

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Rapport final, juillet 2009)

1.0 Introduction

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa est conçu pour guider les efforts visant à faire d'Ottawa une des villes nord-américaines les mieux adaptées aux piétons, en facilitant la circulation piétonnière et en incitant plus de gens à marcher plus souvent. La planification régionale pour atteindre cet objectif est à ses débuts. Certaines compétences ont un plan directeur à cet égard depuis plus de 10 ans, mais la plupart d'entre elles se sont dotées d'un tel plan au cours des cinq dernières années⁽¹⁾. Le Plan de la circulation piétonnière est le premier plan en son genre pour la Ville d'Ottawa.

Une communauté conçue pour favoriser la marche est plus habitable, attrayante et durable. Elle promeut les bienfaits des modes de vie active, contribue à un environnement plus propre, soutient la cohésion sociale et représente une force positive à l'appui d'un sens de fierté civique encore plus grand.

Depuis peu, les piétons sont considérés comme une composante importante du système de transport moderne. Le Plan de la circulation piétonnière oriente la Ville dans ses initiatives de planification, de conception et de mise en œuvre d'installations et de programmes, mettant l'accent sur des mesures qui facilitent les déplacements à pied et la combinaison marche/transport en commun, comme des options de rechange viables à l'automobile, le tout dans le but de se doter d'un système de transport plus agréable et efficace.

De concert avec le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, la mise en œuvre de cette initiative permettra de renforcer encore davantage la réputation déjà enviable dont jouit Ottawa à titre de ville magnifique axée sur la personne.

« J'appuie fortement cette initiative – elle est indispensable à notre réussite en tant que ville. »

– Un résident d'Ottawa

1.1 À propos d'Ottawa

Ottawa compte plus de 800 000 résidents qui contribuent à former le tissu social particulier de cette ville où ils vivent, travaillent et se divertissent. Ottawa est aussi la capitale du Canada, un endroit attrayant et chaleureux qui accueille tous les Canadiens et des visiteurs du monde entier.

La Ville d'Ottawa est résolue à améliorer la qualité de vie de ses résidents en leur offrant un système de transport accessible et équilibré, qui réduit leur dépendance à l'égard de l'automobile et où la marche occupe une place déterminante dans les déplacements des gens. Néanmoins, comme d'autres villes ailleurs dans le monde, Ottawa telle qu'on la connaît aujourd'hui est une ville largement axée sur l'automobile. Ici comme ailleurs, on observe une augmentation du nombre de véhicules par ménage, et les migrants journaliers qui utilisent ce moyen de transport parcourent des distances de plus en plus longues, et à une vitesse de plus en plus élevée. Le Plan de la circulation piétonnière, de concert avec de nombreuses autres initiatives municipales, témoigne d'une détermination accrue en vue d'inverser cette tendance.

Ottawa est une ville composée de quartiers et de villages diversifiés, forte d'un centre-ville unique en son genre et de vastes zones naturelles et rurales se déployant sur un territoire de 2 758 km². Les gens qui habitent dans les secteurs et quartiers du centre-ville établis depuis longtemps bénéficient du plus grand nombre d'options de transport viable. Les automobiles et le transport en commun



Ottawa

¹ Ridgway, M. *Pedestrian Plans-State of the Practice*, préparé pour la conférence du district 6 de l'ITE, à Portland (Oregon), juillet 2007.

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Rapport final, juillet 2009)

partagent avec les piétons et les cyclistes les rues étroites du cœur de la ville, la plupart desquelles sont bordées de deux trottoirs. Cependant, la densification de la circulation locale et de transit a rendu ces rues moins propices à la marche.

Par contraste, au cours des dernières décennies, l'aménagement d'Ottawa a suivi la tendance internationale privilégiant des banlieues résidentielles à faible densité démographique, fortement dépendantes de l'automobile. Peu de rues ont des trottoirs des deux côtés, et celles qui sont bordées de trottoirs ont souvent de multiples voies de circulation et sont très achalandées. Certains quartiers suburbains ont des parcs linéaires offrant aux piétons un système de sentiers récréatifs hors route. Bien qu'ils soient fort attrayants, ces sentiers n'ont pas le même statut que les trottoirs dans la perspective des normes d'aménagement et d'entretien.

Le Plan de la circulation piétonnière veut miser sur les occasions offertes dans tous les quartiers de créer graduellement un cadre d'action pour les 20 prochaines années et au-delà, qui nous permettra de faire d'Ottawa une des villes nord-américaines les plus fortement axées sur les piétons.

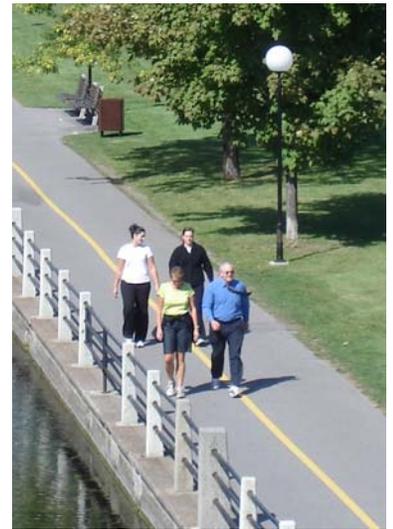
1.2 Qu'est-ce que le Plan de la circulation piétonnière?

Le Plan de la circulation piétonnière examine l'activité piétonnière actuelle à Ottawa afin de cerner les possibilités et de recommander des changements précis à l'infrastructure, aux politiques et aux programmes afin d'**inciter plus de gens à marcher plus souvent**.

À cette fin, le Plan de la circulation piétonnière illustre comment on peut transformer les rues de la ville grâce à une conception de grande qualité pour mieux répondre aux besoins de la population et créer des communautés plus durables. Le Plan propose une philosophie qui « donne la priorité » aux piétons, mettant l'accent sur la circulation des gens plutôt que des véhicules. Cette approche reconnaît, appuie et renforce les caractéristiques uniques des paysages de quartiers axés sur la circulation piétonnière, tout en intégrant les déplacements en vélo, en transport en commun et autres véhicules. Parallèlement, le Plan vise à accorder une plus grande priorité au rôle que jouent les espaces verts dans le raccordement des destinations, afin de créer une variété de trajets piétonniers agréables et sécuritaires.

Pour répondre aux besoins de la philosophie qui priorise le piéton, le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa propose une approche plus englobante et concertée pour concevoir le cadre public du réseau piétonnier. Une telle approche favorise la pensée créatrice et le travail d'équipe non seulement au sein de l'administration municipale, mais aussi avec les intervenants clés, dont les organismes communautaires, les entreprises et les résidents d'Ottawa. La collaboration permet à l'administration municipale d'être davantage à l'écoute du public et de concilier des vues parfois divergentes pour créer un milieu plus sain et durable, qui répond simultanément à de nombreux besoins de la population. Cette façon de faire permet de mieux répondre aux besoins du public en concevant des rues qui offrent plus de souplesse sur le plan des utilisations, tout en créant des paysages urbains agréables pour les résidents et les visiteurs.

Le Plan de la circulation piétonnière vise à accroître le **potentiel piétonnier** de notre ville, un concept que l'on définit comme suit dans le contexte qui nous occupe :



Ottawa

Le potentiel piétonnier désigne les conditions d'ensemble de la circulation piétonnière dans un secteur donné.

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Rapport final, juillet 2009)

Le **potentiel piétonnier** désigne les conditions d'ensemble de la circulation piétonnière dans un secteur donné⁽²⁾. Sa portée est vaste et peut être évaluée selon diverses perspectives, de l'échelle de la communauté ou de la ville à l'échelle du lieu. Il tient compte de concepts de haut niveau tout aussi variés, ainsi que des détails et de la qualité des installations piétonnières le long des trottoirs et des sentiers, de l'accès aux immeubles, de l'état des voies publiques longeant les parcours piétonniers, des modes d'utilisation des terres et de la planification de l'utilisation du territoire, de la proximité des destinations, du soutien communautaire, des programmes, de la sécurité et du confort des déplacements piétonniers, etc.

Dan Burden, de Walkable Communities Inc.⁽³⁾, est l'un des artisans du concept de la communauté propice à la marche, qui offre un grand **potentiel piétonnier**, et décrit ainsi une telle communauté :

« Une communauté propice à la marche est conçue pour les gens, à l'échelle humaine. Elle accorde la priorité aux gens plutôt qu'aux automobiles, et elle favorise la marche, le cyclisme et le contact humain de façon sécuritaire, équilibrée, variée, dynamique, efficace, saine, agréable et confortable. Cette communauté redonne leurs droits aux gens, veille en particulier à la sécurité des enfants, des aînés et des personnes handicapées, et prend des mesures décisives pour réduire les effets négatifs de plus de 60 ans de conception urbaine centrée sur l'auto et de pratiques de conduite automobile peu civilisées. Cette communauté met aussi l'accent sur la relance économique des quartiers centraux, elle promeut les concepts du redressement et de la transformation de l'étalement urbain en villages significatifs, et elle se fait l'intendante des espaces verts et prend des mesures concrètes pour les protéger et les préserver.

Une communauté propice à la marche, à l'instar d'une communauté habitable, d'une communauté à croissance intelligente ou d'une communauté durable, transforme le quartier, le hameau, le village, la ville ou la métropole en un lieu où beaucoup de gens marchent, se promènent à vélo et utilisent le transport en commun, et où tous ceux qui conduisent un véhicule se comportent de façon à ne pas brimer les personnes qui choisissent de vivre en santé, en prenant part à des activités qui excluent l'automobile.

Une communauté propice à la marche est une communauté qui existe depuis longtemps, qui a une valeur historique, qui a été restaurée de façon intelligente et qui mérite d'être protégée. C'est aussi une communauté compacte, nouvelle, fraîche, dynamique et peuplée de gens qui profitent de leurs rues, parcs, places publiques, immeubles et autres espaces physiques. » [traduction libre]

1.3 Vision, buts et objectifs :

Beaucoup de compétences nord-américaines ont modifié leurs politiques, récemment, pour promouvoir d'autres modes de transport que l'automobile. Dans bien des cas, cette initiative donne lieu à une réorientation des priorités pour différents modes, la circulation piétonnière étant maintenant considérée comme la plus grande priorité. Ottawa a amorcé ce virage et doit poursuivre ses démarches en ce sens avec vigueur.

2 Victoria Transport Policy Institute <http://www.vtpi.org/tdm/tdm92.htm>

3 <http://www.walkablecommunities.org/>

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Rapport final, juillet 2009)

La Ville d'Ottawa a atteint un seuil important dans son développement et sa croissance, et elle s'est engagée, par le biais de politiques exprimées tant dans son Plan officiel que dans son Plan directeur des transports, à offrir une gamme d'options de transport à tous les usagers, de même qu'à réduire la pression sur le réseau routier et la dépendance à l'égard de l'automobile. À cette fin, la Ville reconnaît que la marche fait partie intégrante d'un système de transport accessible qui bénéficie de l'appui de la population, constituant une partie essentielle de chaque déplacement-personne. Le Plan de la circulation piétonnière est conçu pour soutenir ces principes et permettre d'atteindre les objectifs énoncés dans le Plan officiel et dans le Plan directeur des transports.

De surcroît, le Plan stratégique de la Ville (2007-2010)⁽⁴⁾ énonce 48 priorités et objectifs stratégiques à réaliser au cours des années à venir, et le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa répond directement et/ou prête indirectement son soutien à au moins neuf de ces objectifs.

Notamment, le Plan répond directement aux priorités suivantes :

- **Priorité en matière de transport** – Objectif 1 – « Améliorer le réseau de transport de la Ville afin de faciliter les déplacements, de suivre la croissance, de réduire les embouteillages et de travailler à l'atteinte des cibles de la répartition modale. »
- **Priorité du renouvellement des infrastructures** – Objectif 2 – « D'ici à 2017, rattraper le retard de remise en état de l'infrastructure pour les trottoirs, la signalisation routière, les panneaux routiers et l'éclairage des rues. »
- **Priorité en matière de déchets solides et d'environnement** – Objectif 3 – « Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2012. »
- **Priorité pour une ville active, viable et saine** – Objectif 6 – « Exiger des collectivités et des centres d'emploi axés sur la marche, le transport en commun et le cyclisme. »
- **Priorité pour une ville active, viable et saine** – Objectif 11 – « Comblent l'écart dans le renouvellement des trottoirs, de la signalisation routière, de l'éclairage des rues et des pistes cyclables pour des infrastructures qui ont été approuvées, mais qui n'ont pas reçu de financement d'ici 2017. »

De plus, le Plan soutient les objectifs suivants :

- **Priorité en matière de transport en commun** – Objectif 1 – « Obtenir une répartition modale de 30 % d'ici 2021. »
- **Priorité pour une ville active, viable et saine** – Objectif 9 – « Veiller au maintien des programmes de santé publique qui permettent de promouvoir la santé et de prévenir les maladies, de concert avec la croissance démographique. »
- **Priorité en matière d'urbanisme et de gestion de la croissance** – Objectif 2 – « Procéder à une croissance sans heurts qui s'intègre bien aux collectivités établies, dans le respect du tissu urbain, des quartiers et des limites des équipements publics sous leur forme actuelle. »
- **Priorité en matière d'urbanisme et de gestion de la croissance** – Objectif 4 – « Veiller à ce que l'infrastructure municipale nécessaire à la

4 Plan stratégique de la Ville d'Ottawa (2007-2010).

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (Rapport final, juillet 2009)

nouvelle croissance soit construite ou améliorée, au besoin, en fonction de cette même croissance. »

Vision

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa a pour vision de :

Faciliter la circulation piétonnière à longueur d'année dans la ville d'Ottawa, comme une composante agréable, viable, bien intégrée et bien utilisée du système de transport partout dans notre ville.

Buts

Les buts du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa visent à renforcer et à soutenir le principal objectif de la marche, comme l'énonce le Plan directeur des transports :

« La part modale de la marche passera de 9,6 % en 2001 à 10 % en 2021, sous l'effet des conséquences positives de l'accent mis dans le Plan officiel sur l'aménagement compact et polyvalent qui sera contré par une hausse appréciable des déplacements sur de plus longues distances qui ne peuvent raisonnablement se faire à pied. »⁽⁵⁾

Ainsi, les buts du Plan de la circulation piétonnière sont les suivants :

1. Accroître la part modale de la circulation piétonnière partout dans la ville;
2. Aider à orienter le développement futur de la ville d'une façon qui favorise la création de milieux piétonniers de grande qualité;
3. Développer et renforcer la « culture de la marche » à Ottawa.

Objectifs

Pour atteindre ces buts, il nous faudra réaliser les objectifs suivants :

4. Créer un réseau intégré d'installations piétonnières comprenant des trottoirs, des sentiers et des espaces propices à la marche partout dans la ville, qui offriront un raccordement avec les destinations clés et les installations de transport en commun;
5. Élaborer les politiques, les outils, les processus et les pratiques nécessaires à la planification, à la mise en œuvre et à l'entretien du réseau piétonnier;
6. Élaborer de nouveaux programmes et bonifier ceux qui existent déjà pour inciter plus de gens à se déplacer à pied plus souvent et à privilégier la marche comme mode de transport;
7. Définir les priorités de mise en œuvre pour le réseau de circulation piétonnière et les programmes à l'appui de ce réseau.

5 Plan directeur des transports Ottawa 20/20, 2003.

