables, cette étude commence par établir une norme de base des conditions existantes, avant d'enchaîner avec une analyse des améliorations à apporter dans l'environnement bâti. Les objectifs de cette étude consistent à :

1. créer une norme de base :
 - a. pour les conditions d'accès aux services et aux commodités à partir des propriétés résidentielles;
 - b. pour la sécurité relative et l'agréabilité des circuits de déplacements à pied menant à ces services et à ces commodités;
2. évaluer les moyens grâce auxquels la Ville peut améliorer ces notes éventuellement.

Cette analyse, qui fait l'objet du rapport de référence, peut éventuellement être revue afin de constater l'amélioration des notes au fil du temps, en sachant que la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et la Ville ne maîtrisent pas certains aspects des quartiers du quart d'heure et que certaines améliorations demanderont plus de temps que d'autres. Dans cette étude, nous reconnaissons aussi que certains services et commodités ne peuvent pas se situer physiquement à moins de 15 minutes à pied de tous les secteurs résidentiels de la Ville, ce qui vient renforcer l'importance d'un réseau de transport offrant des options pour différents modes de déplacement.

3. La consultation publique

La consultation publique est une source d'information importante pour le projet du quartier du quart d'heure. Cette consultation s'est déroulée en deux phases. La première phase, menée à l'été 2020, était constituée d'un groupe de discussion et de sondages publics. La deuxième phase, menée au printemps 2021, était constituée d'un groupe de discussion et d'une assemblée publique.

3.1. La phase 1 de la consultation publique

La phase 1 de la consultation publique s'est déroulée sous trois formes : une réunion avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel (PO), un sondage public en ligne et un sondage rural en ligne complémentaire. Ces trois formes de consultation publique ont apporté l'information essentielle qui a permis de mettre au point les notes des services et des commodités et les notes de l'environnement piétonnier.

À l'été 2020, l'équipe du projet s'est réunie et a consulté le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel⁴. Ce groupe est constitué de 30 représentants des groupes en quête d'équité dans toute la Ville d'Ottawa. La première réunion du personnel et du Groupe de travail a permis de revoir le concept des quartiers du quart d'heure, de donner un aperçu du projet des quartiers du quart d'heure et de discuter de la méthode d'analyse du point de vue de la planification de l'aménagement du territoire et de l'environnement piétonnier. La réunion s'est terminée par une discussion sur les services et les commodités que les membres du Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel jugeaient importants pour les quartiers du quart d'heure; la plupart de ces services et commodités faisaient partie des questions du sondage public.

Les discussions ont aussi porté sur l'environnement piétonnier et sur les obstacles à surmonter dans la mobilité pendant toutes les saisons de l'année, surtout en hiver. Les commentaires sont venus éclairer les questions du sondage portant sur l'environnement piétonnier et ont amené l'équipe du projet à se pencher plus attentivement sur les obstacles à surmonter dans la mobilité dans les mois de l'hiver, en se réunissant avec l'équipe de l'entretien hivernal de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement.

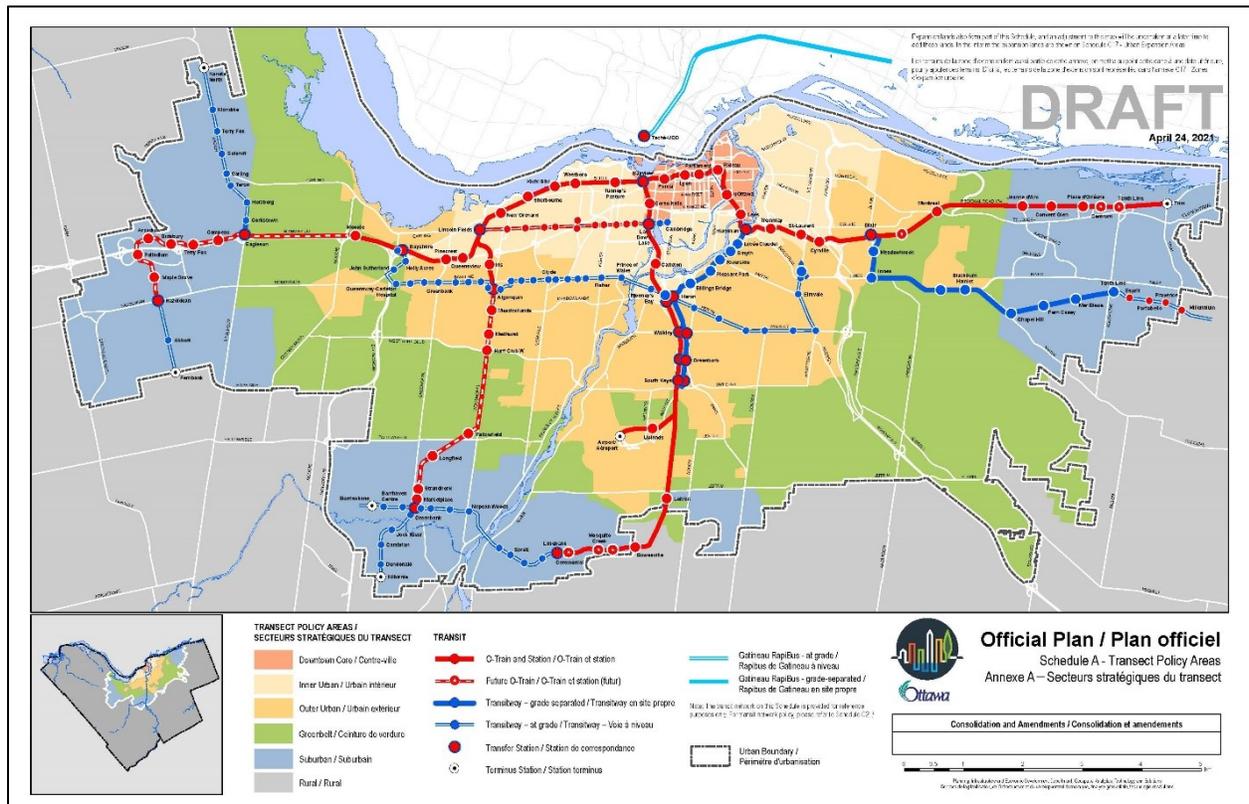
Les représentants du secteur rural du groupe ont noté qu'il y a des différences, dans les quartiers du quart d'heure, entre le secteur urbain et le secteur rural. Grâce à ces commentaires et aux autres commentaires des conseillers municipaux du secteur rural,

⁴ Le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel est constitué de représentants de 30 groupes divers, qui représentent les groupes en quête d'équité, dont les aînés, les LGBTQ2S+, les personnes vivant dans la pauvreté, les personnes en situation de handicap, les femmes, les immigrants, les francophones, les Autochtones, les résidents du secteur rural, les jeunes et les personnes racisées.

nous avons mis au point un sondage rural complémentaire afin de mieux analyser les opinions et points de vue des résidents du secteur rural.

Un sondage public en ligne s’est déroulé durant l’été 2020 pour analyser les besoins et les souhaits du public en ce qui concerne le quartier du quart d’heure. Ce sondage s’est étendu sur une durée d’environ six semaines; plus de 4 000 personnes y ont répondu. Il comportait des questions démographiques optionnelles, notamment sur l’âge, le genre, ceux qui ont ou non des enfants à la maison et ceux qui font appel à des dispositifs d’aide à la mobilité.

Les répondants pouvaient, à leur gré, donner leur code postal, ce qui a permis d’examiner les réponses par transect. Le « transect » est un concept adopté dans le Plan officiel et selon lequel la Ville est divisée en six anneaux — appelés « transects » — d’après les différentes périodes de l’aménagement du territoire et selon différentes formes bâties. À chaque transect correspondent des considérations de politiques propres, qui tiennent compte de ces différents contextes. Le cœur du centre-ville, le secteur urbain intérieur, le secteur urbain extérieur, la ceinture de verdure, le secteur de banlieue et le secteur rural constituent les transects. L’examen et l’analyse des réponses apportées aux sondages par transect constituent une autre strate de l’analyse ou des points de vue exprimés dans les réponses.



Carte des transects du Plan officiel

Le sondage public a été diffusé en ligne en faisant appel à différentes plateformes, dont la page Web du nouveau Plan officiel, les pages de la Ville d'Ottawa sur les réseaux sociaux, les sites Web et les infolettres des conseillers municipaux, de même qu'en faisant appel au Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel. La page Web du nouveau Plan officiel comprenait aussi une page consacrée à la « foire aux questions », qui permettait aux répondants de poser au personnel les questions sur le concept du quartier du quart d'heure avant de répondre au sondage.

Les questions du sondage ont permis d'évaluer les services et les commodités que priorisent les résidents dans les quartiers, ce qui manque dans leur quartier, les moyens grâce auxquels ils ont accès aux services et aux commodités dans leur quartier, ainsi que les facteurs et les éléments qui influent sur leur sécurité et sur leur plaisir de se déplacer à pied dans leur quartier.

Les réponses apportées par le public à ces questions ont aussi joué un rôle prépondérant dans les étapes suivantes du projet du quartier du quart d'heure et dans l'élaboration des notes attribuées aux services et aux commodités et des notes de l'environnement piétonnier, dont il est question dans les sections suivantes de ce rapport. La liste des questions du sondage est reproduite dans l'appendice B; le lecteur peut consulter l'aperçu et l'analyse des réponses apportées au sondage public, dont le profil démographique des répondants, dans l'appendice C.

Outre l'ensemble du sondage public, un sondage rural en ligne complémentaire s'est déroulé à l'été 2020 pour analyser expressément le point de vue des résidents du secteur rural, dans les villages et ailleurs. Les questions du sondage rural complémentaire ont été mises au point pour permettre d'évaluer les services et les commodités que priorisent les résidents et qui sont faciles d'accès à partir de leur logement, les secteurs dans lesquels ils se rendent plus souvent pour avoir accès aux services et aux commodités (par exemple le secteur urbain ou le village), les services et les commodités qui manquent dans le village le plus proche, la fréquence selon laquelle ils se rendent dans les villages pour avoir accès à des services et à des commodités, ainsi que les facteurs et les éléments qui influent sur leur sécurité et sur leur plaisir de faire des courses dans un village du secteur rural d'Ottawa. Les résultats du sondage rural ont mis en lumière la nécessité de prévoir plus de services et de commodités dans nos villages et le rôle essentiel des rues principales des villages dans la vie sociale des résidents du secteur rural. La liste des questions du sondage se trouve dans l'appendice B; le lecteur peut consulter dans l'appendice C l'aperçu et l'analyse des réponses apportées au sondage rural.

3.2. La phase 2 de la consultation publique

La deuxième phase de la consultation publique était constituée de deux assemblées qui ont eu lieu au printemps 2021 : l'une avec le Groupe des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel et l'autre, avec le grand public. Dans ces assemblées, on a présenté le concept du quartier du quart d'heure, les résultats de

sondages publics, les méthodes d'analyse dans la planification de l'aménagement du sol et dans l'environnement piétonnier, les premiers résultats dans l'attribution des notes des services et des commodités, les résultats initiaux des notes de l'environnement piétonnier et les prochaines étapes du projet, soit l'analyse des écarts.

L'assemblée publique générale s'est déroulée en ligne sur la plateforme Zoom et a réuni environ 300 participants. Après l'exposé, le public avait l'occasion de poser des questions sur les quartiers du quart d'heure. On peut prendre connaissance de l'[exposé sur diapositives](#)⁵ de l'assemblée publique en Zoom sur le site Web Participons Ottawa et prendre connaissance du texte de la [période de questions](#)⁶ de l'assemblée.

Les discussions qui ont eu lieu à la fin des deux assemblées ont permis de recenser les thèmes essentiels de l'analyse complémentaire, par exemple les normes de l'entretien hivernal, le Cadre de l'esthétique urbaine, le Plan directeur des transports et le Plan du transport actif. En outre, les réunions qui ont eu lieu avec le Groupe de travail des ambassadeurs et des ambassadrices du nouveau Plan officiel ont permis de mieux comprendre les points de vue des groupes en quête d'équité pour améliorer l'équité et l'inclusivité des quartiers à Ottawa. Par exemple, les obstacles à surmonter dans la mobilité se dressent contre l'utilisation des fauteuils roulants et des autres dispositifs d'aide à la mobilité; il peut s'agir des bordures abaissées et des bateaux de trottoir, ainsi que de la glace et de la neige à enlever pour assurer la mobilité toute l'année.

⁵ Ville d'Ottawa, mars 2021, Quartier du quart d'heure : https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel/news_feed/quartier-du-quart-d-heure-presentation-du-30-mars

⁶ Ville d'Ottawa, mars 2021, Quartier du quart d'heure – Présentations et périodes de questions : https://participons.ottawa.ca/nouveau-plan-officiel/news_feed/quartier-du-quart-d-heure-presentation-du-30-mars

4. Méthodologie pour l'attribution des notes correspondant aux conditions existantes

On a mis au point une méthodologie pour la notation et la cartographie des approches afin d'examiner les deux points de vue sur le quartier du quart d'heure dans ce projet : l'accès aux services et aux commodités, ainsi que l'environnement piétonnier. On a établi la cartographie du secteur dans le périmètre urbain du Plan officiel et dans les villages du secteur rural.

4.1. Notes attribuées aux services et aux commodités

Les quartiers du quart d'heure sont des lieux compacts et bien connectés, qui regroupent différents aménagements du territoire, dont un ensemble de boutiques, de services, de moyens d'accès locaux aux produits alimentaires, d'écoles et de centre de garde d'enfants, d'espaces verts, de parcs et de sentiers. Pour déterminer les services et les commodités que les résidents priorisent au quotidien à moins de 15 minutes à pied de leur logement, nous nous sommes inspirés des réponses apportées au sondage public.

Dans ce sondage, on invitait les répondants à noter une liste de services et de commodités et à faire connaître les « autres » services et commodités, dans l'ordre des priorités, qu'ils souhaiteraient à moins de 15 minutes à pied de leur logement. Les résultats de la notation prioritaire ont permis d'établir le classement des services et des commodités dans l'ordre décroissant que voici :

1.  épicerie et supermarchés
2.  parcs, avec ou sans terrains de jeux et aires de jeux d'eau
3.  commerces de détail et aménagements commerciaux, dont les restaurants, les librairies, les buanderies ou les entreprises de nettoyage, les boulangeries, les animaleries, les bars et les établissements de proximité
4.  arrêts d'autobus d'OC Transpo
5.  services de santé, dont les cabinets médicaux et dentaires et les pharmacies
6.  stations de l'O-Train ou du train léger sur rail
7.  centres récréatifs et communautaires intérieurs, dont les bibliothèques
8.  écoles élémentaires et secondaires
9.  centres de garde d'enfants

Le sondage prévoyait une option permettant aux répondants de proposer d'« autres » services et commodités afin de savoir s'il manquait des éléments dans la liste ci-dessus des services et des commodités. Dans ce sondage, le taux de réponse pour la catégorie des « autres services et commodités » s'est élevé à 38,5 %. Toutefois,

certaines réponses comprenaient les services et les commodités déjà énumérés ou faisaient l'objet d'autres commentaires, par exemple la nécessité de prévoir comme il se doit des bacs à ordures dans les quartiers ou l'entretien hivernal à assurer. Parmi les « autres services et commodités », les trottoirs et les sentiers, pour la sécurité des déplacements à pied et à vélo, ainsi que les circuits et les sentiers cyclables s'inscrivent aux deux premiers rangs. Les résultats du sondage indiquent que les trottoirs et les sentiers sont des priorités absolues dans les quartiers du quart d'heure; voilà pourquoi, dans ce projet, leur évaluation relève des notes attribuées à l'environnement piétonnier, ce qui démontre que dans l'ensemble, dans la liste initiale des services et des commodités, il ne manque pas de services ni de commodités pertinents pour cette étude de référence.

Les réponses ont constitué la pierre d'assise de notre système de notation des services et des commodités, qui a été établi pour connaître les conditions de base de l'accès des résidents à ces services et commodités à moins de 15 minutes à pied de leur maison. Les notes ont été attribuées à différentes étapes, représentées dans la progression des cartes exposées ci-après. (Cf. dans l'appendice A, les cartes à plus grande échelle.)

4.1.1. Points d'implantation des services et des commodités

La première étape de l'analyse a consisté à recenser tous les points d'implantation des neuf services et commodités d'après le sondage public. Ces points ont été dérivés de l'Enquête sur l'emploi de 2016 de la Ville d'Ottawa⁷, de l'Étude sur les quartiers d'Ottawa (EQO)⁸ et des données de la Ville pour des commodités comme les parcs. Les données de l'EQO ont servi à étoffer les données de l'Enquête sur l'emploi de 2016 et les statistiques de la Ville, puisqu'on disposait de données postérieures à 2016 dans l'EQO.

Voici les neuf services et commodités qui ont été recensés :

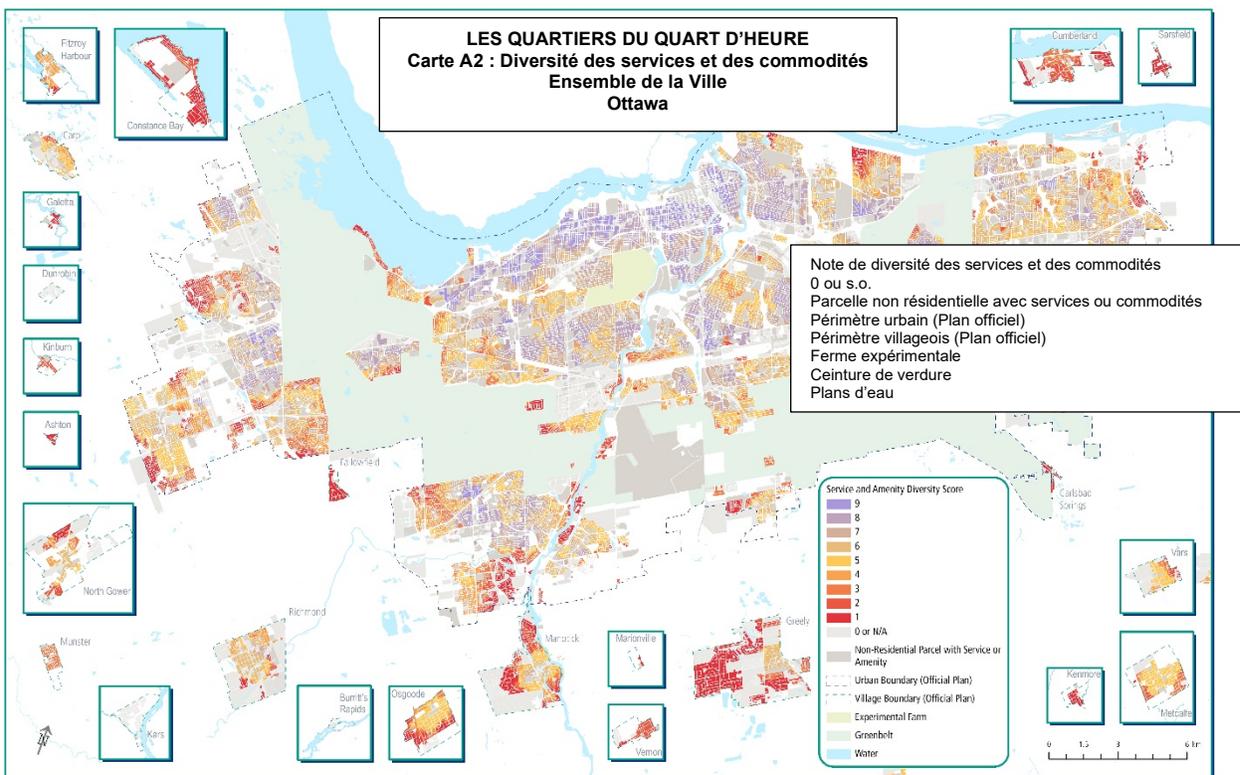
1.  épicerie et supermarchés
2.  parcs, avec ou sans terrains de jeux et aires de jeux d'eau
3.  commerces de détail et aménagements commerciaux, dont les restaurants, les librairies, les buanderies ou les entreprises de nettoyage, les boulangeries, les animaleries, les bars et les établissements de proximité
4.  arrêts d'autobus d'OC Transpo
5.  services de santé, dont les cabinets médicaux et dentaires et les pharmacies
6.  stations de l'O-Train ou du train léger sur rail
7.  centres récréatifs et communautaires intérieurs, dont les bibliothèques

⁷ Ville d'Ottawa, janvier 2021, « Enquête sur l'emploi de 2016 » :

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/employment_survey_2106_en.pdf

⁸ Étude sur les quartiers d'Ottawa : <https://www.neighbourhoodstudy.ca/fr/>

Ce réseau de déplacements à pied a été créé en regroupant le réseau piétonnier de la Ville, dont les trottoirs, les sentiers et les ponts pour piétons et cyclistes, ainsi que le réseau routier de la Ville. On a créé un réseau piétonnier de 1 200 mètres autour de chaque parcelle résidentielle; la distance de 1 200 mètres⁹ représente une moyenne pour les déplacements des résidents. Si certains résidents peuvent se déplacer plus rapidement ou plus lentement, cette moyenne est une approximation raisonnable de la distance parcourue pendant 15 minutes à pied, ce qui permet d'étayer l'analyse des quartiers du quart d'heure. On a ensuite attribué à chaque parcelle résidentielle une note comprise entre 1 et 9, en donnant un point pour chaque service et chaque commodité à moins de 15 minutes à pied.



Carte 2 : La diversité des services et des commodités des quartiers du quart d'heure

La carte 2 fait état de la présence de chaque type de commodité à moins de 15 minutes à pied; les zones rouges représentent les commodités les moins présentes, et les zones magenta, les commodités les plus présentes. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A2). Il ne faut pas confondre ces données avec le nombre de chaque type de commodités à moins de 15 minutes à pied. Par exemple, on a attribué un point à chaque parcelle résidentielle qui comprenait une épicerie à moins de 15 minutes à pied, un point s'il y avait un ou plusieurs parcs à moins de 15 minutes à pied, un point s'il y avait des services de santé à moins de 15 minutes à pied, et ainsi

⁹ En moyenne, une personne se déplace au rythme d'environ 5 km l'heure, en parcourant une distance de 400 mètres en moins de 5 minutes, soit 1 200 mètres en moins de 15 minutes.

de suite. S'il y avait au moins deux épiceries à moins de 15 minutes à pied, on a attribué un point à chaque parcelle résidentielle. En attribuant au moins un point à chaque service et à chaque commodité, tous ont été notés sur un pied d'égalité, et non en fonction de la priorité donnée à ces services et à ces commodités.

4.1.3. Services et commodités : notation des priorités dans le sondage

Comme le démontre le sondage public, on jugeait que certains services et commodités étaient plus importants que d'autres. On a mesuré l'importance relative des services et des commodités d'après le sondage public; cette pondération est représentée graphiquement dans la figure 1 ci-après : les épiceries ont eu droit à la note de pondération la plus élevée, suivies par les parcs, les établissements de détail, les arrêts d'autobus, les services de santé, les stations de l'O-Train du TLR, les établissements récréatifs, les centres communautaires, les bibliothèques, les écoles et les centres de garde d'enfants.

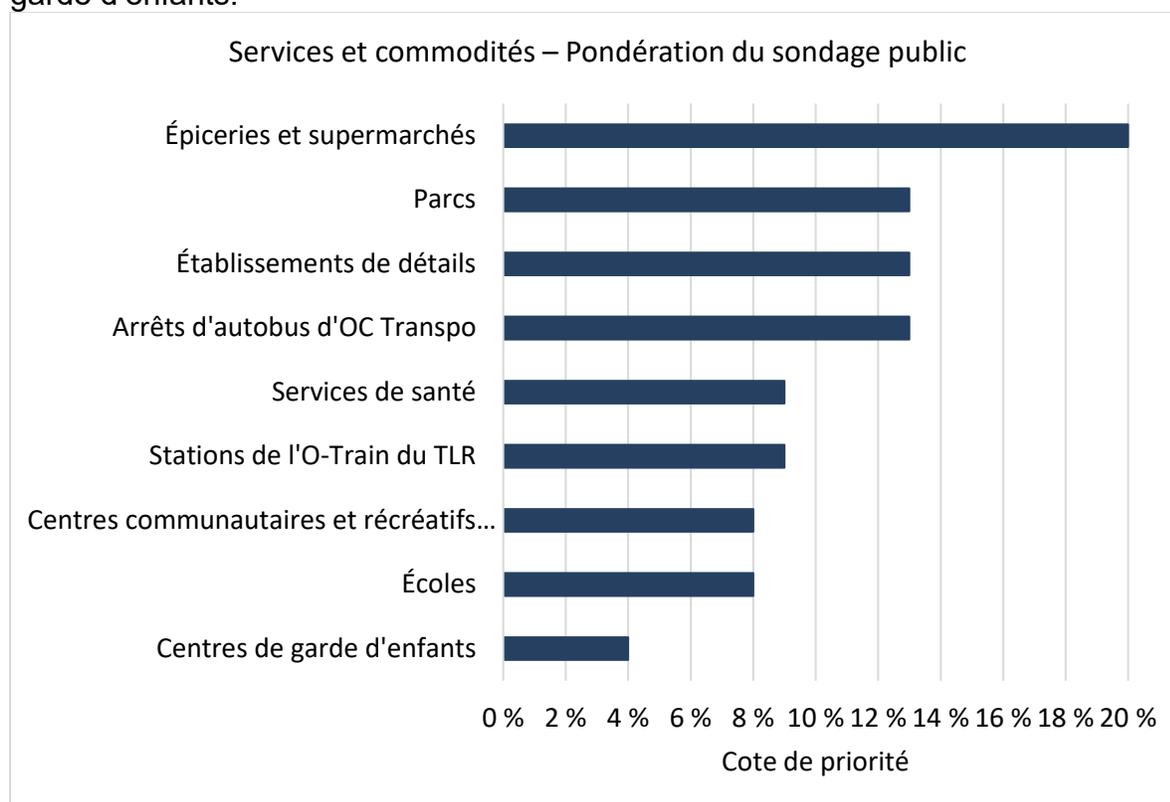
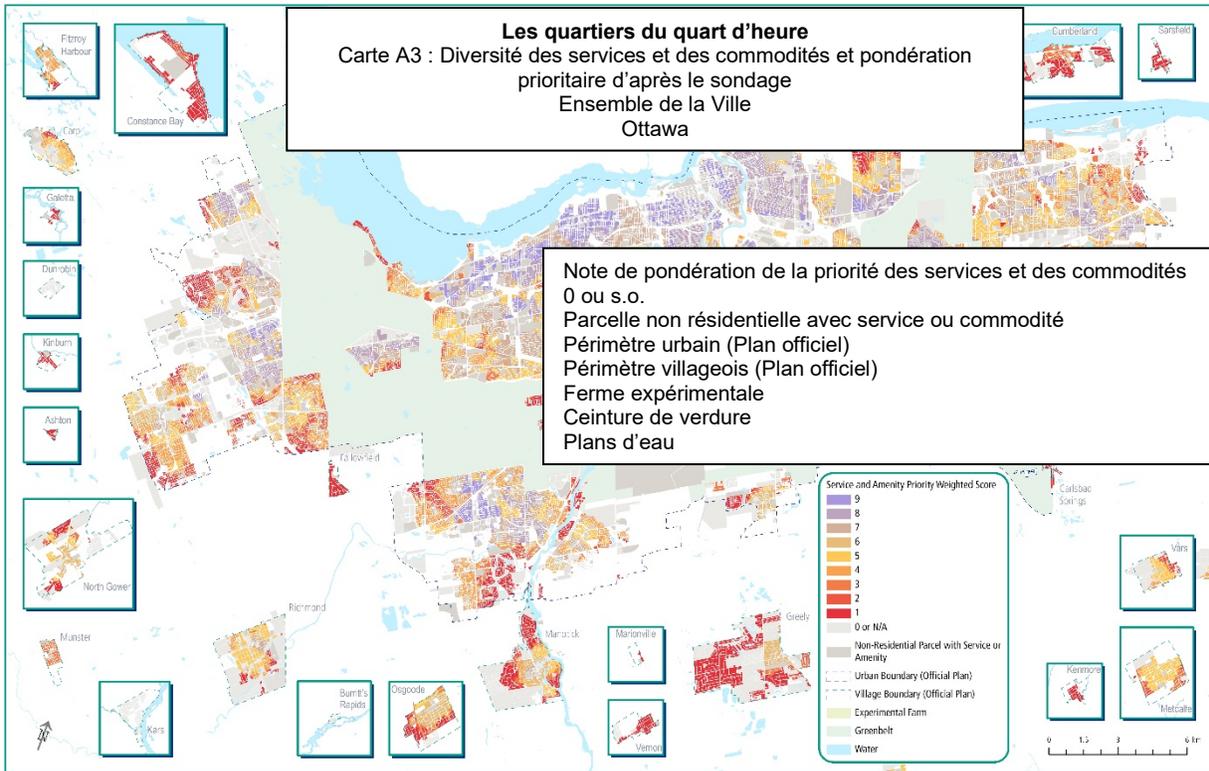


Figure 1 : Résultats de la pondération des services et des commodités d'après le sondage public

On a ensuite attribué ces coefficients de la pondération des priorités à chaque service ou commodité dans la troisième étape; cette pondération est représentée dans la carte 3. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A3).

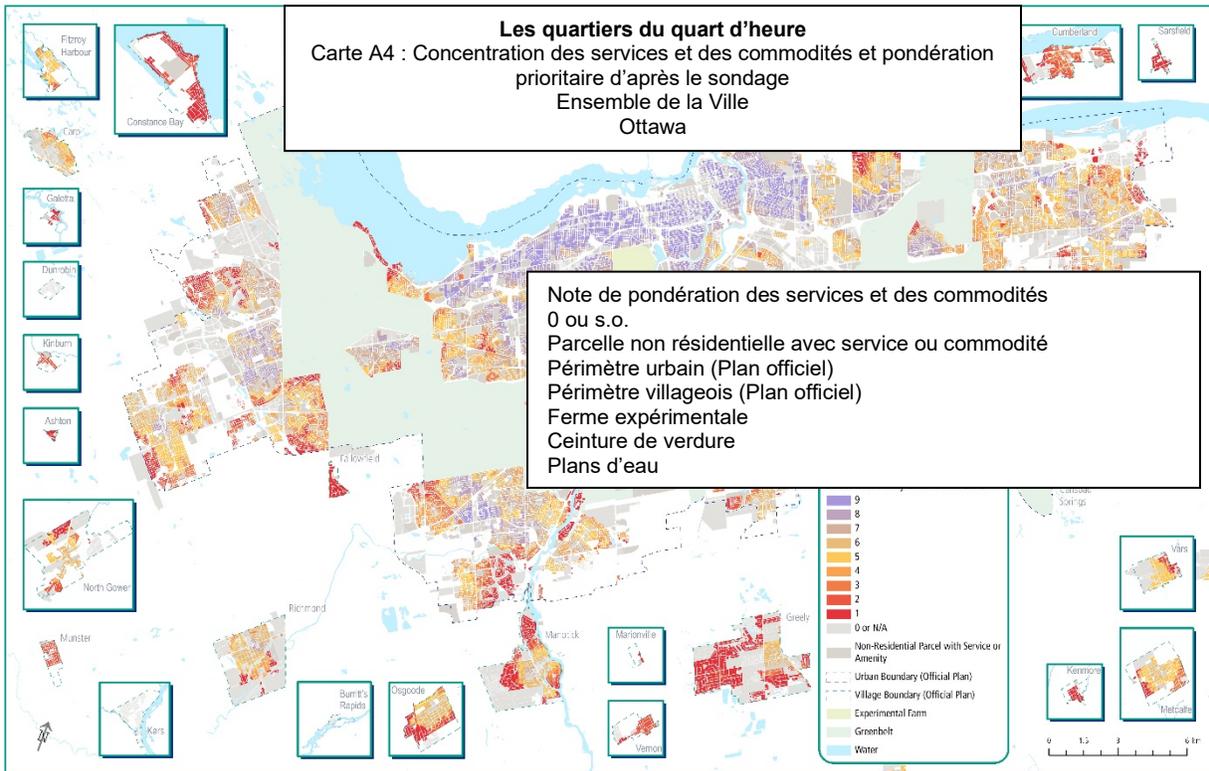


Carte 3 : Les quartiers du quart d'heure : diversité des services et des commodités et pondération de la priorité d'après le sondage.

La carte 3 attribue, selon un barème de 9 points, des notes à chaque parcelle résidentielle d'après le nombre de chacune des catégories de services et de commodités à moins de 15 minutes à pied en affectant des cotes de priorité aux services et aux commodités. On a donc attribué des notes supérieures aux parcelles résidentielles qui comprennent des épiceries à moins de 15 minutes à pied par rapport aux parcelles résidentielles qui comprennent des centres de garde d'enfants à moins de 15 minutes à pied, puisque dans le sondage public, on a attribué des cotes de priorité supérieures aux épiceries. Comme dans la carte 2, la couleur magenta représente les services et les commodités les plus présents, et la couleur rouge, les services et les commodités les moins présents; on a attribué seulement 1 point par catégorie de services et de commodités.

4.1.4. Concentration des services et des commodités

L'étape suivante de l'analyse s'inspire des étapes précédentes, en tenant toutefois compte du nombre de chacun des services et des commodités auxquels on peut avoir accès dans la même catégorie, par rapport au nombre total de chaque service ou commodité sur le territoire de la Ville. Cette concentration de services tient compte de plusieurs instances du même service ou de la même commodité accessible à moins de 15 minutes à pied. Par exemple, une parcelle résidentielle qui réunit trois épiceries à moins de 15 minutes à pied serait mieux notée qu'une parcelle résidentielle qui ne comprend qu'une épicerie accessible à moins de 15 minutes à pied.



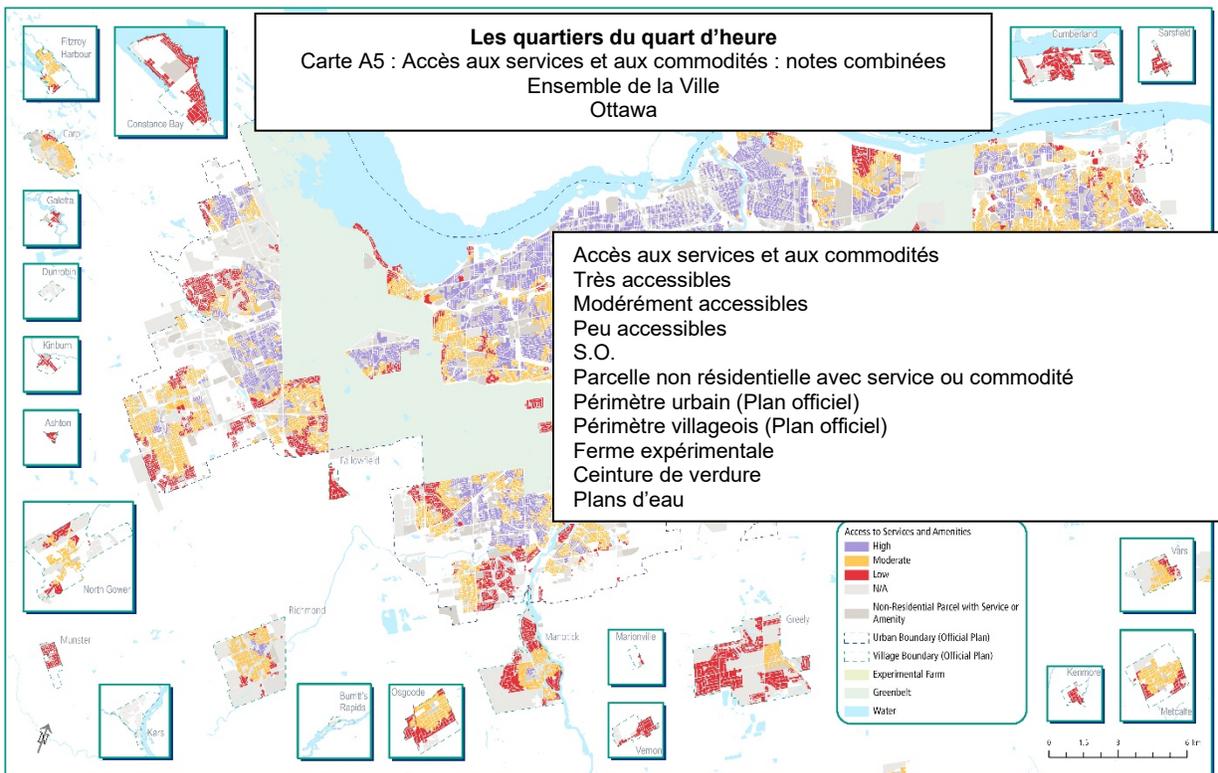
Carte 4 : Les quartiers du quart d'heure : concentration des services et des commodités

La carte 4 porte sur la concentration des services et des commodités et reprend la pondération prioritaire du sondage de la carte 3, en plus de noter les parcelles résidentielles selon un barème de 9 points. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A4). La couleur magenta indique les services et les commodités les plus présents, et la couleur rouge, les services et les commodités les moins présents; on attribue un seul point par catégorie de services et de commodités.

4.1.5. Cartographie simplifiée

Pour mieux illustrer la notation relative des zones résidentielles, on a simplifié le processus de notation selon un barème de 3 points afin de réduire visuellement l'ensemble des moyens d'accès aux services et aux commodités. On a donc regroupé dans les trois catégories suivantes les notes représentées dans la carte 4 :

1. très accessibles : 7, 8 et 9 points;
2. modérément accessibles : 4, 5 et 6 points;
3. peu accessibles : 1, 2 et 3 points.



Carte 5 : Les quartiers du quart d'heure : notes d'accessibilité des services et des commodités

La carte 5 simplifie les résultats de l'analyse de la concentration de la carte 4 et crée une base des conditions d'accès aux services et aux commodités pour les parcelles résidentielles du périmètre urbain et des villages, pour permettre de mieux les distinguer visuellement. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A5). Cette carte démontre que les trois secteurs de la Ville (secteur urbain, secteur de banlieue et villages dans le secteur rural) portent différents niveaux de notation : les services et les commodités sont plus accessibles dans le secteur urbain, dans les centres-villes de la banlieue et dans le cœur des villages.

4.1.6. Applicabilité dans la planification

Les notes relatives de la carte 5 constituent des indicateurs pour les perspectives et les difficultés dans les conditions d'accès des résidents aux services et aux commodités quand on analyse plus généralement les quartiers dans le contexte des quartiers du quart d'heure. Les notes de l'accès aux services et aux commodités permettent de cerner les cas dans lesquels il est possible d'avoir accès aux services et aux commodités existants, ainsi que les cas dans lesquels il est nécessaire de prévoir d'autres services et commodités à l'intention des résidents à l'heure actuelle et dans l'avenir afin de leur permettre de vraiment vivre l'expérience du quartier du quart d'heure.

4.2. Notes de l'environnement piétonnier

Outre la présence des services et des commodités dont il est question ci-dessus, la qualité de l'environnement piétonnier et l'expérience des résidents dans le domaine public sont tout aussi importantes pour réussir à aménager un quartier du quart d'heure vigoureux. Dans la section suivante, nous évaluons l'environnement piétonnier; il s'agit du principal indicateur de l'analyse des quartiers du quart d'heure.

L'environnement piétonnier tient compte des facteurs de la sécurité et de l'agrément à la fois, qui influent sur l'expérience des déplacements à pied dans nos rues, notamment lorsqu'on fait appel à des dispositifs d'aide à la mobilité. La mesure dans laquelle on peut traverser des intersections en toute sécurité, l'entretien des trottoirs, ainsi que leur déneigement et leur déglacage, la protection contre la circulation automobile et la sécurité dans les rues lorsqu'il s'agit de se déplacer et de faire des promenades sans être angoissé ni stressé par les environs font partie des questions précises qui se rapportent à la sécurité piétonnière et qui guident cette recherche. Du point de vue de l'agrément piétonnier, les trottoirs confortables, l'ombre, le couvert forestier, le paysagement, les bâtiments bordant les trottoirs, les lieux où s'asseoir et la présence d'autres personnes sont des considérations importantes.

Les résultats du sondage public ont permis de déterminer l'indicateur à adopter pour évaluer et noter les facteurs de la sécurité et de l'agrément de l'environnement piétonnier. Les répondants ont classé différents éléments qui déterminent la perception de sécurité et d'agrément des piétons lorsqu'ils se déplacent à pied. Voici les facteurs les plus importants exprimés et qui ont des incidences sur la sécurité et l'agrément des déplacements à pied :

1. l'entretien des trottoirs et des sentiers, dont leur déneigement et leur déglacage;
2. les intersections sécuritaires à traverser;
3. la protection contre la circulation automobile grâce à des zones tampons paysagées, au stationnement des voitures, au ralentissement de la vitesse ou à d'autres moyens.

Les courtes distances entre les boutiques et les services, l'ombre et les refuges, les lieux où s'asseoir pour se reposer et socialiser, les différentes boutiques et les divers services, l'art public et les lieux où les enfants peuvent jouer, ainsi que les panneaux indicateurs, dont les cartes et la signalétique, font partie des autres facteurs exprimés dans les résultats du sondage et qui influent sur la sécurité et l'agrément des déplacements à pied. Le lecteur trouvera dans l'appendice C l'analyse complémentaire de ces facteurs de sécurité et d'agrément.

L'objectif premier de l'analyse de l'environnement piétonnier consiste à mettre au point un indicateur de notation pour accompagner la notation de l'accès aux services et aux commodités, ce qui permet de faire une évaluation plus complète des quartiers du quart d'heure. Pour analyser efficacement l'environnement piétonnier, il a fallu quantifier les aspects essentiels de la sécurité et de l'agrément des rues. Dans l'évaluation, on a

d'abord tenu compte des résultats de l'analyse en faisant appel à l'intelligence artificielle (IA), pour enchaîner avec une évaluation qualitative de la forme bâtie et du caractère du domaine public dans les rues commerciales et conclure par une analyse quantitative, grâce au Système d'information géographique (SIG), de la présence de caractéristiques souhaitables et non souhaitables à moins de 30 minutes du milieu d'une rue. Nous avons également tenu compte des statistiques municipales portant sur le nombre de voies de circulation, sur les volumes d'achalandage et sur la vitesse, afin de répliquer fidèlement l'évaluation qualitative.

L'analyse faite à partir des moyens de l'IA et du SIG est venue éclairer les formules de calcul de l'indice de sécurité et de l'indice d'agrément, qui ont été regroupées pour établir une note finale. On a ensuite attribué les notes finales aux mêmes segments de rue commerciale que ceux qui ont été évalués dans une analyse qualitative distincte afin de confirmer la corrélation entre l'analyse qualitative de la forme bâtie et de la classification du caractère d'une part et, d'autre part, l'évaluation quantitative fondée sur le SIG et sur l'IA. Nous avons relevé de fortes corrélations positives entre l'évaluation qualitative et l'évaluation quantitative; nous avons ensuite appliqué l'évaluation quantitative à tout le territoire de la Ville pour noter l'environnement piétonnier du point de vue des segments des artères, des routes collectrices et des rues commerciales dans le périmètre urbain et dans le périmètre villageois.

4.2.1. Intelligence artificielle

Le Dr Michael Sawada, du Département de géographie, de l'environnement et de la géomatique de l'Université d'Ottawa, a mené des recherches sur l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans la piétonnabilité perçue des rues d'Ottawa. On a évalué les résultats de l'adéquation de la piétonnabilité perçue pour le volet de l'environnement piétonnier de cette étude. Cette recherche faite grâce aux moyens de l'IA a permis d'évaluer et d'expertiser environ 50 000 images de Street View de Google pour déterminer dans l'ensemble les notes de piétonnabilité de chaque image correspondant à un segment de rue sur le territoire de la Ville. On a donné aux spécialistes de l'IA une formation pour leur permettre d'établir les indicateurs de piétonnabilité dans les images d'après un modèle de notation établi par les chercheurs et tenant compte de différents facteurs comme la présence de trottoirs, d'arbres urbains, d'immeubles attrayants et de paysages. Ces notes sont comptabilisées dans la strate statistique de la « piétonnabilité perçue » d'après l'[Étude sur les quartiers d'Ottawa](#) (EQO)¹⁰. Le Dr Sawada et les responsables de l'EQO ont bien voulu participer à cette étude de référence, en apportant les données pour la strate de la « piétonnabilité perçue » comme point de départ dans l'analyse de l'environnement piétonnier.

L'évaluation faite à partir des moyens de l'IA a constamment permis d'attribuer des notes supérieures aux rues dotées d'une importante infrastructure de trottoirs

¹⁰ Étude sur les quartiers d'Ottawa, Environnement et durabilité, piétonnabilité et cyclabilité, piétonnabilité perçue : <https://www.neighbourhoodstudy.ca/maps-2/#Environment%20%20Sustainability/Walkability%20%20Cyclability/Perceived%20Walkability>

tamponnée ou bordée par le paysagement; toutefois, certains résultats de l'évaluation faite grâce aux moyens de l'IA étaient incohérents par rapport aux observations du personnel dans différents segments de rue, ce qui s'explique probablement par l'importance consacrée, dans cette étude, aux considérations d'urbanisme plus vastes et à certains éléments de l'esthétique urbaine qui tenaient compte de la relation entre l'aménagement du territoire et le domaine public, ce qui n'était pas capté aussi généralement dans l'expertise faite grâce aux moyens de l'IA.

Même si l'évaluation menée en faisant appel à l'IA a apporté un éclairage utile, une évaluation complémentaire de l'environnement piétonnier qui tient compte de facteurs propres à l'aménagement et à l'esthétique urbaine produirait des résultats plus fiables et cohérents. Par conséquent, on a établi une analyse complémentaire grâce à une expertise qualitative du caractère et de la forme bâtie d'après le point de vue de l'aménagement et de l'esthétique urbaine pour mieux faire ressortir la sécurité et l'agrément de l'environnement piétonnier, pour enchaîner avec une expertise quantitative grâce au SIG.

4.2.2. Expertise qualitative du caractère et de la forme bâtie

La deuxième phase de l'évaluation a porté sur une analyse visuelle des rues commerciales afin d'établir les catégories d'après le caractère et la forme bâtie des rues existantes, en recensant les éléments souhaitables et non souhaitables de l'esthétique urbaine qui influent sur la qualité de l'environnement piétonnier. Les éléments observés dans l'expertise visuelle visaient finalement à être quantifiés en faisant appel au SIG.

Généralement, l'analyse visuelle d'un grand nombre de rues oblige à faire appel à des ressources en personnel considérables relativement à l'étalonnage des indicateurs visuels, dont différents évaluateurs, des visites sur les lieux, des relevés, la documentation photographique, les discussions en groupes et les synthèses des rapports. Toutefois, dans l'approche adoptée pour cette analyse, on a fait appel à la technologie et à l'observation simplifiée pour analyser visuellement un grand nombre de rues, ce qui a amélioré l'efficacité et ce qui a fait gagner du temps. Cette analyse visuelle a permis de recenser les éléments des paysages de rue et les facteurs contextuels qui font que les rues sont plus ou moins piétonnables; cette analyse a aussi consisté à classer les rues d'après leur caractère observable et les tendances de leur forme bâtie.

Cette approche a consisté à mettre au point une catégorisation simplifiée des rues d'après des indices visuels et a été éclairée par un plus vaste point de vue de l'aménagement du territoire et de l'esthétique urbaine. Nous avons fait appel à geoOttawa, soit l'outil de cartographie interactif de la Ville, et à Street View de Google pour recenser les nombreux éléments souhaitables et non souhaitables et pour classer les rues dans les catégories simplifiées de la forme bâtie et du caractère.

Nous avons déterminé quatre catégories de la forme bâtie et du caractère d'après une analyse visuelle des caractéristiques physiques des rues, et nous avons repéré l'ensemble des éléments souhaitables et non souhaitables dans le paysage urbain.

Rues urbaines : Il s'agit des rues dont l'environnement est le plus hospitalier pour les piétons. Les différentes boutiques donnant sur la rue, les trottoirs achalandés, la forte couverture des lots, l'absence de terrains de stationnement visibles, le stationnement sur rue, les bancs publics et les arbres urbains apportant de l'ombre font entre autres partie des éléments souhaitables spécifiques, représentés dans la figure 2 ci-après. Il s'agit le plus souvent des rues commerciales qui servent traditionnellement de rues principales dans les quartiers matures de la Ville. On peut aussi doter de ces éléments les nouveaux projets d'aménagement dans les secteurs de banlieue, ce qui n'est pas très répandu jusqu'à maintenant. Grâce à la conception progressiste, à l'investissement privé et dans les infrastructures et au réaménagement immobilier, les rues qui ont un caractère urbain peuvent être transformées pour prendre une forme urbaine.



Figure 2 : Caractère des rues urbaines

Rues urbaines hybrides : Ces rues ont un caractère essentiellement urbain; certains éléments de la forme bâtie sont adaptés aux déplacements automobiles et ont un caractère de banlieue; ils sont représentés dans la figure 3.



Figure 3 : Le caractère des rues urbaines hybrides

Rues de banlieue hybrides : Ces rues ont essentiellement un caractère de banlieue et sont dotées de certains éléments de la forme bâtie ou du domaine public qui favorisent les déplacements piétons et qui ont un caractère urbain, comme l'indiquer la figure 4.



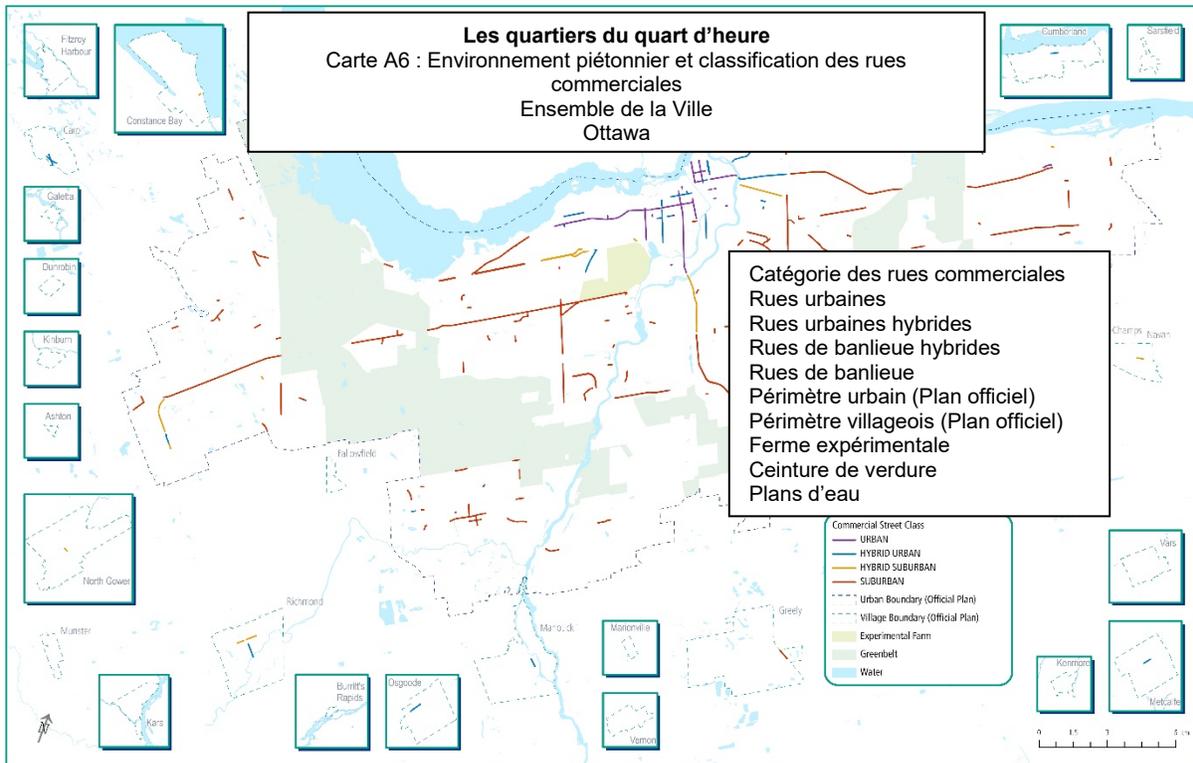
Figure 4 : Le caractère des rues de banlieue hybrides

Rues de banlieue : Ces rues se prêtent le mieux aux déplacements automobiles et sont donc moins sécuritaires et moins agréables pour les piétons. La présence d'aménagements axés sur l'automobile, par exemple les stations-service, les concessionnaires automobiles et les magasins à grande surface, font partie des éléments non souhaitables spécifiques, en plus des différentes voies de circulation automobile, des voies de virage à droite, des terrains de stationnement en surface, des trottoirs interrompus par les nombreuses entrées et sorties privées, les bâtiments d'un étage couvrant une superficie de lot relativement modeste, les magasins en retrait par rapport à la rue et dont les entrées donnent sur des terrains de stationnement, ainsi que les arbres urbains peu nombreux, qui produisent donc peu d'ombre, comme l'indique la figure 5. Ces rues sont généralement aménagées dans les secteurs bâtis de l'après-guerre, à l'époque où les aménagements destinés à l'automobile sont devenus une priorité. Au fil du temps et des projets de réaménagement, certaines rues auparavant urbaines ont été dotées de caractéristiques des rues de banlieue, alors qu'à l'inverse, les rues de banlieue ont pu se transformer et reprendre des caractéristiques urbaines.



Figure 5 : Le caractère des rues de banlieue

La carte 6 porte sur la classification des rues commerciales d'après l'expertise qualitative du caractère et de la forme bâtie; l'appendice A comprend une carte plus précise (carte A6).



Carte 6 : L'environnement piétonnier et la classification des rues commerciales dans les quartiers du quart d'heure

4.2.3. Données du SIG et analyse

Dans la troisième phase de l'analyse, nous nous en sommes remis à une expertise quantitative des données saisies dans le logiciel de cartographie informatique du SIG. Ces données ont été sélectionnées à partir des statistiques disponibles qui correspondaient le plus fidèlement aux éléments recensés dans l'expertise qualitative précédente se rapportant à la sécurité et à l'agrément des rues et selon les modalités dictées par les résultats du sondage public, l'examen de la documentation et les règles de l'art. L'objectif de l'analyse dans le SIG a consisté à déterminer les données saisies appropriées et la formule de notation qui produiraient les résultats correspondants fidèlement aux résultats de l'expertise qualitative visuelle précédente des catégories des rues urbaines et de banlieue dans les artères commerciales. Cette méthode suppose qu'une corrélation étroite entre les résultats de l'analyse grâce au SIG et l'expertise qualitative des artères commerciales confirme la capacité de l'analyse faite à partir du SIG dans l'évaluation de l'environnement piétonnier des autres artères et rues collectrices qui n'ont pas été expertisées qualitativement sur tout le territoire de la Ville.

L'évaluation de l'environnement piétonnier tient compte des facteurs de la sécurité et de l'agrément à la fois. Alors que l'analyse visuelle comporte une vue d'ensemble des éléments du paysage urbain et du caractère de la forme bâtie qui se répercutent sur la sécurité et sur l'agrément des artères commerciales, l'approche adoptée en faisant appel au SIG a permis d'évaluer distinctement la sécurité et l'agrément dans les

mêmes artères commerciales, ce qui donne un indice de sécurité et un indice d'agrément.

4.2.4. Indice de sécurité

L'indice de sécurité tient compte de la note de piétonnabilité perçue de l'Université d'Ottawa comme point de départ et applique les données du SIG disponibles à l'ensemble du territoire de la Ville pour une expertise plus nuancée de la sécurité de l'environnement piétonnier dans nos rues. L'indice de sécurité se rapproche le plus fidèlement possible de l'expertise qualitative précédente du caractère et de la forme bâtie.

Les données consultées pour déterminer la sécurité portaient sur :

- le nombre de voies de circulation;
- la vitesse moyenne de la circulation automobile;
- le volume type d'achalandage automobile.

Pour calculer l'indice de sécurité, nous avons additionné la note de piétonnabilité perçue selon les moyens de l'IA pour un segment de rue, le nombre de voies de circulation, la vitesse moyenne de la circulation automobile et le volume d'achalandage automobile dans les segments de rue visés. Ce nombre total a ensuite été divisé par quatre pour normaliser les valeurs comprises entre -100 et 100, selon que la note du segment était inférieure ou supérieure à la moyenne. Voici la formule générale employés pour calculer l'indice de sécurité :

Indice de sécurité = (indice de l'EQUO + indice des voies + indice de la vitesse + indice du volume)/4

4.2.5. Indice d'agrément

Pour déterminer l'agrément des rues, nous avons expertisé les données disponibles du SIG qui correspondent le mieux aux éléments du paysage urbain et du caractère de la forme bâtie observés dans l'expertise qualitative des rues commerciales. Nous avons aussi tenu compte des éléments qui se répercuteraient sur les rues sans services commerciaux, dont les rues des villages, les rues essentiellement résidentielles ou industrielles et les segments de rue bordés par les caractéristiques naturelles ou par les institutions et les établissements de grande envergure. La distance de 30 mètres à partir du milieu de la rue a permis de recenser la présence des caractéristiques souhaitables et non souhaitables suivantes.

Caractéristiques souhaitables

- bâtiments
- art public
- musées
- plages

Caractéristiques non souhaitables

- terrains de stationnement en surface
- garages de stationnement à étages
- centrales électriques
- cours de remisage ferroviaires

- couvert forestier
- espaces verts (dont les champs libres et les parcs)
- zones de sports et de loisirs
- forêts
- plans d'eau et milieux humides
- couloirs ferroviaires
- exploitation d'aéronefs
- aménagements gris comme les friches industrielles, l'entreposage en plein air et les espaces asphaltés ou gravelés inoccupés et sous-utilisés

L'indice d'agrément est le résultat du calcul du pourcentage des éléments souhaitables et du pourcentage des éléments non souhaitables dans la zone tampon établie de 30 mètres de chaque segment de rue. Le pourcentage des éléments souhaitables et le pourcentage des éléments non souhaitables ont été normalisés selon les valeurs comprises entre -100 et 100, pour ensuite être additionnées afin de calculer l'indice d'agrément. Voici la formule générale de calcul de l'indice d'agrément :

Indice d'agrément = % des éléments souhaitables - % des éléments non souhaitables

4.2.6. Note de sécurité et d'agrément combinée

Nous avons regroupé l'indice de sécurité et l'indice d'agrément pour produire un « indice combiné », qui représente les notes finales de l'environnement piétonnier. La note combinée a été calculée en pondérant l'indice de sécurité et l'indice d'agrément d'après les réponses apportées au sondage public, dans les questions dans lesquelles on demandait aux répondants de noter les facteurs déterminant leur sentiment de sécurité et d'agrément quand ils se déplacent à pied dans les rues. Les réponses ont été regroupées selon les facteurs les plus étroitement liés à la sécurité et selon ceux qui tiennent compte de l'agrément. Le classement moyen de ces facteurs donne des notes comprises entre environ 55,7 % pour les facteurs de sécurité et 44,3 % pour les facteurs d'agrément; autrement dit, les répondants ont noté un peu mieux les facteurs de sécurité que les facteurs d'agrément. On a déterminé une note combinée en multipliant l'indice de sécurité et l'indice d'agrément par leur pourcentage respectif. On a ensuite additionné ces valeurs pour obtenir la note combinée, comme l'indique la formule ci-après :

Note combinée = (indice de sécurité * 0,557) + (indice d'agrément * 0,443).

4.2.7. Corrélation entre l'expertise qualitative et l'expertise quantitative

On a calculé la note combinée évoquée ci-dessus grâce à une expertise quantitative éclairée par les notes calculées grâce aux moyens de l'IA et par les statistiques du SIG. Pour valider les résultats de l'expertise quantitative, on a comparé les résultats à l'expertise qualitative qui catégorise les rues dans un ordre décroissant de piétonnabilité, en commençant par les rues les plus piétonnables (rues urbaines) et en terminant par les rues les moins piétonnables (rues de banlieue).

La figure 6 ci-après démontre qu'il existe une étroite corrélation entre les notes de sécurité et d'agréabilité calculées dans l'analyse quantitative, en faisant appel à l'expertise qualitative qui classe les rues commerciales selon leur caractère et leur forme bâtie. Autrement dit, les segments de rue classés dans la catégorie des « rues urbaines », soit les rues les plus piétonnables, représentent les segments de rue qui ont été les mieux notés, selon les calculs obtenus grâce à la formule de notation combinée et évoquée ci-dessus en faisant appel aux moyens de l'IA et au SIG. À l'inverse, les notes des segments les moins piétonnables généralement correspondaient aux rues de la classification des « rues urbaines », alors que les éléments de l'esthétique urbaine et les tendances de la forme bâtie priorisent la circulation automobile par rapport à l'expérience des piétons. De même, les rues classées dans la catégorie des « rues urbaines hybrides » ont été mieux notées en moyenne que les rues appartenant à la classification des « rues de banlieue hybrides ».

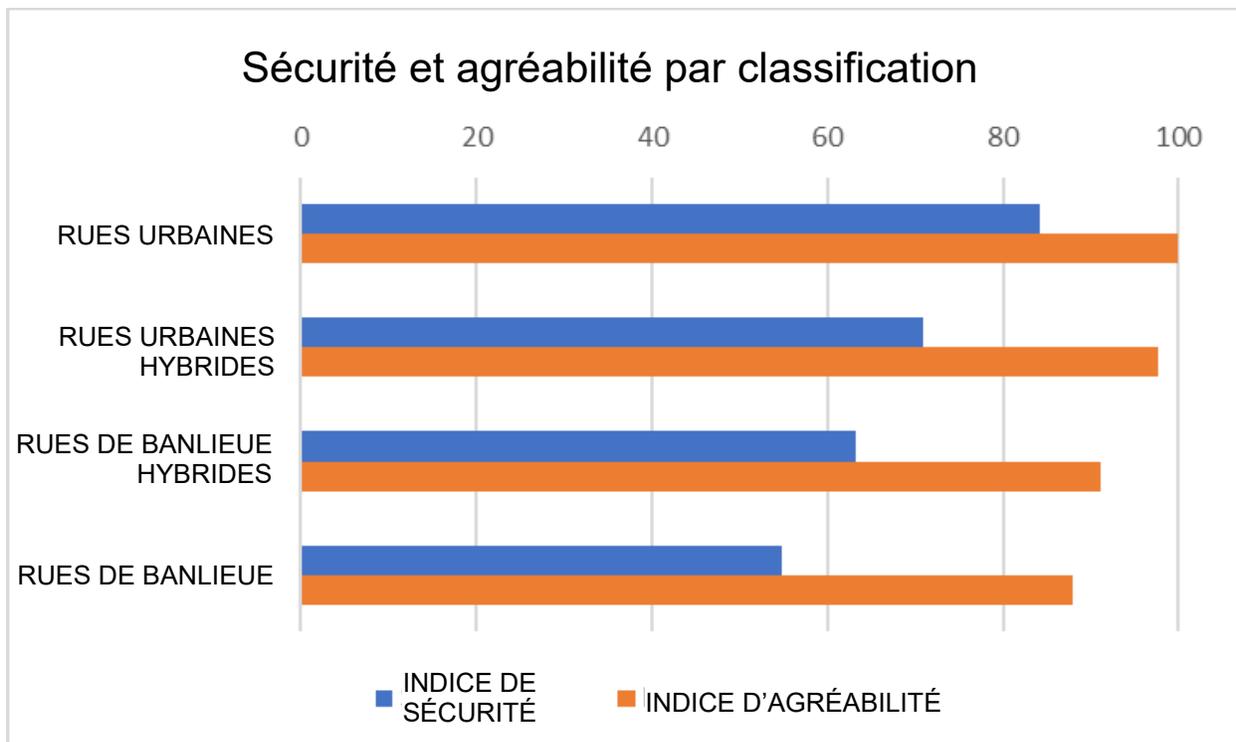


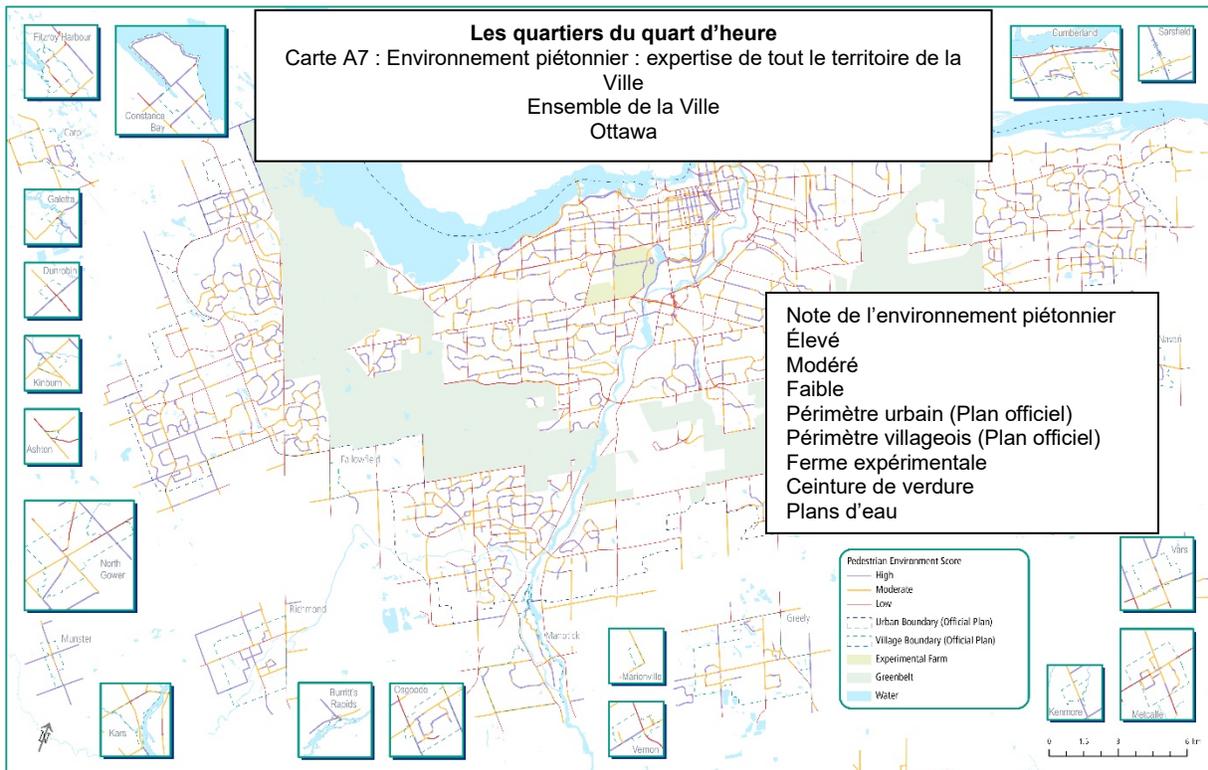
Figure 6 : Corrélation entre l'analyse qualitative et l'analyse quantitative : notes par type de classification

Compte tenu de l'étroite corrélation positive entre l'observation qualitative des rues commerciales et l'analyse quantitative regroupant les données de l'IA et du SIG, nous avons appliqué la méthode de l'expertise quantitative à un plus grand nombre de segments de rue sans qu'il soit nécessaire de mener une autre analyse observationnelle. La méthodologie quantitative pour produire la note de l'environnement piétonnier a été appliquée à toutes les rues du secteur urbain et des villages, sauf les autoroutes et les rues locales. Les autoroutes sont exclues parce qu'elles ne sont pas accessibles aux piétons et les rues locales sont également exclues parce que l'environnement piétonnier de la plupart des rues locales sur tout le territoire de la Ville

est généralement uniforme, sauf quelques éléments comme l'infrastructure des trottoirs, le couvert forestier ou peut-être même de légères variations dans les volumes de l'achalandage automobile. En règle générale, le réseau des rues actuellement classifiées parmi les « rues collectrices » et les « artères » est celui qui regroupe la plupart des commodités et des services commerciaux ou les rues auxquelles les résidents font surtout appel pour avoir accès aux services et aux commodités commerciaux.

4.2.8. Cartographie simplifiée

On a ensuite cartographié les notes combinées dans trois catégories se rapportant à la notation de toutes les rues évaluées pour qu'elles cadrent avec les trois catégories utilisées dans la cartographie simplifiée pour l'accès aux services et aux commodités. Les résultats de l'application de la note combinée pour déterminer la qualité de l'environnement piétonnier des segments de rue sélectionnés dans l'ensemble du territoire de la Ville sont reproduits dans la carte A7 ci-après. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A7). Cette série de notes correspond, dans la carte, aux notes élevée, modérée et faible.



Carte 7 : Les quartiers du quart d'heure : notes de l'environnement piétonnier

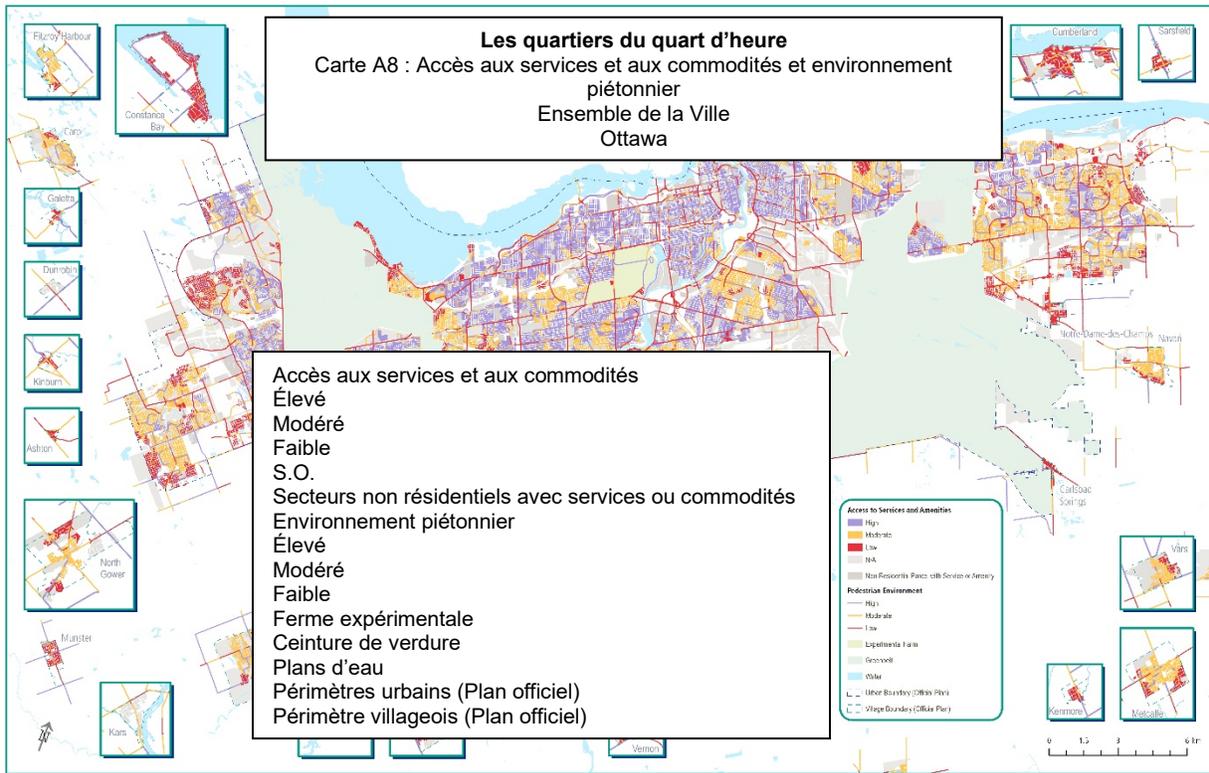
4.2.9. Applicabilité dans la planification

La notation des rues en fonction de l'environnement piétonnier permet de recenser les perspectives et les difficultés potentielles pour le domaine public, la conception des rues et les cas dans lesquels on envisage plus généralement les quartiers dans le contexte des principes du quartier du quart d'heure. La cartographie de l'environnement piétonnier donne une analyse plus nuancée du contexte piétonnier à une échelle détaillée.

Les cartes des notes de l'environnement piétonnier peuvent constituer un outil dont se sert le personnel de la Ville qui intervient dans la construction, la valorisation et l'entretien de l'environnement piétonnier. L'examen des notes des segments de rue tamponnant les sites d'aménagement ou des rues dans le secteur visé dans un plan local comme l'examen de la planification secondaire permet dans l'ensemble de mieux analyser les difficultés et les perspectives liées à l'environnement bâti dans le secteur visé, ce qui peut être utile pour éclairer les commentaires sur les demandes de réglementation du plan d'implantation et ce qui vient guider l'élaboration des politiques voulues, pour mener à une collaboration plus étroite entre les directions générales de la Ville, d'où une meilleure intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. Ces données viennent aussi éclairer les investissements privés et publics qui visent à améliorer les liaisons entre les lieux de résidence d'une part et, d'autre part, les services et les commodités dont ont besoin les résidents au quotidien. L'expertise de la qualité de l'environnement piétonnier étaye les objectifs du Plan officiel dans la promotion de la mobilité et du transport actif durables et éclaire les décisions de planification qui améliorent la piétonnabilité; il s'agit des éléments essentiels de la vigueur des quartiers du quart d'heure.

4.3. Notes combinées

Nous avons combiné dans la même carte (carte 8 ci-après) les notes de l'accès aux services et aux commodités et les notes de l'environnement piétonnier. L'appendice A comprend une carte plus précise (carte A8). Les notes combinées donnent une vue d'ensemble des notes de base des quartiers du quart d'heure du périmètre urbain et des villages. L'appendice A comprend les cartes (A8-1 à A8-8) qui représentent les notes combinées de l'accès aux services et aux commodités et de l'environnement piétonnier pour chaque transect, chaque collectivité urbaine et chaque village.



Carte 8 : Accès aux services et aux commodités et environnement piétonnier

5. Les quartiers du quart d'heure projetés

Les notes dressent un portrait statique des quartiers et des rues d'Ottawa, qui varient et évoluent constamment. On peut se servir de ces notes pour éclairer les plans directeurs, les plans locaux et la politique sur l'établissement des plans secondaires, de même que les plans de transport, et pour permettre d'examiner les différentes demandes d'aménagement. Les notes constituent une évaluation de base de l'accès aux services et aux commodités et de l'environnement piétonnier, ce qui permet de recenser des lacunes et les possibilités dans l'aménagement des services et des commodités dans un rayon raisonnable pour les déplacements à pied des résidents. On peut s'inspirer de cette étude de base, éventuellement, pour établir une comparaison permettant de connaître les secteurs dans lesquels des améliorations ont été apportées. En outre, on peut mieux analyser, grâce à ces notes, l'expérience des piétons. On peut recenser les occasions d'améliorer le réseau piétonnier et d'assurer de meilleures liaisons entre les résidents et les services et commodités dont ils ont besoin au quotidien et chaque semaine en commençant par analyser la situation générale de l'environnement piétonnier dans un secteur, à un moment précis. Les notes donnent une vue d'ensemble de la piétonnabilité sur tout le territoire de la Ville et permettent de réaliser les objectifs essentiels du Plan officiel se rapportant aux villages et aux quartiers du quart d'heure inclusifs, complets, vigoureux et piétonnables sur tout le territoire de la Ville.

5.1. Analyse des lacunes

Les notes de l'état existant correspondent à la concentration et à l'accessibilité des services et des commodités, de concert avec la qualité relative des environnements piétonniers dans les rues d'Ottawa, ce qui permet de mener des observations dans tout le territoire de la Ville. L'objectif de l'analyse suivante consiste à améliorer les notes de base des quartiers du quart d'heure en recensant les possibilités, les difficultés et les prochaines étapes, par transect. L'analyse par transect permet de tenir compte du contexte des quartiers quand il s'agit de déterminer les prochaines étapes dans l'amélioration de la vivabilité en général. Nous n'avons pas analysé le transect de la ceinture de verdure en raison du faible nombre d'établissements résidentiels; on considère que les collectivités de Bells Corners et de Blackburn Hamlet, dont on pourrait penser qu'elles font partie de la ceinture de verdure, font en fait partie du transect du secteur urbain extérieur. L'analyse du transect du secteur rural porte essentiellement sur les villages, soit les concentrations de population du secteur rural.

Les cartes des notes combinées dans l'appendice A (cartes A8-1 à A8-8) donnent le portrait d'une ville qui réunit des secteurs divers se situant à divers stades de leur « évolution », selon différents points de départ pour l'environnement bâti. Par exemple, certains secteurs comme le cœur du centre-ville et certaines parties du transect urbain intérieur, ainsi que le cœur de certains villages du transect du secteur rural sont caractérisés par des rues principales traditionnelles et par des rues de quartier arborisées qui ont été aménagées selon le modèle du quadrilatère, en plus d'avoir été conçues avant la Deuxième Guerre mondiale et d'être généralement caractérisées par la propriété automobile.

Par contre, le transect du secteur urbain extérieur et le transect du secteur de banlieue ont été essentiellement aménagés dans l'ère moderne, à l'époque où l'utilisation de la voiture s'est généralisée; l'aménagement des rues et la conception des centres commerciaux ont été pensés en fonction de l'automobile comme principal mode de transport. Les aménagements du territoire et les bâtiments ont été plus éloignés : les distances à parcourir entre les établissements étaient plus grandes. Malgré le basculement des pratiques de planification dans les dernières dizaines d'années, ce qui a favorisé la polyvalence, les plus grandes densités et les aménagements intercalaires, ces secteurs accusent de nombreuses difficultés du point de vue de la piétonnabilité. La proximité des services et des commodités accessibles à pied est moins courante, et les rues sont souvent hostiles aux piétons.

Dans tous les secteurs de la Ville, on peut apporter des améliorations pour rapprocher les établissements résidentiels des principes du quartier du quart d'heure, ce qui rehaussera la qualité de vie pour les résidents en améliorant l'accès aux services et aux commodités et en optimisant l'environnement piétonnier qui permettra aux résidents d'avoir accès à ces services et commodités. Les améliorations recensées sont réparties selon les points de vue du transect et des services et commodités et d'après l'optique de l'environnement piétonnier, de même qu'en fonction des secteurs les mieux notés et des secteurs dont les notes sont modérées et faibles. À chacune de ces améliorations correspond une « prochaine étape » ou une ligne de conduite qui permettra d'apporter ces améliorations dans chaque transect.

5.1.1. Le transect du cœur du centre-ville

Carte A8-1 de l'appendice A

Services et commodités

Améliorations pour les secteurs dont les notes sont élevées	Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont élevées
<p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'abondance des services et la diversité satisfaisante des vocations, ainsi que la diversité de la clientèle donnent lieu à un groupement naturel de services qui attirera d'autres entreprises et services. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attirer d'autres entreprises et services dans le cœur du centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour continuer d'autoriser les services et les commodités dans l'ensemble du transect du cœur du centre-ville. • Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les secteurs précis ou les entreprises et les services à attirer dans le cœur du centre-ville. • Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser d'autres occasions de collaborer avec des organismes

	externes pour continuer d'attirer des entreprises et des services.
<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des créneaux dans les plaines LeBreton offrent un accès modéré aux services et aux commodités en raison du manque de services et de commodités spécifiques. • Un créneau du sud de la Côte-de-Sable offre un accès modéré aux services et aux commodités en raison du manque de services et de commodités spécifiques. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'intégration d'épiceries, de centres de garde d'enfants et d'établissements communautaires et récréatifs intérieurs augmentera les notes dans les plaines LeBreton. • L'intégration d'épiceries, de services de santé et d'établissements communautaires et récréatifs intérieurs augmentera les notes dans la Côte-de-Sable. 	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les principaux intervenants à consulter afin d'accroître la diversité commerciale. • Consulter les Services de développement économique de la Ville sur la viabilité d'examiner les tendances de l'évolution du marché afin d'accroître les services commerciaux. • Consulter les Services à l'enfance de la Ville sur la viabilité des centres de garde d'enfants dans les cas où ils sont relativement absents à moins de 15 minutes à pied pour les résidents. • Examiner le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs pour recenser les synergies avec les quartiers du quart d'heure et les services offerts.

Environnement piétonnier

<p>Améliorations pour les segments de rue dans lesquels les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses rues principales traditionnelles dont l'environnement piétonnier est satisfaisant et qui sont sécuritaires et agréables réunissent les caractéristiques suivantes, ce qui favorise l'achalandage et le volume des piétons : 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation et la Direction de l'examen des projets d'aménagement de la Ville pour maintenir l'échelle traditionnelle des formes bâties au niveau des rues et pour promouvoir les façades actives dans les nouveaux bâtiments.
---	--

<ul style="list-style-type: none"> ○ variété de boutiques donnant sur la rue ○ arbres urbains ○ trottoirs ininterrompus ○ encadrement de la rue par les bâtiments à une échelle adaptée à la largeur de l'emprise ○ baisse de la vitesse et du volume de l'achalandage automobile <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Réaffecter l'espace dans les rues pour appuyer stratégiquement les entreprises locales et pour offrir des commodités aux résidents et aux visiteurs. ● Aménager des trottoirs mieux protégés contre la circulation automobile en ajoutant des places de stationnement sur rue et des zones tampons paysagées, dont des banquettes et des avancées de trottoir aux intersections. ● Ajouter des passages pour piétons et des infrastructures cyclables qui améliorent la sécurité des piétons en réduisant les conflits avec les cyclistes. ● Améliorer les paysages urbains grâce à des initiatives d'aménagement de l'espace le long des rues importantes dans le marché By, dans le secteur des édifices du Parlement et sur le boulevard de la Confédération, dans le secteur spécial du parc Lansdowne et le long des rues commerciales dont le volume de piétons est relativement élevé, notamment la rue Bank et la rue Somerset Ouest dans le quartier chinois. ● Améliorer les normes et les pratiques d'entretien dans les rues 	<ul style="list-style-type: none"> ● Consulter la Direction du domaine public et du design urbain et les Services de développement économique de la Ville dans les investissements à consacrer à l'amélioration de l'environnement piétonnier, par exemple le mobilier urbain, l'art public, les murales et le paysagement, à des endroits stratégiques. ● Consulter la direction du domaine public et du design urbain de la Ville et faire des commentaires sur le Cadre de l'esthétique urbaine pour recenser les points d'amélioration du paysage urbain par rapport au paysagement et aux arbres urbains afin de produire plus d'ombre et de mieux protéger les piétons contre la circulation automobile. ● Consulter les Services de la planification des transports et la Direction de la gestion des actifs dans la réaffectation de l'espace des rues pour tenir compte du volume considérable de piétons. Il s'agit entre autres des nouveaux passages pour piétons, de l'aménagement d'infrastructures cyclables et d'interventions temporaires, saisonnières ou permanentes dans les rues. ● Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine afin de recenser les lieux se prêtant à des normes de conception et d'entretien plus rigoureuses pour l'aménagement de l'espace, par exemple dans les segments de rue les mieux notés qui sont corrélés aux secteurs correspondant aux zones prioritaires de conception des paliers 1 et 2. Il s'agit entre autres des occasions d'améliorer l'orientation, de rehausser l'art public et d'aménager des
--	--

<p>commerciales très achalandées par les piétons.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rehausser l'accès, toute l'année, aux rues commerciales dans lesquelles se trouvent des services et des commodités à l'écart des quartiers attenants. 	<p>éléments du paysage de rue adaptés aux enfants.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter la Planification des installations et des parcs dans la mise à jour du Manuel d'aménagement des parcs pour permettre de définir une orientation dans l'aménagement des typologies des places urbaines et des mini-parcs urbains afin de promouvoir les occasions d'aménager l'espace. • Donner un avis sur les Normes de l'entretien hivernal dans les zones et les rues spécialisées et dans les SPC pour améliorer l'utilisabilité du domaine public toute l'année. • Donner un avis sur les Normes de l'entretien hivernal pour le niveau de service dans les rues reliées à des artères commerciales.
<p>Améliorations à apporter aux segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les rues qui servent de circuit de navettage et qui recoupent des quartiers, l'achalandage est élevé, le couvert forestier est limité, et souvent, il n'y a pas suffisamment de bâtiments pour encadrer la rue par des façades actives au niveau du sol. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire le volume de l'achalandage en faisant la promotion du transport actif entre le transect du cœur du centre-ville et les autres secteurs de la région. • Réduire la vitesse de circulation des voitures en aménageant des dispositifs permanents de modération de la circulation dans les 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire des commentaires sur le Plan directeur des transports pour améliorer les options de transport en commun et de transport actif afin de réduire l'achalandage automobile aux heures de pointe et aménager des dispositifs permanents de modération de la circulation pour réduire la vitesse, notamment des avancées de trottoir paysagées, ce qui permettrait aussi d'ajouter de la verdure. • Faire des commentaires sur les points à suivre dans le Plan de gestion de la forêt urbaine pour améliorer le couvert forestier dans les segments de rue dans lesquels il est nécessaire de le faire et pour ajouter des arbres urbains dans le cadre des consultations avec la Direction de la gestion des actifs.

<p>rues massivement empruntées par les automobilistes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter le couvert forestier dans ces rues, notamment dans l'avenue King Edward, la rue St. Patrick, la rue Kent, la rue Slater et la rue Albert, afin de prévoir de l'ombre pour les piétons. • Créer un mur urbain de bâtiments dans ces rues pour favoriser un environnement piétonnier à échelle humaine. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire des commentaires sur le Plan directeur des transports pour les intersections ou les passages pour piétons réglementés afin de favoriser les piétons et de dissuader l'utilisation des rues de quartier comme voies de contournement. • Faire des commentaires sur le Cadre de l'esthétique urbaine et consulter la Direction de la gestion forestière de la Ville pour ajouter une zone tampon entre les piétons et les automobilistes en faisant appel au paysagement, aux arbres urbains, à des places de stationnement sur rue ou à d'autres moyens. • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville dans les normes d'aménagement qui permettent de construire des bâtiments encadrant comme il se doit les rues et dotés d'entrées principales orientées directement vers les rues. Les immeubles de moyenne hauteur et de grande hauteur devraient comprendre des socles adaptés à la largeur de l'emprise attenante afin d'assurer une échelle piétonnière appropriée et de maintenir l'éclairage du jour et les panoramas donnant sur le ciel. • Collaborer avec la Direction du domaine public et du design urbain afin d'adopter, pour les immeubles de moyenne hauteur, des directives sur l'esthétique urbaine qui permettent d'améliorer l'environnement piétonnier attendant grâce à une volumétrie et à une échelle appropriées ainsi qu'à l'intégration avec le domaine public attenant.
---	--

5.1.2. Le transect du secteur urbain intérieur

Carte A8-2 de l'appendice A

Services et commodités

<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• L'abondance des services et la diversité satisfaisante des vocations, ainsi que la diversité de la clientèle donnent lieu à un groupement naturel de services qui attirera d'autres entreprises et services. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none">• Attirer d'autres entreprises et services dans le cœur du centre-ville.	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour continuer d'autoriser les services et les commodités dans l'ensemble du transect du secteur urbain intérieur.• Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les secteurs précis ou les entreprises et les services à attirer dans le secteur du transect urbain intérieur.• Consulter les Services de développement économique de la Ville afin de recenser les autres occasions de collaborer avec des organismes externes pour continuer d'attirer des entreprises et des services.
<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Des créneaux du transect du secteur urbain intérieur offrent des conditions modérées d'accès en raison du manque de services et de commodités spécifiques et de l'absence de concentration des services et des commodités.• Les petits créneaux du transect du secteur urbain intérieur, par exemple le secteur nord de Britannia Bay, peu accessible en raison du manque de services et de commodités spécifiques	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les principaux intervenants à consulter afin d'accroître la diversité commerciale.• Consulter les Services de développement économique de la Ville à propos de la viabilité d'examiner les tendances de l'évolution des marchés pour accroître les services commerciaux.

<p>et de l'absence de concentration des services et des commodités.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'intégration d'épiceries, de centres communautaires et d'établissements récréatifs intérieurs et de nouveaux commerces de détail et services de santé rehaussera les notes de l'accès. • L'intégration d'épiceries, de commerces de détail, de centres de garde d'enfants, de services de santé et d'écoles rehaussera les notes dans Britannia Bay. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour savoir si d'autres autorisations permettront d'offrir de nouvelles occasions pour l'aménagement de services commerciaux à l'échelle des quartiers. • Consulter les Services à l'enfance de la Ville à propos de la viabilité des centres de garde d'enfants dans les secteurs où ils sont relativement absents à moins de 15 minutes à pied pour les résidents. • Examiner le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs pour recenser les synergies avec les quartiers du quart d'heure et avec les services offerts. • Consulter l'Équipe intégrée des services de quartier de la Ville à propos des services et des commodités courants absents dans les quartiers en quête d'équité. • Consulter l'Équipe intégrée des services de quartier de la Ville à propos du recensement des occasions d'intégrer d'autres programmes dans les quartiers en quête d'équité.
---	---

Environnement piétonnier

<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rues principales traditionnelles attrayantes et environnements piétonnables assurant la liaison avec le caractère urbain de la forme bâtie. Ces rues se recoupent généralement avec les secteurs 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adresser des commentaires et des lignes directrices à la Direction du domaine public et du design urbain afin d'intégrer, dans l'aménagement de l'espace, des interventions qui peuvent entre autres porter sur l'éclairage, le paysagement minéralisé, le paysagement végétalisé, les bancs publics et
---	--

<p>prioritaires de la conception indiqués dans le Plan officiel de la Ville.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner un nouvel élan au domaine public grâce aux investissements privés dans l'aménagement et les infrastructures, notamment en ce qui a trait au transport actif. • Améliorer les normes et les pratiques d'entretien dans les rues commerciales très achalandées par les piétons. • Promouvoir l'excellence de la conception paysagère dans les secteurs prioritaires de la conception et dans les zones et les rues spécialisées. • Améliorer toute l'année l'accès aux rues commerciales à partir des quartiers attenants. 	<p>l'orientation, de même que pour lancer des initiatives destinées à réaffecter l'espace dans les rues, à intégrer les espaces publics appartenant à des intérêts privés afin d'améliorer l'expérience piétonnière et de rehausser l'intérêt dans la densification des quartiers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter la Direction du domaine public et du design urbain de la Ville et faire des commentaires sur le Plan directeur des transports pour ajouter les éléments du paysage de rue qui permettent de rehausser l'agrément pour tous les groupes d'âge dans les sites clés des rues principales, afin de rehausser l'expérience piétonnière et de promouvoir le tourisme et les déplacements à pied. • Donner un avis à l'Équipe de l'entretien hivernal à propos des rues et des lieux spécialisés, ainsi que dans les secteurs prioritaires de la conception, pour améliorer, toute l'année, l'utilisabilité du domaine public dans les principales rues commerciales. • Donner un avis sur les Normes de l'entretien hivernal à propos des rues et des lieux spécialisés et dans les secteurs prioritaires de la conception afin d'améliorer, toute l'année, l'utilisabilité du domaine public dans les principales rues commerciales. • Donner un avis sur les Normes de l'entretien hivernal pour le niveau de service dans les rues qui sont reliées à des rues commerciales. • Consulter la Direction du domaine public et du design urbain dans la mise à jour des directives sur l'esthétique urbaine pour assurer l'excellence de la conception dans les secteurs prioritaires de la conception,
--	---

	<p>ce qui donnera lieu à des approches perfectionnées dans la conception du paysage et ce qui permettra d'améliorer l'interface entre les bâtiments et le domaine public attenant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adresser des commentaires à l'Équipe de l'entretien hivernal pour le niveau de service dans les rues empruntées par les piétons et assurant la liaison avec les rues commerciales.
<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segments de rue dont le caractère comprend une forme urbaine pensée essentiellement pour la circulation automobile ou dont le caractère est dominé par cette forme urbaine. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager des immeubles pour renforcer ou intégrer un mur urbain doté de façades actives. • Accroître la zone tampon entre les piétons et la circulation automobile afin de créer des espaces plus confortables pour se déplacer à pied et se reposer. 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour établir des normes d'aménagement qui permettent de construire des bâtiments orientés vers la rue et dotés de façades actives dans les secteurs dans lesquels il existe déjà une forme urbaine — sur tout dans les secteurs où les places de stationnement en surface sont aménagées entre la rue et les bâtiments, par exemple sur les sites des galeries marchandes en rangée et sur les sites des autres centres commerciaux. • Grâce à des travaux d'établissement de plans secondaires et à différentes propositions d'aménagement, étendre le caractère urbain existant des rues principales traditionnelles pour que l'environnement à caractère piétonnier se poursuive dans le couloir au-delà des limites actuelles, par exemple sur le chemin Richmond à l'ouest de l'avenue Golden et sur la rue Bank au sud de la rivière Rideau. • Faire des commentaires sur le Plan directeur des transports et sur le Cadre de l'esthétique urbaine et

	<p>consulter la Direction de la gestion forestière afin de recenser des occasions de rehausser la zone tampon entre les piétons et la circulation automobile, en faisant appel au paysagement, à des arbres urbains, à des places de stationnement sur rue ou à d'autres moyens.</p> <ul style="list-style-type: none">• Faire des commentaires sur les points à suivre dans le Plan de gestion de la forêt urbaine afin de rehausser le couvert forestier dans les segments de rue dans lesquels il le faut et ajouter des arbres urbains, en en tenant compte pour mener les consultations auprès de la Direction de la gestion des actifs.
--	---

5.1.3. Le transect du secteur urbain extérieur

Carte A8-3 de l'appendice A

Services et commodités

<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les conditions supérieures d'accès aux services et aux commodités ont tendance à être regroupées dans les rues commerciales et dans les artères. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none">• Attirer d'autres entreprises et services.	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter la Section de l'aménagement et de la conception communautaires pour assurer ou réserver les terrains des services commerciaux accessibles pour les quartiers résidentiels dans les plans secondaires et locaux afin d'optimiser l'accès aux services et aux commodités.• Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville afin de continuer d'autoriser les services et les commodités dans l'ensemble du transect du secteur urbain extérieur.• Consulter les Services de développement économique de la Ville afin de recenser d'autres occasions de collaborer avec des organismes externes pour continuer d'attirer des entreprises et des services.
<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Dans certains cas, les notes sont modérées ou faibles dans les rues commerciales et dans les artères.• Créneaux dans lesquels les notes sont modérées et faibles parce qu'il n'y a pas suffisamment de services et de commodités spécifiques.• Créneaux dans lesquels les notes sont modérées et faibles aussi parce que les	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter les directions générales compétentes de la Ville afin de recenser les difficultés pour ce qui est des services et des commodités publics absents.• Consulter les Services de développement économique de la Ville afin de recenser les principaux

<p>services et les commodités ne sont pas suffisamment concentrés.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recenser les services et les commodités absents à moins de 15 minutes à pied pour les résidents. • Examiner les mesures que l'on peut prendre et se demander qui peut les prendre afin d'offrir les services et les commodités souhaités. 	<p>intervenants à consulter pour rehausser la diversité commerciale.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter la Section de l'Aménagement et de la conception communautaires afin d'assurer ou de réserver des terrains pour les services commerciaux accessibles dans les quartiers résidentiels dans les plans secondaires et locaux afin d'optimiser l'accès aux services et aux commodités. • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville s'il faut délivrer des autorisations supplémentaires afin de prévoir plus d'occasions d'offrir des services commerciaux à l'échelle des quartiers. • Consulter les Services de développement économique de la Ville à propos de la viabilité de l'examen des tendances de l'évolution des marchés pour rehausser les services commerciaux. • Consulter l'Équipe intégrée des services de quartier de la Ville dans la définition des services et des commodités courants absents dans les quartiers en quête d'équité. • Consulter l'Équipe intégrée des services de quartier de la Ville dans le recensement des occasions de lancer d'autres programmes dans les quartiers en quête d'équité.
--	---

Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont élevées	Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont élevées
<p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Rues collectrices dans les quartiers caractérisés par les zones résidentielles environnantes. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none">• Améliorer les éléments piétonniers positifs dans les rues collectrices afin d'optimiser l'environnement piétonnier et d'attirer plus de piétons qui se déplacent et se rassemblent dans ces rues.• Prévoir des liaisons secondaires entre les rues collectrices dans les quartiers et les secteurs dans lesquels sont concentrés des services et des commodités.	<ul style="list-style-type: none">• Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Plan du transport actif pour mettre en avant les trottoirs continus dans les quartiers et entre les quartiers, afin de prévoir des moyens permettant aux résidents d'avoir accès aux services et aux commodités.• Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Plan du transport actif afin d'examiner les moyens grâce auxquels les trottoirs continuent et les sentiers polyvalents assurent la liaison avec les grappes de services et de commodités.• Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine de la Ville et sur son Plan directeur des transports afin de coordonner l'aménagement des panneaux d'orientation, de l'éclairage, des bancs publics, des abribus et des transports en commun dans les rues dotées de trottoirs continus.• Donner un avis à l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville afin de promouvoir l'équité en augmentant la diversité des options de logements à l'intérieur des quartiers dans lesquels l'environnement piétonnier est sécuritaire et agréable à l'heure actuelle.• Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville si d'autres autorisations offrent de nouvelles occasions pour des

	<p>aménagements commerciaux à l'échelle des quartiers dans ces rues sécuritaires et agréables.</p>
<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les rues commerciales comme l'avenue Carling, le chemin Merivale et le boulevard St-Laurent, il y a de vastes terrains de stationnement en surface et des commerces de détail accessibles en voiture, ce qui nuit à la sécurité et à l'agréabilité de l'environnement piétonnier. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des zones commerciales pour les petits commerces de détail orientés vers la rue et dotés de façades actives. Grâce à des travaux de réaménagement établir un lien entre les nouveaux bâtiments polyvalents et le tissu urbain environnant afin de permettre d'aménager de nouvelles liaisons piétonnières qui comprennent des rues publiques et des sentiers. • Réduire les volumes de circulation et la vitesse des voitures grâce à des dispositifs de modération de la circulation et en réaffectant l'espace de l'emprise à l'écart de la circulation automobile afin de promouvoir les infrastructures piétonnables, les infrastructures du transport actif et les éléments du paysage de rue. • Accroître, toute l'année, l'accès aux stations de l'O-Train du TLR et aux services attenants. 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis à l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville et à la Section de l'aménagement et de la conception communautaires pour permettre d'aménager des espaces destinés aux utilisateurs des petits commerces de détail non loin des rues, en aménageant des entrées qui assurent la liaison avec les trottoirs. • Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Cadre de l'esthétique urbaine et consulter la Direction de la gestion forestière de la Ville afin de promouvoir des trottoirs plus larges, de nouvelles zones tampons paysagées, ainsi que des arbres urbains, des haltes pour le repos et du nouveau mobilier urbain, pour que les déplacements à pied et la relaxation dans ces rues soient plus agréables. • Consulter la direction de la gestion forestière, la Direction des systèmes naturels et des affaires rurales et l'Unité du zonage et de l'interprétation afin de recenser les occasions d'arboriser les sites, en actualisant le processus d'examen des demandes d'aménagement. • Établir des stratégies avec la Section de l'aménagement et de la conception communautaires et avec l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour continuer d'autoriser les aménagements polyvalents qui ont

	<p>pour effet d'augmenter le nombre de logements et d'accroître le nombre de résidents non loin des services commerciaux, ce qui rehausse le volume piétonnier et crée une demande pour les infrastructures piétonnières.</p> <ul style="list-style-type: none">• Donner un avis sur le Plan directeur des transports afin d'aménager les dispositifs de modération de la circulation qui réduisent la vitesse des véhicules dans ces couloirs dominés par la forme bâtie et le caractère de la banlieue. La réduction des voies automobiles, dans les cas viables, et la reconversion de cet espace dans l'emprise, pour favoriser les piétons, font partie des solutions à long terme.• Donner un avis à l'Équipe de l'entretien hivernal pour le niveau de services dans les segments de rue qui donnent accès aux stations de l'O-Train du TLR et aux services attenants.
--	--

5.1.4. Le transect du secteur de banlieue

Cartes A8-4, A8-5, A8-6 et A8-7 de l'appendice A

Services et commodités

<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les créneaux des collectivités de banlieue, surtout le long des rues commerciales, sont souvent bien servis par un vaste ensemble de services et de commodités.• Les centres-villes sont bien établis dans Kanata, Barrhaven et Orléans, grâce aux services et aux commodités. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none">• Attirer d'autres entreprises et services.	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter la Section de l'aménagement et de la conception communautaire de la Ville pour garantir ou réserver les terrains destinés aux services commerciaux accessibles dans les quartiers résidentiels selon les plans secondaires et les plans locaux, afin d'accroître les conditions d'accès aux services et aux commodités.• Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville pour continuer d'autoriser les services et les commodités dans l'ensemble des centres-villes.• Consulter les Services de développement économique pour recenser les autres occasions de collaborer avec des organismes externes afin de continuer d'attirer des entreprises et des services.
<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Il existe des créneaux de secteurs dont les notes sont modérées et faibles entre les centres-villes et les zones très bien notées des collectivités de banlieue de Kanata, de Stittsville, de Barrhaven, Riverside-Sud et d'Orléans. Dans ces zones dont les notes sont modérées et faibles, il n'y a pas suffisamment de services et de commodités spécifiques, et on ne retrouve pas non plus de	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter les directions générales compétentes de la Ville pour recenser les difficultés lorsqu'il n'y a pas suffisamment de services et de commodités publics.• Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les principaux intervenants à consulter afin d'accroître la diversité commerciale.

<p>concentration suffisante de services et de commodités.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans la majorité de Leitrim, les notes sont modérées et faibles parce qu'il n'y a pas suffisamment de services et de commodités spécifiques et parce que la concentration des services et des commodités est faible. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recenser les services et les commodités absents à moins de 15 minutes à pied pour les résidents. • Examiner les mesures que l'on peut prendre pour ajouter les services et les commodités souhaités et se demander qui peut s'en occuper. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulter les Services de développement économique de la Ville sur la possibilité d'examiner les tendances de l'évolution des marchés afin d'accroître les services commerciaux. • Consulter la Section de l'aménagement et de la conception communautaires pour garantir ou réserver les terrains destinés aux services commerciaux accessibles dans les quartiers résidentiels dans le cadre des plans secondaires et des plans locaux afin de rehausser l'accès aux services et aux commodités. • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation pour savoir si d'autres autorisations permettront d'offrir de nouvelles occasions d'assurer des services commerciaux à l'échelle des quartiers.
--	---

Environnement piétonnier

<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rues essentiellement collectrices dans les quartiers résidentiels, pour permettre aux résidents d'avoir accès aux services et aux commodités commerciaux dans les artères toutes proches. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure auxiliaire supplémentaire des piétons pour améliorer l'expérience vécue sur ces parcours, notamment en prévoyant des zones d'ombre pour s'asseoir et avoir des échanges sociaux, en 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Plan du transport actif afin de mettre en avant les trottoirs continus entre les quartiers comme moyens permettant aux résidents d'avoir accès aux services et aux commodités. • Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Plan du transport actif pour examiner le lien entre les trottoirs continus et les sentiers polyvalents
--	---

<p>reliant ces rues aux services commerciaux et aux autres commodités grâce à des sentiers polyvalents ou aux transports en commun.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rehausser les services commerciaux à petite échelle destinés aux piétons. • Améliorer l'aménagement de l'espace dans les principaux sites dans lesquels les gens peuvent se rassembler. • Aménager des passages piétonniers et des liaisons en milieu de quadrilatère. 	<p>d'une part et, d'autre part, les grappes de services.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine et sur le Plan directeur des transports pour coordonner l'aménagement des panneaux d'orientation, des arbres plantés pour créer de l'ombre, des haltes pour se reposer et des abribus sur les sites stratégiques. • Donner un avis à l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville afin de promouvoir l'équité en augmentant la diversité des options de logements à l'intérieur des quartiers dans lesquels l'environnement piétonnier est sécuritaire et agréable à l'heure actuelle. • Travailler de concert avec la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations et avec la Direction des systèmes naturels et des affaires rurales pour se pencher sur les options dans l'aménagement de liaisons nouvelles ou améliorées avec les rues à partir des parcs et des espaces verts le long des segments de rue comme la rue Abbott à Stittsville et le boulevard Jeanne-d'Arc à Orléans.
<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les tronçons des rues commerciales sont caractérisés par des commerces de détail destinés aux automobilistes, ce qui nuit à la sécurité et à l'agrément de l'environnement piétonnier. Les rues comme le chemin Innes, le chemin Hazeldean et la promenade 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation, la Section de l'aménagement et de la conception communautaires et la Direction de l'examen des projets d'aménagement à propos de la possibilité d'autoriser des façades de lots moins vastes sur les esplanades commerciales

<p>Strandherd comprennent des obstacles spatiaux et les éléments suivants du paysage urbain qui se répercutent sur l'environnement piétonnier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ boutiques orientées vers l'intérieur du terrain; ○ vastes terrains de stationnement en surface; ○ voies de circulation multiples; ○ aménagements du territoire adaptés à l'automobile, dont les magasins à grande surface, les stations d'essence et les services au volant; ○ faibles surfaces construites; ○ nombreuses entrées de cour; ○ déficit du couvert forestier. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Augmenter le nombre d'établissements de détail de moindre envergure dotés de façades actives donnant sur la rue. ● Améliorer les éléments du paysage à caractère piétonnier, dont les trottoirs plus larges, les zones tampons paysagées et le mobilier urbain, en aménageant des zones de repos à l'ombre et des occasions d'interactions sociales. ● Ajouter les logements donnant sur ces rues afin d'accroître la vigueur et la demande exprimées pour les éléments à caractère piétonnier. ● Réduire le volume de la circulation et la vitesse des voitures en privilégiant l'utilisation du transport actif et des transports en commun. 	<p>existantes plus considérables afin de favoriser les aménagements commerciaux en franche tenure, tournés vers les rues.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine et consulter la Direction de la gestion forestière pour recenser les segments de rue obligeant à aménager les trottoirs élargis, d'autres zones tampons paysagées et plus de mobilier urbain et d'arbres de rue pour les piétons afin de veiller à ce que les déplacements à pied dans ces rues soient plus sécuritaires et plus agréables. ● Donner un avis à l'Unité du zonage et de l'interprétation et à la Section de l'aménagement et de la conception communautaires de la Ville pour continuer d'autoriser les aménagements résidentiels dans les complexes polyvalents afin d'attirer plus de piétons dans ces rues commerciales, ce qui viendra accroître l'achalandage piétonnier. ● Consulter la Direction générale des transports de la Ville pour envisager d'aménager des dispositifs de modération de la circulation qui réduisent la vitesse des véhicules dans les couloirs de rue principale. ● Donner un avis sur le Plan directeur des transports et sur le Plan directeur du domaine public et consulter la Direction de la gestion forestière pour promouvoir l'élargissement des trottoirs, l'aménagement d'autres zones tampons paysagées, dont les arbres urbains et le nouveau mobilier urbain, pour veiller à ce que les déplacements à pied et la détente dans ces rues soient plus agréables.
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Accroître toute l'année l'accès aux stations de l'O-Train du TLR et aux services attenants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis à la Direction du domaine public et du design urbain sur les nouvelles directives de l'esthétique urbaine des immeubles de moyenne hauteur que l'on peut appliquer dans les contextes des couloirs des rues principales du secteur de banlieue, ce qui permettra d'aménager des immeubles qui pourront assurer la transition avec des rues à caractère plus urbains, qui viendront améliorer l'environnement piétonnier. • Donner un avis sur le Plan directeur des transports à propos des incidences positives des abribus et sur les options permettant d'accroître la fréquence des transports en commun afin de faire basculer l'utilisation des voitures particulières pour privilégier les transports en commun, ce qui réduira les volumes d'achalandage automobile et améliorera la sécurité de l'environnement piétonnier. • Consulter la Direction de la gestion forestière et la Direction des systèmes naturels et des affaires rurales, ainsi que l'Unité du zonage et de l'interprétation, pour recenser les occasions de planter des arbres sur les lieux en actualisant le processus d'examen des demandes d'aménagement. • Consulter la Direction du domaine public et du design urbain et la Direction de l'examen des projets d'aménagement pour recenser les occasions de faire fructifier la possibilité de modifier et d'améliorer le domaine public dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement.
---	---

	<ul style="list-style-type: none">• Donner un avis à l'Équipe de l'entretien hivernal sur le niveau de service dans les tronçons de rue donnant accès aux stations de l'O-Train du TLR et aux services attenants.
--	---

5.1.5. Les villages dans le transect du secteur rural

Carte A8-8 de l'appendice A

Services et commodités

Améliorations pour les secteurs dont les notes sont élevées	Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont élevées
<p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Non loin du cœur des villages, les créneaux de Richmond et de Manotick offrent de bonnes conditions d'accès aux services et aux commodités.• Les terrains vagues existants non loin des services commerciaux actuels permettront d'accroître la concentration des services et des commodités et d'en améliorer la diversité. <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none">• Attirer d'autres entreprises et services.	<ul style="list-style-type: none">• Consulter l'Unité du zonage et de l'interprétation de la Ville afin de continuer d'autoriser les services et les commodités dans les villages.• Consulter les Services de développement économique de la Ville pour recenser les autres occasions de collaborer avec des organismes externes afin de continuer d'attirer les entreprises et les services.
<p>Améliorations pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les notes d'accès attribuées à Constance Bay, Galetta, Fallowfield, Munster, Ashton, Kinburn, Cumberland, Sarsfield, Marionville, Kenmore, Notre-Dame-des-Champs, Carlsbad Springs et Vernon sont toutes faibles parce qu'il n'y a pas suffisamment de services et de commodités et que la concentration des services et des commodités est faible.• Les notes d'accès sont modérées et faibles dans Carp, Fitzroy Harbour, North Gower, Greely, Osgoode, Metcalfe, Vars et Navan parce qu'il n'y a pas suffisamment de services et de commodités et que leur concentration est faible.• À la lisière de Richmond et de Manotick, les notes d'accès sont modérées et faibles parce qu'il n'y a	<p>Prochaines étapes pour les secteurs dont les notes sont modérées et faibles</p> <ul style="list-style-type: none">• Consulter les directions générales de la Ville afin de recenser les obstacles qui se dressent dans l'aménagement des services et des commodités à caractère public.• Consulter les Services de développement économique de la Ville afin de recenser les principaux intervenants à consulter pour accroître la diversité commerciale dans les villages.• Revoir les occasions permettant à la Direction des politiques et de la planification d'offrir d'autres services, dont le recensement des terrains vagues disponibles.• Consulter les Services de développement économique de la Ville sur la possibilité d'examiner les

<p>pas suffisamment de services et de commodités et que leur concentration accuse des lacunes.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recenser les services et les commodités absents à moins de 15 minutes à pied pour les résidents. • Examiner les mesures que l'on peut prendre pour ajouter les services et les commodités souhaités et se demander qui peut en prendre la responsabilité. • L'intégration de centres de garde d'enfants, d'épiceries, d'écoles, de services de santé, d'arrêts d'autobus et d'autres services et commodités dans les catégories existantes viendra élargir le choix offert. 	<p>tendances de l'évolution des marchés pour accroître les services commerciaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter les Services à l'enfance sur la possibilité d'accroître le nombre de centres de garde d'enfants dans les villages.
---	---

Environnement piétonnier

<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rues principales des anciens villages, dont les caractéristiques de la forme bâtie à l'intention des piétons s'apparentent aux rues principales traditionnelles dans les secteurs urbains. • Sur la rue Manotick Main, sur la promenade Donald B. Munro et sur le chemin Carp dans Carp, sur la rue McBean à Richmond, dans les tronçons de la rue Victoria dans Metcalfe et sur le chemin Old Montreal à Cumberland, l'environnement piétonnier est satisfaisant et peut être amélioré. • Rues dans lesquelles la circulation est faible dans les petits villages 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont élevées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter la Section de l'aménagement et de la conception communautaires et la Direction du domaine public et du design urbain afin de recenser, dans le cœur des villages, les segments de rue dans lesquels l'amélioration des infrastructures du paysage urbain existants offrent une occasion stratégique de mettre en lumière et d'améliorer le caractère lié au modèle de rue historique, à la structure des lots et aux bâtiments existants. • Donner un avis sur le Plan de gestion du patrimoine afin de recenser les occasions d'interprétation et de commémoration dans le cœur des villages pour rehausser l'expérience offerte aux piétons dans les rues.
---	--

<p>encadrés par des espaces verts ou par des infrastructures naturelles.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer le caractère de la rue principale conformément au contexte de la forme bâtie et de la structure historique des lots. • Nouveaux bâtiments dotés de façades actives, encadrant la rue et aménagés à l'échelle des piétons. • Prévoir de l'espace pour les bancs publics, le paysagement et les arbres urbains, dans les endroits où la propriété a une interface avec le domaine public. 	<ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine pour recenser les points où l'on pourrait ajouter des bancs publics à l'ombre, des panneaux d'orientation, des éléments interactifs adaptés aux enfants et d'autres améliorations du domaine public qui contribueront à l'aménagement de l'espace le long des rues. • Consulter l'Unité des initiatives et du développement culturels de la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations de la Ville pour aménager de nouvelles infrastructures culturelles et appuyer les infrastructures culturelles existantes dans les rues principales des villages, en plus de tenir compte des occasions de réaffectation saisonnière de l'espace dans les rues pour les festivals. • Consulter la Direction du domaine public et du design urbain et les Services de développement économique de la Ville afin de recenser les occasions de partenariats (notamment avec les ZAC) afin d'améliorer le domaine public. • Consulter les Services des routes et du stationnement et la Direction du domaine public et du design urbain dans l'amélioration des normes d'entretien du cœur des villages comme secteurs et rues spécialisés.
<p>Améliorations pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles:</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les segments de rue des villages, il n'y a pas suffisamment de bâtiments et de couvert forestier 	<p>Prochaines étapes pour les segments de rue dont les notes sont modérées et faibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter la Direction de l'examen des projets d'aménagement dans l'optimisation des trottoirs et dans

<p>orientés vers les rues, et il y a des éléments indésirables comme les terrains de stationnement en surface et la circulation automobile à grande vitesse.</p> <p>Améliorations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorations du domaine public, dont les arbres urbains et les bancs publics, dans les cas où il y a des travaux d'aménagement sur le domaine privé. • Verdir et améliorer le paysagement à la lisière de ces rues. • Continuité des trottoirs pour améliorer la sécurité des piétons. • Nouveaux bâtiments orientés vers la rue et dotés d'une interface positive avec le domaine public. 	<p>l'amélioration du paysage urbain dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, surtout grâce à la réglementation du plan d'implantation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner un avis sur le Cadre de l'esthétique urbaine et sur le Plan directeur des transports et consulter la Direction de la gestion forestière de la Ville pour investir dans les trottoirs, dans les arbres urbains et dans les bancs publics dans les secteurs où se déroulent les travaux d'aménagement. • Donner un avis sur le Plan directeur des transports à propos des occasions de modérer la circulation dans les villages, lorsque la vitesse est élevée à cause de la conception des routes et des habitudes de navettage. • Donner un avis à la Direction du domaine public et du design urbain de la Ville sur le Cadre de l'esthétique urbaine et sur les plans secondaires des villages dans la planification des collectivités afin d'optimiser les politiques et les directives en ce qui a trait à l'environnement piétonnier. Faire des commentaires sur l'Examen du programme de plantation d'arbres afin de rehausser le couvert forestier dans les segments de rue dans lesquels ce couvert accuse des lacunes.
--	--

Cette analyse globale des lacunes par transect permet de constater les aspects positifs des quartiers tels qu'ils existent aujourd'hui et les occasions, relevées sur tout le territoire de la Ville d'Ottawa, d'améliorer les quartiers pour en faire des quartiers du quart d'heure. Les notes des quartiers du quart d'heure permettent aussi de planifier des projets de moindre envergure comme les plans d'améliorations communautaires et les plans secondaires, ou encore d'éclairer l'examen des demandes d'aménagement ou d'apporter de l'aide dans cet examen.

Le caractère global du Plan officiel en limite le rôle quand il s'agit d'orienter des améliorations spécifiques comme la présence de certaines entreprises. Par exemple, le Plan officiel définit les secteurs dans lesquels certaines vocations commerciales sont autorisées, sans toutefois limiter expressément la vocation d'une parcelle de terrain pour bâtir exclusivement une épicerie ou une pharmacie. Le Plan officiel institue une structure-cadre globale qui mise sur les quartiers du quart d'heure, alors que le rôle des autres plans et programmes de la Ville peut être plus spécifique, par exemple le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs, le Plan directeur des transports et les Normes de l'entretien hivernal. Or, ces plans municipaux sont limités aux établissements et aux infrastructures de la Ville, sans porter directement sur les services et les commodités qui manquent dans le secteur privé. C'est pourquoi il faudrait envisager de consulter les intervenants externes afin d'évaluer la capacité à orienter l'aménagement des services et des commodités souhaités du secteur privé sur certains sites. Analyser les moyens d'attirer les services et les commodités qui manquent demandera du temps; or, lorsque les plans et les programmes de la Ville seront mis en œuvre, surtout ceux qui influent sur les piétons, les entreprises attireront plus de clients.

Grâce à ces plans et projets et au fil du temps, on pourra améliorer, dans l'ensemble, les conditions d'accès aux services et aux commodités et accroître les options permettant de se rendre à pied aux services et aux commodités afin de réaliser les objectifs dans la création des quartiers du quart d'heure piétonnables.

5.2. Liens avec les autres plans et programmes de la Ville

Le Plan officiel définit la structure-cadre des quartiers du quart d'heure; or, le rôle des autres plans et programmes de la Ville peut être plus spécifique en aidant à améliorer et à réaliser les quartiers du quart d'heure piétonnables. Nous avons consulté différents intervenants en interne pour mieux connaître leurs travaux et la contribution qu'ils peuvent apporter dans la réalisation des quartiers du quart d'heure à Ottawa. Voici, entre autres, les intervenants, ainsi que les plans et les programmes internes en cause :

- Normes de l'entretien hivernal;
- Plan de sécurité et de bien-être dans les collectivités;
- Équipe intégrée de services de quartier;
- Services de développement économique;
- Bibliothèque publique d'Ottawa;
- Direction de l'examen des projets d'aménagement;
- Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs;
- Cadre de l'esthétique urbaine;
- Plan directeur des transports;
- Plan de transport actif;
- Plan de gestion de la forêt urbaine;

- Examen du programme de plantation d'arbres;
- Santé publique Ottawa.

Grâce aux assemblées qui se sont déroulées et pendant toute la durée du projet, nous avons recensé un certain nombre de points essentiels dont il faudrait tenir compte dans les prochaines études. Il s'agit;

- d'améliorer l'accès à des produits alimentaires sains, par exemple en aménageant d'autres marchés offrant des produits locaux ou d'autres épiceries;
- de rehausser le domaine public en tâchant de réduire les obstacles que doivent surmonter les groupes en quête d'équité;
- d'analyser la viabilité des lignes de souhait et des raccourcis pour les piétons afin d'améliorer l'accès piétonnier aux services et aux commodités;
- d'analyser les améliorations à apporter aux pratiques de l'entretien hivernal dans le cadre de l'examen des Normes de l'entretien hivernal pour les rues et les espaces dans lesquels se trouvent souvent des services et des commodités;
- de revoir les parcs, les centres communautaires intérieurs et les établissements récréatifs pour s'assurer que le système de classification cadre avec le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs;
- de rehausser les conditions d'accès à l'information en publiant les notes des quartiers du quart d'heure grâce à des outils de cartographie interactive en ligne comme le site Web geoOttawa de la Ville et le site Web de l'Étude sur les quartiers d'Ottawa;
- d'offrir des occasions d'améliorer le transport actif, les parcs et les espaces verts, les arbres urbains, les autres lieux publics et l'accès aux commodités comme les épiceries dans les quartiers dans lesquels les inquiétudes vis-à-vis de l'équité sont fortes selon l'[Indice de l'équité des quartiers d'Ottawa](#)¹¹;
- de rehausser, dans les travaux d'établissement des plans secondaires et dans l'examen des demandes d'aménagement, le point de vue sur les moyens grâce auxquels les secteurs et les sites visés amélioreront les notes des quartiers du quart d'heure dans les zones environnantes à court et à long termes. On pourrait mener un projet pilote pour les travaux d'établissement des plans secondaires afin de connaître les moyens d'améliorer les notes de base dans les secteurs visés.

5.3. Secteurs à analyser plus en profondeur

Puisque cette étude est la première étape de l'analyse de la composition et du contexte des quartiers du quart d'heure, nous avons recensé ci-après les secteurs à analyser

¹¹ L'Indice de l'équité des quartiers d'Ottawa est un outil qui permet d'évaluer et de comparer les différences inutiles et inévitables au niveau des quartiers pour les facteurs qui influent sur le bien-être.
<https://neighbourhoodequity.ca/>

plus en profondeur selon les deux points de vue des quartiers du quart d'heure : les services et commodités et l'environnement piétonnier.

5.3.1. Services et commodités

Même si la consultation publique a permis de réunir plus de 4 000 réponses dans le sondage public et dans le sondage rural complémentaire, le caractère numérique de ces sondages pourrait en limiter l'accès et la représentation des résidents d'Ottawa. En faisant appel à une entreprise professionnelle de sondages et d'enquêtes statistiques, on pourrait améliorer le rayonnement et la représentation dans le sondage, pour les éventuelles consultations publiques sur les quartiers du quart d'heure.

Les notes attribuées aux services et aux commodités comportent une certaine limite, puisqu'il pourrait manquer certains points d'aménagement des services et des commodités entre la date de la collecte des données et la date de l'analyse. Toutefois, puisque l'analyse ne tient pas compte d'une considération dans la concentration des services, l'essentiel des services existants serait capté par les sources de données consultées, et les variations dans la note des parcelles résidentielles ne sont probablement pas nettement différentes. Les mises à jour qui seront apportées à cette étude lorsque de nouvelles données seront publiées permettront de tenir compte des services manquants.

Les partenariats avec d'autres organismes permettront de mieux analyser et résumer l'information afin de mieux connaître les conditions d'accès aux services et aux commodités. Par exemple, l'Étude sur les quartiers d'Ottawa (EQO) est une analyse interdisciplinaire sur la santé de la population qui a été menée par l'Université d'Ottawa et qui a consisté à examiner les quartiers et leur délimitation en tenant compte des perceptions des collectivités. Bien que la Ville ne définisse pas les périmètres des quartiers, un partenariat avec l'Université d'Ottawa dans l'EQO permettra de mieux se pencher sur les notes d'accès aux services et aux commodités dans le cadre des travaux de recherche qui permettront d'améliorer la connaissance des quartiers d'Ottawa.

5.3.2. Environnement piétonnier

Nous avons des occasions de mieux étudier chacune des phases de l'analyse afin de déterminer la notation de l'environnement piétonnier, et ces occasions sont essentiellement éclairées par les limites et les contraintes associées à la méthodologie.

Intelligence artificielle

S'agissant de l'utilisation de l'intelligence artificielle, il se pourrait que la Ville ait des occasions de nouer des partenariats avec l'Université d'Ottawa et les responsables de l'Étude sur les quartiers d'Ottawa dans le recensement des éléments souhaitables et non souhaitables de l'environnement piétonnier grâce à l'apprentissage machine. Les efforts de coopération faisant intervenir les urbanistes et les chercheurs peuvent donner lieu à des notes perçues de l'environnement piétonnier qui tiennent mieux compte des

grandes considérations dans l'urbanisme et l'esthétique urbaine, ce qui permettra de noter plus uniformément les rues en passant d'un segment de rue au suivant.

Expertise qualitative du caractère et de la forme bâtie

L'expertise qualitative des rues, qui donne lieu à la classification des rues dans les quatre catégories définies, donne une vue d'ensemble des caractéristiques des rues et de leur forme bâtie; or, il ne s'agit pas d'une expertise détaillée des éléments spécifiques existants dans chaque segment de rue. Cette approche simpliste dans la classification a été nécessaire pour évaluer visuellement toutes les rues commerciales de la Ville; or, une analyse complémentaire devrait miser sur ces observations pour permettre d'étudier et d'évaluer attentivement les éléments et les conditions existants dans ces rues afin de mieux éclairer l'élaboration des plans locaux et de déterminer les investissements stratégiques à consacrer au domaine public. On pourrait aussi étendre l'observation qualitative à d'autres rues sur le territoire de la Ville, au-delà des rues commerciales.

SIG

Les données saisies dans le SIG étaient limitées aux statistiques qui étaient faciles d'accès et qu'on pouvait exprimer géographiquement. C'est pourquoi, dans les données saisies dans le SIG, il manquait une partie de l'information, ce qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité et sur l'agréabilité des déplacements à pied, notamment l'information sur la signalisation améliorée aux intersections, sur la présence de bateaux de trottoir et d'autres obstacles contre la mobilité, sur les passages piétonniers, sur les bancs publics, sur les fontaines d'eau et sur les infrastructures culturelles non répertoriées dans la méthodologie. À l'heure où l'Unité des initiatives et du développement culturels de la Ville termine la cartographie des infrastructures culturelles sur tout le territoire d'Ottawa, on pourra tenir compte, dans une prochaine étude, des éléments physiques qui rehaussent l'agréabilité de l'environnement piétonnier. L'acquisition de nouvelles données dans le SIG permettra de rehausser éventuellement l'exactitude de la notation de l'environnement piétonnier.

Rues locales

La méthodologie qui permettra de déterminer la notation finale des rues, en tenant compte des données saisies grâce à l'IA et dans le SIG, a été appliquée à toutes les rues, sauf les autoroutes et les rues locales. L'expertise a surtout porté sur les rues commerciales et sur les routes collectrices de la Ville, soit généralement les voies publiques qui assurent la liaison entre les secteurs résidentiels et les zones dans lesquelles se trouvent les services et les commodités à caractère commercial offerts au quotidien. C'est pourquoi la fourchette de piétonnabilité des rues locales n'est pas captée dans cette étude. Une analyse éventuelle pourrait viser à établir l'ensemble de l'environnement piétonnier qui existe dans les rues locales. Il se peut qu'il y ait des variations palpables entre les rues locales et les éléments qui améliorent l'environnement piétonnier, par exemple les trottoirs, les arbres urbains, les faibles volumes d'achalandage urbain et la vitesse réduite des véhicules, alors que d'autres rues sont plus hostiles aux piétons.

6. Conclusion

Le concept des quartiers du quart d'heure est généralement défini par l'accès aux services et aux commodités chaque jour et chaque semaine à moins de 15 minutes à pied dans un environnement piétonnier sécuritaire et agréable. L'évaluation de l'accès aux services et aux commodités et de la qualité de l'environnement piétonnier dans les différents secteurs de notre ville est complexe et oblige à mener une analyse continue puisque les quartiers évoluent. Cette étude constitue une évaluation de référence des quartiers du quart d'heure dans notre ville selon deux prismes différents. Le premier prisme tient compte de la disponibilité des services et des commodités à moins de 15 minutes à pied, ce qui équivaut à un trajet d'environ 1 200 mètres; le deuxième prisme tient compte de la qualité de l'environnement piétonnier. Cette approche à deux volets dans cette évaluation permet de recenser certains éléments du quartier du quart d'heure et d'établir un lien entre ces éléments et les résidents de ce quartier. L'analyse des lacunes parmi ces éléments permet de connaître les moyens d'améliorer les notes des quartiers du quart d'heure sur un horizon temporel compris entre le court terme et le long terme. Puisque certains services et commodités souhaitables pourraient ne pas être à même de se trouver physiquement à moins de 15 minutes à pied de tous les établissements résidentiels, certaines des étapes suivantes sont liées à une analyse complémentaire des tendances de l'évolution des marchés.

Comme le démontrent les cartes sur l'accès aux services et aux commodités, les notes sont élevées dans les quartiers centraux du transect du centre-ville et du transect du secteur urbain intérieur, ainsi que dans certains secteurs de banlieue et dans le cœur de quelques villages. Les notes sont relativement faibles dans des secteurs spécifiques du transect du secteur urbain intérieur; toutefois, les écarts sont plus généralisés dans la proximité des services et des commodités dans des zones du transect du secteur urbain extérieur et du transect du secteur de banlieue, ainsi que dans de nombreux villages ruraux d'Ottawa.

Comme on peut le constater dans la carte 7, les rues sont bien notées pour l'environnement piétonnier dans les vieux quartiers centraux, surtout dans les rues principales traditionnelles, qui représentent souvent la cheville ouvrière commerciale et sociale des quartiers matures du transect du cœur du centre-ville et du transect du secteur urbain intérieur. Cette affirmation se vérifie aussi, mais dans une moins large mesure, dans les rues principales des grands villages du transect du secteur rural. Il y a aussi des rues qui sont moins bien notées dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, surtout sur les trajets des navetteurs, dans lesquels les volumes d'achalandage et la vitesse des voitures sont généralement supérieurs. Dans toutes les rues, les notes sont généralement plus faibles dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue, dans lesquels l'aménagement du territoire et l'infrastructure des transports priorisent généralement les véhicules plutôt que les piétons.

L'accès aux services et aux commodités à moins de 15 minutes à pied et le degré de sécurité et d'agréabilité de ces déplacements sont importants dans la réalisation des

quartiers du quart d'heure piétonnables et vigoureux. On ne peut pas, sans ces deux aspects, faire fructifier tout le potentiel des quartiers du quart d'heure. Si par exemple les services et les commodités sont accessibles à moins de 15 minutes à pied, mais qu'il n'est ni sécuritaire ni agréable de faire le trajet à pied, il est moins probable que les résidents se rendent à pied à ces services et à ces commodités.

Le Plan officiel institue le cadre des quartiers du quart d'heure; or, pour réaliser les quartiers du quart d'heure dans les villages d'Ottawa et dans ses quartiers existants et projetés dans le secteur urbain et dans les villages, il faudra compter sur la collaboration et les efforts de nombreux intervenants, en interne comme en externe. Le personnel de la Ville continuera de travailler de concert avec les intervenants afin de créer des quartiers du quart d'heure inclusifs, complets et piétonnables, ce qui permettra de rehausser l'esthétique urbaine, de réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture, de promouvoir l'équité, ainsi que la santé sociale et physique, de contribuer à l'aménagement d'espaces exceptionnels et de permettre à Ottawa d'être plus résiliente et de mieux se protéger contre les chocs du changement climatique. En résumé, le concept du quartier du quart d'heure est une initiative importante dans l'édification de la Ville et fera d'Ottawa la meilleure ville de taille moyenne où vivre en Amérique du Nord.