

5.0 Consultations publiques – Donnons la parole aux piétons!

5.1 Processus de consultation

Un vaste processus de consultation a été mené pour donner aux résidents, aux représentants communautaires et aux professionnels l'occasion de formuler des commentaires sur le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, le train de stratégies envisagé pour modifier les comportements liés aux déplacements afin de favoriser la marche et de trouver des solutions pour accroître l'efficacité du réseau piétonnier à Ottawa.

Le processus de consultation publique a fait appel à une série d'activités conçues pour obtenir les commentaires des piétons et discuter des principes et des thèmes clés qui permettront de faire d'Ottawa une ville plus propice à la marche. Ce processus comportait les éléments suivants :

- Des ateliers de visualisation de l'avenir;
- Des ateliers sur les possibilités;
- Des séances portes ouvertes;
- Un sondage auprès des piétons;
- Une présentation au personnel municipal;
- Des présentations à certains comités consultatifs publics.

Outre ces événements organisés et ces méthodes officielles de collecte de données, le personnel, les intervenants et le public ont été invités à soumettre leurs commentaires par télécopieur, par courriel ou par téléphone en tout temps durant l'étude.

5.1.1 Comité consultatif public sur le Plan de la circulation piétonnière

Aux fins de l'élaboration du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, un Comité consultatif public (CCP) spécial a été créé avec l'aide du Conseil municipal, réunissant des résidents des zones urbaines, suburbaines et rurales de la ville. Des représentants du Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun, du Comité consultatif sur l'accessibilité, du Comité consultatif sur les questions rurales, de la Fédération des associations communautaires, des conseils scolaires locaux et des clubs de marche ont été recrutés pour participer aux travaux de ce comité. Le CCP a contribué à l'élaboration du cadre de référence de l'étude (approuvé par le Conseil le 24 août 2005), et il a participé aux ateliers de visualisation de l'avenir et aux ateliers sur les possibilités à des étapes clés de l'élaboration du Plan. Les noms des membres du CCP figurent à l'**annexe A** (sous pli séparé).

5.1.2 Comité consultatif technique sur le Plan de la circulation piétonnière

Un Comité consultatif technique (CCT) sur le Plan de la circulation a été créé pour miser sur les connaissances expertes de professionnels des domaines de l'urbanisme, du design urbain, du génie, de l'entretien, des loisirs, de la santé, du transport en commun, des transports et des opérations. Des représentants des Services et travaux publics; du Service de l'urbanisme, du transport en commun et de l'environnement; des Services communautaires et de protection; et des

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

Services de transformation des activités ont fourni des avis techniques, de même que de précieux conseils sur les affaires et la prestation de services. Le CCT a contribué à l'élaboration du mandat de l'étude (approuvé par le Conseil le 24 août 2005), et il a participé aux ateliers de visualisation de l'avenir et aux ateliers sur les possibilités à des étapes clés de l'élaboration du Plan. Les noms des membres du CCT figurent à l'**annexe A** (sous pli séparé).

5.2 Ateliers de visualisation de l'avenir

Le 5 octobre 2006 – Hôtel de ville d'Ottawa, 110, avenue Laurier Ouest, de 13 h à 16 h (CCT), et de 16 h à 18 h (CCP).

Les ateliers de visualisation de l'avenir ont réuni les membres du Comité consultatif technique (CCT) et du Comité consultatif public (CCP) afin d'élaborer les principes directeurs et les thèmes du projet, et pour orienter les principales interventions et stratégies requises pour accroître le potentiel piétonnier d'Ottawa.

Les ateliers de visualisation de l'avenir ont permis de dégager les grands thèmes suivants :

1. Marketing social
2. Gestion de la conception urbaine et de l'utilisation des terres
3. Connectivité du réseau
4. Mise en œuvre ciblée
5. Renforcement des institutions

5.2.1 Marketing social

Le concept du **marketing social vise à engendrer un changement dans les attitudes sociales de sorte que la marche devienne une option de transport acceptée et respectée**. À compter des années 1930, les villes nord-américaines se sont généralement développées en suivant des modèles issus de l'influence envahissante du transport automobile, entretenant la perception et l'attitude voulant que l'automobile soit le mode de transport le plus pratique et le plus souhaitable qui soit. Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir ont reconnu que dans un environnement où la norme sociale veut que les automobiles dominent les rues et que les rues soient conçues principalement pour le transport motorisé, la tendance sociale consiste à préserver cette attitude. Les rues qui sont d'abord conçues pour les véhicules automobiles ont donné lieu à une insouciance envers les piétons, les cyclistes et les personnes qui n'utilisent pas de véhicules motorisés. Les participants ont aussi reconnu que la promotion de la marche est la clé du changement dans les comportements et les attitudes des Nord-Américains en faveur de la marche. Pour faire disparaître les comportements inadéquats au volant, la mentalité de « l'automobile d'abord » et l'attitude selon laquelle « marcher n'est pas cool », il faut changer l'ensemble des idéaux de la société.

Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir ont conclu qu'un agencement efficace d'approches différentes pourrait entraîner le changement souhaité et inciter les résidents et les entreprises à adopter des comportements et des pratiques favorables la marche. On pourrait notamment miser sur une combinaison des approches suivantes :

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

- De vastes campagnes d'information fondées sur la sensibilisation et la publicité;
- Des initiatives focalisées présentées à l'échelle de la communauté;
- Des mesures d'application des règlements de la circulation qui cadrent avec les messages diffusés au public.

Ces méthodes d'approche viseraient toutes à sensibiliser les gens à la présence des piétons et à l'importance d'accorder autant d'attention et de respect à la marche qu'aux autres modes de locomotion.

Des attitudes respectueuses à l'égard des piétons et de la marche comme une option de transport équitable élargiront les perspectives des conducteurs et les aideront à mieux comprendre les défis auxquels sont confrontés tous les usagers de la route, pas seulement les utilisateurs de véhicules motorisés. Entretenir une plus grande tolérance et une meilleure compréhension à l'égard des piétons favorisera la marche et un changement de mentalité chez les Nord-Américains.

Les campagnes de sensibilisation et de publicité influencent positivement les comportements, en particulier lorsqu'elles sont proactives, qu'elles renforcent de la même manière les messages clés, et qu'elles ne sont pas simplement réactionnaires. On reconnaît que le changement a peu de chance de survenir immédiatement même si on diffuse des messages cohérents et fréquents, mais que ces messages auront un effet sur les comportements au fil du temps.

On reconnaît aussi que le marketing social **fait à l'échelle de la communauté** pourrait aborder les facteurs de dissuasion tout en faisant valoir les bienfaits de la marche. Les campagnes pourraient être focalisées sur les embouteillages, l'environnement, les questions économiques et les bienfaits sanitaires et sociaux de la marche, en ciblant les personnes qui bénéficieraient immédiatement de la marche.

Les programmes de relations externes qui sensibilisent efficacement les résidents aux installations piétonnières locales pourraient renforcer la responsabilité à l'égard de ces installations et leur appropriation. Cela pourrait aviver le désir d'utiliser ces installations pour renforcer la cohésion communautaire.

Encourager les déplacements actifs et sécuritaires **auprès des jeunes d'Ottawa pourrait aider ces derniers à adopter de bonnes habitudes pour l'avenir** et influencer aussi leurs frères, leurs sœurs et leurs parents. Le programme *Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école* de la Ville d'Ottawa est un bon exemple de programme de marketing social efficace visant à populariser la marche auprès des jeunes et des membres de leur famille. Le programme *You Can Clear The Air* de la région de Waterloo vient compléter le curriculum de la 3^e année pour sensibiliser les enfants aux modes de transport durables.

Les initiatives visant à **conscientiser les automobilistes et les employeurs aux coûts réels** du transport au moyen d'un véhicule personnel pourraient aider à promouvoir les avantages monétaires possibles qui se greffent à la marche. Sensibiliser les gens aux coûts réels de la propriété, de la conduite, de l'assurance et du stationnement d'un véhicule automobile, de même qu'aux coûts associés à la construction et à l'entretien des infrastructures pour les véhicules pourraient favoriser les options de transport actif.

Favoriser le transport actif et sécuritaire auprès des migrants journaliers soutient les objectifs fixés relativement à la répartition modale dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa. **Les entreprises locales pourraient contribuer** à faire la promotion du transport actif en menant des **vérifications dans le lieu de travail**. Ces vérifications permettraient

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

d'examiner comment les employés se rendent au travail, le niveau d'activité piétonnière pendant la journée de travail, et le degré de soutien à l'égard des installations conçues pour les piétons (sentiers aux environs du milieu de travail, accès à des vestiaires et douches, etc.). En particulier dans les secteurs où les embouteillages et/ou le stationnement constituent des problèmes, il pourrait être avantageux d'examiner la perception des employés qui ont besoin d'un véhicule pour effectuer leur travail (ils doivent conduire leur véhicule jusqu'au lieu de travail avant de se rendre à d'autres sites ailleurs dans la ville). On pourrait ensuite envisager des mesures pour encourager les employés à utiliser le transport en commun, des véhicules de location ou des véhicules écoénergétiques de l'entreprise pour effectuer leur travail.

Les participants aux ateliers ont reconnu que la mise en œuvre de programmes comportant des facteurs monétaires de dissuasion, comme la perception d'un droit visant les embouteillages, par le biais de postes de péage, ou de droits perçus auprès des automobilistes à l'entrée du centre-ville, sont des options actuellement utilisées dans certains centres métropolitains partout dans le monde.

Les mauvaises habitudes au volant, qu'elles soient intentionnelles ou non, ont un impact négatif sur l'expérience des piétons et sur la perception de la sécurité piétonnière. Des messages clés jumelés à une application efficace et uniforme des lois et règlements pourraient aider à sensibiliser les conducteurs aux comportements inacceptables à l'égard des piétons. Voici quelques exemples de comportements inacceptables qui pourraient ainsi être ciblés :

- Virer parmi les piétons à un passage piétonnier;
- Passer rapidement dans les flaques d'eau et éclabousser les piétons qui se trouvent sur le trottoir;
- Omettre de s'arrêter aux feux rouges;
- Rouler à des vitesses excessives.

5.2.2 Gestion de la conception urbaine et de l'utilisation des terres

Ottawa a connu plusieurs décennies de développement urbain et suburbain fondé sur des aménagements routiers curvilignes, donnant lieu à des quartiers épars et isolés. On reconnaît que l'aménagement à long terme de tels quartiers a eu un impact fort négatif sur le potentiel piétonnier de la ville, isolant les communautés résidentielles et rendant l'utilisation de l'automobile essentielle pour se rendre d'une destination à l'autre.

Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir ont indiqué que la conception axée sur les piétons et l'utilisation optimale des terres étaient cruciales afin d'accroître le potentiel piétonnier d'Ottawa. Ils reconnaissent que d'excellents principes et d'excellentes initiatives de planification communautaire doivent appuyer des « communautés intégrales » qui favorisent :

- La création de quartiers compacts et denses, intégrant des utilisations mixtes;
- L'aménagement d'installations et de destinations clés situées à distance de marche les unes des autres;
- L'accès direct aux secteurs de commerce de détail et d'emploi;
- L'accès direct aux services de transport en commun;
- L'accès piétonnier aux principales destinations communautaires telles que les parcs, les centres communautaires et les espaces verts;

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

- Des infrastructures multimodales adaptées aux particularités des communautés;
- Le retour à l'aménagement des rues selon un modèle de quadrillage modifié;
- L'aménagement de voies et d'installations piétonnières attrayantes, sécuritaires et accessibles à longueur d'année, y compris l'installation de bancs et de contenants à déchets le long de ces voies;
- L'intégration d'éléments naturels, d'arbres et autres aménagements paysagers.

On reconnaît aussi que l'établissement de programmes communs entre la Ville, les résidents, les promoteurs de projets, les concepteurs et les propriétaires d'entreprises (p. ex., les zones d'amélioration commerciale) est nécessaire si l'on veut changer les modèles d'aménagement et adopter des concepts favorisant la création de « communautés intégrales » mieux adaptées aux besoins des piétons.

5.2.3 Connectivité du réseau

La connectivité du réseau est une caractéristique évidente de toute ville propice à la marche. L'absence d'un réseau de trottoirs, de sentiers et de structures (p. ex., ponts et passerelles) efficacement reliés les uns aux autres limite les distances que les piétons peuvent parcourir en tout confort et complique l'accès aux destinations.

Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir ont reconnu l'importance de la connectivité du réseau, et ils ont fait valoir que pour rendre la marche attrayante comme mode de transport, il est essentiel que l'on aménage des installations piétonnières directes, continues et interreliées.

Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir ont relevé divers principes en lien avec la connectivité du réseau :

- La connectivité des installations piétonnières aux installations de transport en commun est une priorité dominante;
- Il importe de combler les chaînons manquants et de relier les impasses au réseau piétonnier existant;
- Les voies directes – et non les itinéraires indirects – facilitent les déplacements;
- Repérer et éliminer les obstacles (en particulier où l'on a exprimé un besoin à cet égard) sont essentiels pour assurer à la fois l'accessibilité et la connectivité du réseau;
- La consolidation des cartes représentant les installations du réseau (formats électroniques, interactifs et imprimés) favorise les choix touchant à la circulation piétonnière;
- La catégorisation hiérarchique des installations permet d'établir les priorités du réseau piétonnier;
- L'entretien, en particulier l'hiver, devrait se fonder sur la hiérarchie du réseau piétonnier (et non sur la hiérarchie routière);
- Il est crucial d'aménager des réseaux piétonniers dans toutes les communautés, même celles qui ont été conçues sans trottoirs à l'origine;
- Un système de signalisation uniforme est essentiel pour permettre aux gens de s'orienter adéquatement.

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

Les communications claires et uniformes sont importantes pour favoriser la connectivité du réseau. Les résidents qui connaissent mal les trajets piétonniers ou qui ne sont pas à l'aise de les emprunter sont moins susceptibles d'utiliser les installations piétonnières. Les outils de localisation bien conçus et faciles à utiliser tels que les kiosques d'orientation, les panneaux indicateurs et les cartes en formats électronique, audio et imprimé, qui aident les piétons à se situer (« Vous êtes ici ») et représentent les trajets et destinations, permettent de renseigner les gens sur les options piétonnières qui leur sont offertes. Les systèmes de localisation comportant des éléments tels que des affiches tactiles et à gros caractères et des dalles de bétons sur lesquelles figurent les noms de rues aux intersections sont des exemples de nouveautés qui aident les personnes ayant une vision basse, les personnes aveugles et les personnes souffrant de troubles cognitifs à s'orienter plus facilement. On a aussi fait valoir l'importance d'établir et d'identifier clairement la **hiérarchie des installations** piétonnières selon les différents types et niveaux d'utilisation afin d'optimiser ces installations.

5.2.4 Mise en œuvre ciblée

Les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir étaient au fait des contraintes budgétaires et des défis monétaires associés à la prestation des programmes, des infrastructures et des services à l'appui de la circulation piétonnière. Bien que l'on reconnaisse que la marche est souhaitable et une priorité pour la Ville, **il faut établir des priorités précises pour la circulation piétonnière afin d'optimiser l'obtention des fonds requis**. Essentiellement, tous les secteurs ne peuvent être desservis au même niveau.

Les secteurs urbains et suburbains plus périphériques et les villages, où le réseau existant n'est pas aussi complet qu'au centre-ville, ont été désignés comme prioritaires. De manière générale, on reconnaît que le centre-ville, avec ses rues disposées en échiquiers, offre un réseau piétonnier relativement interrelié comparativement aux secteurs moins centraux.

On propose donc deux zones prioritaires sur lesquelles focaliser les efforts de mise en œuvre :

1. **Zones de transport en commun** - Les zones situées à proximité des arrêts et stations de transport en commun sont des secteurs prioritaires, car l'accès piétonnier direct à ces installations est un important facteur qui incite les gens à emprunter le transport en commun. Les principes de la Gestion de la demande en transport (GDT) soutiennent aussi l'intégration d'options de transport de rechange pour favoriser les choix de transport durables.
2. **Zones scolaires** - La marche est un moyen de transport fondamental et essentiel pour les jeunes qui fréquentent des établissements d'enseignement. La création d'installations piétonnières adéquates et interreliées à proximité des écoles appuie le transport actif sécuritaire à destination et en provenance des écoles. En plus de leur vocation d'institutions d'enseignement, beaucoup d'écoles sont ouvertes aux activités communautaires en dehors des heures de classe, et on y offre souvent des services de garderie, des installations de conditionnement physique ou des cours d'intérêt général. Offrir un accès facile à ces établissements communautaires contribue beaucoup à améliorer le potentiel piétonnier des communautés.

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

5.2.5 Renforcement des institutions

Le renforcement des institutions est le résultat d'un travail d'équipe à l'échelle municipale et de pratiques intégrées. Ce thème clé cerné par les participants aux ateliers de visualisation de l'avenir repose sur la mise en œuvre de politiques favorables à la circulation piétonnière au cœur même de la prestation des services municipaux.

Puisque la plupart des participants étaient des employés de la Ville d'Ottawa, le groupe était bien placé pour offrir des recommandations judicieuses et réalistes à cet égard. Les politiques en matière de circulation piétonnière, exposées dans le Plan officiel (PO), le Plan directeur des transports (PDT) et, maintenant, le Plan de la circulation piétonnière de la Ville visent à orienter les pratiques et les processus décisionnels. Les participants reconnaissent cependant que cette orientation n'a pas été intégrée aux pratiques courantes des différents secteurs d'activité de la Ville. **Les participants ont insisté sur le fait que les politiques piétonnières énoncées dans le PO, le PDT et le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa doivent se refléter dans les programmes et les plans opérationnels des directions et des services de la Ville.**

La planification de l'utilisation des terres et du transport, et la construction, la réfection et l'entretien des routes offrent autant d'occasions de mettre en œuvre les politiques en matière de circulation piétonnière. On a d'ailleurs indiqué que les projets de transport doivent reconnaître et renforcer la vision piétonnière afin de prioriser la marche, le cyclisme et le transport en commun – pas seulement le transport motorisé.

On a aussi reconnu qu'il était essentiel d'aligner la volonté politique sur un financement adéquat pour mettre en œuvre des politiques efficaces à l'appui de la circulation piétonnière. Pour financer les initiatives piétonnières, le Conseil municipal doit être en mesure de soutenir pleinement des avantages considérables qui, malheureusement, sont quelque peu intangibles :

- Avantages relatifs à la Gestion de la demande en transport (GDT);
- Avantages pour la santé;
- Avantages économiques;
- Avantages en matière de croissance durable;
- Avantages environnementaux;
- Avantages relatifs à la qualité de vie.

Le compte rendu textuel des ateliers de visualisation de l'avenir du 5 octobre 2006 figure à l'**annexe B** (sous pli séparé).

5.3 Ateliers sur les possibilités

Le 29 mars 2007 – Hôtel de ville d'Ottawa, 110, avenue Laurier Ouest, de 13 h à 16 h (CCT), et de 16 h à 18 h (CCP)

Pour appuyer davantage le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, les membres du Comité consultatif technique (CCT) et du Comité consultatif public (CCP) ont participé à des exercices d'élaboration du réseau dans le cadre d'ateliers sur les possibilités.

Après la présentation des constatations à ce jour, les participants ont été répartis en équipes et ont concentré leur attention sur les cartes de quatre secteurs de la ville, chacune élaborée à des époques différentes et présentant des modèles d'aménagement différents :

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

- Centre-ville (exemple d'un secteur d'avant-guerre);
- Zone urbaine moyenne (exemple d'un secteur d'après-guerre);
- Zone suburbaine (exemple d'un secteur moderne);
- Zone rurale.

On a demandé aux participants d'examiner des aspects tels que l'accessibilité, la conception, l'emplacement et la connectivité du réseau, les modèles d'aménagements historiques et d'autres particularités dans la perspective du potentiel piétonnier afin de repérer les défis et obstacles, de même que de cerner et d'évaluer les possibilités du réseau. Plus précisément, on a demandé aux participants de relever les éléments suivants :

1. Les installations et les infrastructures situées dans le secteur représenté sur la carte.
2. Les défis (obstacles et contraintes) du potentiel piétonnier du secteur représenté sur la carte, et les améliorations possibles.
3. Les possibilités d'améliorer le potentiel piétonnier dans chaque secteur représenté sur la carte.

Voici un résumé des sujets abordés pour chacun des quatre secteurs examinés. Le compte rendu textuel des ateliers sur les possibilités du 29 mars 2007 figure à l'**annexe B** (sous pli séparé).

5.3.1 Zone d'aménagement du centre-ville

Installations et infrastructures

Le centre-ville et les secteurs centraux d'Ottawa bénéficient d'un réseau piétonnier relativement complet. Dans l'ensemble, le réseau de rues de cette zone a été conçu et aménagé entre le milieu des années 1800 et le début des années 1900. La hiérarchie des rues et l'agencement des différents types d'aménagements rendent le centre-ville propice à la marche. Les façades de magasins ajoutent un certain degré de confort à l'environnement piétonnier. Durant la journée, la circulation piétonnière est intense dans le secteur du centre-ville et a tendance à être fonction de la migration journalière. Par comparaison, bon nombre de rues sont beaucoup plus paisibles en soirée, sauf dans les secteurs où l'on trouve une plus forte concentration d'établissements offrant des services et activités axés sur la « vie nocturne ».

Défis

Bien que le réseau piétonnier soit relativement complet au centre-ville, on y relève tout de même certains obstacles à la marche, notamment aux abords des grandes voies publiques :

- Le Queensway offre peu d'endroits où les piétons peuvent circuler pour se rendre de part et d'autre de la route.
- Les artères telles que l'avenue Bronson servent de couloirs principaux pour les automobilistes qui effectuent des trajets journaliers à destination et en provenance du centre-ville.
- Les voies publiques telles que la rue Rideau et l'avenue King Edward sont très achalandées par les camions.
- Le canal Rideau, bien qu'il soit un attrait important, constitue aussi un obstacle à la circulation piétonnière, offrant un nombre limité de points de passage permettant aux piétons de traverser le cours d'eau.

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

Certains points de passage sont peu propices à la marche (p. ex., le pont du chemin Heron). Dans certains cas, les réseaux piétonniers de l'autre côté de ces obstacles sont morcelés.

Possibilités

On s'est interrogé sur la possibilité d'améliorer davantage le réseau piétonnier au centre-ville. Certains participants étaient d'avis qu'il était prioritaire d'y combler certaines lacunes et de concentrer notre attention sur les détails qui permettraient de rendre certains endroits plus propices à la marche. Il importera d'obtenir l'appui des ZAC à l'égard des recommandations du Plan qui portent sur les trottoirs et les rues qui se trouvent devant leurs commerces. Le transport en commun est un mode de transport populaire qui permet aux piétons de se rendre au centre-ville et de s'y déplacer une fois rendus. Il est donc important d'y trouver des installations de transport en commun de grande qualité.

5.3.2 Zone d'aménagement urbaine moyenne

Installations et infrastructures

Ce secteur est fort diversifié, comprenant de vastes terrains institutionnels tels que le campus Civic de L'hôpital d'Ottawa, des zones principalement résidentielles, comme Meadowlands, ainsi que de grandes zones commerciales et industrielles. Dans cette zone, la plus grande partie du réseau de rues a été conçue et aménagée entre le début et le milieu des années 1900. Cet aménagement a donné lieu à un réseau de rues diversifié comportant des tracés quadrillés et curvilignes, de même qu'à une gamme d'installations piétonnières de portée et de qualité variées. Les installations piétonnières sont beaucoup plus complètes dans les régions nord comme celles du secteur du chemin Merivale, tandis qu'elles sont très morcelées dans les secteurs sud.

Défis

La taille et l'échelle des espaces semblent davantage axées sur la circulation automobile que sur les déplacements piétonniers. Les vastes zones commerciales telles que South Keys comportent une gamme de magasins, de services et de points d'accès au transport en commun, mais elles sont difficiles d'accès pour les piétons. Les grandes artères telles que les chemins Baseline, Hunt Club et Merivale et la rue Bank, de même que les immenses terrains de stationnement, peuvent être peu accueillants et constituer des obstacles majeurs pour les piétons.

Dans des secteurs tels que Greenboro, la gamme d'installations piétonnières, comprenant des trottoirs et des sentiers, est satisfaisante, mais le raccordement au transport en commun est problématique, tout comme le sont d'ailleurs les points de passage piétonniers permettant de traverser des voies artérielles entre les intersections. De surcroît, le système de justification (critères) employé pour la signalisation des passages entre les intersections est jugé onéreux lorsqu'on tente de rationaliser les passages piétonniers de part et d'autre des voies artérielles.

Possibilités

Il est prioritaire d'améliorer l'accès là où il existe des obstacles tels que des voies artérielles, ainsi que de créer de meilleurs aménagements permettant de séparer les principaux accès piétonniers et les accès aux terrains de stationnement des grands complexes commerciaux. Bien que certains secteurs comptent de nombreuses écoles, les connexions piétonnières et/ou raccordements efficaces entre les voies piétonnières y font parfois défaut, c'est pourquoi il importe de

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

repérer les lacunes du réseau piétonnier. Les services de transport en commun nécessitent aussi des améliorations afin d'en accroître l'achalandage.

5.3.3 Zone d'aménagement suburbaine

Installations et infrastructures

Les infrastructures piétonnières de la zone suburbaine s'apparentent à bien des égards à celles que l'on trouve dans la zone d'aménagement urbaine moyenne. La planification communautaire et les réseaux de rues qui en découlent ont été principalement conçus du milieu des années 1900 jusqu'à maintenant. Cette zone présente des aménagements groupés ou isolés, qui comportent des obstacles importants à la circulation piétonnière tels que des voies artérielles et des couloirs ferroviaires. Le réseau de trottoirs et de sentiers piétonniers varie considérablement d'un quartier à l'autre, et les réseaux ne relient pas toujours les quartiers entre eux.

Défis

La priorité principale des projets routiers est accordée à la circulation automobile, et une fois que ce besoin a été comblé, il reste souvent peu d'espace pour l'aménagement d'infrastructures piétonnières. Cependant, la conception inclusive du transport nécessite que l'on accorde la priorité aux installations piétonnières telles que les trottoirs et les sentiers. Par exemple, plusieurs quartiers de Beacon Hill et d'Orléans comptent très peu de trottoirs ou en sont dépourvus, et comprennent une plus grande proportion de rues à caractère rural (sans bordures ni caniveaux). À Kanata, une autre zone d'aménagement suburbaine, on compte aussi moins de trottoirs que dans les secteurs centraux et ceux de la zone urbaine moyenne, mais la conception communautaire a prévu l'aménagement d'un réseau relativement vaste de sentiers sillonnant les parcs et les espaces verts.

Les destinations sont très éloignées les unes des autres, d'où des questions telles que celles-ci : « Doit-on créer davantage de destinations, et est-il préférable de regrouper les destinations ou bien de les distancer plus également et de les aménager à plus d'endroits? » Créer des accès au transport en commun présente des défis dans certains secteurs où les trottoirs, les voies piétonnières ou les passages permettant de franchir les obstacles sont inexistants ou peu nombreux. On est d'avis que les résidents des quartiers suburbains s'identifient peut-être moins à leur communauté et s'engagent peut-être aussi moins avec les associations communautaires. Il y aurait donc lieu de déployer plus d'efforts de promotion et de sensibilisation à ces endroits que dans les quartiers établis depuis plus longtemps.

Dans certaines des zones d'aménagement plus récentes, comme les secteurs de Barrhaven aménagés depuis la fin des années 1990, les trottoirs sont plus nombreux et interreliés.

Possibilités

Les résultats de sondages révèlent qu'une proportion plus grande des déplacements à pied est faite en lien avec les loisirs. Créer et désigner clairement les parcours piétonniers pourraient aider à encourager plus de gens à s'adonner à la marche. Aménager des points d'accès piétonniers aux voies artérielles depuis les nouvelles communautés à des intervalles réguliers (c.-à-d. à 250-300 m d'intervalle) pourrait aider à créer des circuits de marche et à améliorer l'accès aux voies artérielles et aux arrêts du transport en commun.

Les participants reconnaissent que le trajet piétonnier ne doit pas forcément commencer et se terminer « à la maison ». Par conséquent, la création de

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

réseaux piétonniers accessibles, interreliés et de grande qualité dans les secteurs de fort achalandage (c.-à-c. zones récréatives et commerciales) pourrait aider à inciter les gens qui fréquentent ces endroits à marcher davantage entre ces destinations plutôt que de conduire leur véhicule d'un terrain de stationnement à l'autre.

5.3.4 Zone rurale

Installations et infrastructures

Dans bien des cas, les centres ruraux se font l'écho de la zone urbaine d'Ottawa et comprennent des secteurs d'aménagement centraux, urbains moyens et suburbains, mais à plus petite échelle. À certains endroits, toutefois, les zones urbaines moyennes et suburbaines sont moins dominantes ou démarquées que dans la zone urbaine d'Ottawa. Les installations piétonnières varient considérablement entre les villages et les hameaux selon leur population, les politiques et les pratiques qui étaient en place au moment de leur aménagement.

Défis

Les gens désirent marcher pour le plaisir et pour rester en forme, mais les infrastructures disponibles ne leur permettent pas de le faire. Certaines rues principales ne sont pas considérées propices à la marche en raison de la piètre qualité des trottoirs, des passages pour piétons qui sont trop éloignés les uns des autres, ou encore du volume de circulation beaucoup plus grand que par le passé.

Possibilités

Certains villages et hameaux sont ou seront soumis à des pressions considérables liées aux nouveaux aménagements. La planification soignée de l'environnement piétonnier procurera d'importants avantages à l'avenir.

Beaucoup de centres ruraux présentent des possibilités touristiques intéressantes, et l'aménagement d'installations piétonnières adéquates contribuera à soutenir les besoins touristiques à ces endroits. Les chemins de fer abandonnés qui traversent certaines zones rurales offrent des occasions récréatives, sportives et touristiques remarquables, de même que des voies de circulation piétonnière importantes vers des destinations locales telles que les écoles. Ces infrastructures ont le potentiel de devenir des artères piétonnières dans les nouveaux aménagements résidentiels.

5.4 Séances portes ouvertes

Trois séances portes ouvertes ont été organisées au nombre des composantes fondamentales du processus de consultation publique entourant le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. Ces rencontres visaient à présenter l'étude, à donner au public la chance d'en commenter les thèmes et principes clés, et à favoriser une discussion sur les possibilités liées à la planification du réseau piétonnier. Ces séances ont eu lieu aux dates et lieux suivants :

- Séance n° 1, le 28 novembre 2006 – Centre-ville, hôtel de ville d'Ottawa, 110, avenue Laurier Ouest, de 16 h à 20 h.
- Séance n° 2, le 2 mai 2007 – Secteur est, École secondaire Sir Wilfred Laurier, 1515, chemin Tenth Line, de 18 h 30 à 20 h 30.
- Séance n° 3, le 29 mai 2007 – Secteur ouest, École secondaire Holy Trinity, 180, chemin Katimavik, de 18 h 30 à 20 h 30.

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

La première séance a eu lieu durant la phase initiale du projet, tandis que les deuxième et troisième séances ont eu lieu durant la seconde phase. Les mêmes renseignements ont été fournis lors des deuxième et troisième séances. Différentes méthodes ont permis d'échanger de l'information et des opinions entre l'équipe de l'étude et le public, dont les suivantes :

- **Présentoirs** – Des affiches en couleurs ont été utilisées pour présenter un sommaire de la portée du projet, le calendrier et les constatations à chaque étape du projet. On a invité les participants à noter leurs commentaires directement sur les affiches cartographiques illustrant l'emplacement actuel des trottoirs, sentiers, principaux points d'intérêt et destinations clés. De plus, deux affiches ont été utilisées pour inciter les participants à exprimer leurs opinions sur les caractéristiques des lieux propices à la marche et les stratégies que l'on pourrait mettre en œuvre pour encourager plus de gens à marcher plus souvent. Les opinions ainsi recueillies sont abordées à la sous-section 5.4.1 du présent rapport.
- **Sondage sur le Plan de la circulation piétonnière** – Le sondage sur le Plan de la circulation piétonnière a été distribué lors des séances portes ouvertes. La sous-section 5.5 examine ce sondage plus en détail et en présente les résultats. Une copie du sondage est présentée à l'**annexe C** du présent rapport (sous pli séparé).
- **Fiche de commentaires** – Distribuée à chaque séance portes ouvertes, la fiche de commentaires visait à permettre aux participants d'exprimer leurs opinions sur tout aspect de l'étude ou toute question piétonnière qui n'était pas abordée, selon eux, dans le sondage sur le Plan de la circulation piétonnière. En tout, 28 fiches de commentaires ont été recueillies, dont 22 lors de la première séance portes ouvertes, et six lors de la troisième séance. Ces commentaires sont résumés à la sous-section 5.4.2. Une copie de la fiche de commentaires figure à l'**annexe D** (sous pli séparé).
- **Présentation automatisée** – Un diaporama comprenant des images et des idées de lieux propices à la marche en Amérique du Nord et en Europe a été présenté en continu durant les trois séances portes ouvertes.
- **Discussions individuelles** – Les participants ont eu l'occasion de discuter individuellement avec les membres de l'équipe du projet et les représentants de la Ville qui étaient présents lors des séances portes ouvertes.

5.4.1 Affiches d'opinions

Deux des affiches utilisées pour présenter le projet invitaient les résidents à exprimer leurs opinions sur deux questions :

- Qu'est-ce qui rend un endroit invitant et propice à la marche?
- Que doit-on mettre en œuvre pour inciter plus de gens à marcher plus souvent?

Pour chacune de ces questions, les participants étaient invités à indiquer, à l'aide de points autocollants, leurs trois premiers choix parmi la série de caractéristiques fournies. En tout, 137 personnes ont pris part à cet exercice. Les **tableaux 5.1** et **5.2** résument les résultats de cet exercice. Des renseignements supplémentaires concernant la liste complète de critères fournis et les commentaires spontanés sont présentés à l'**annexe D** (sous pli séparé).

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

Tableau 5.1			
Qu'est-ce qui rend un endroit invitant et propice à la marche?			
Élément	Centre-ville	Zone suburbaine	Ville entière ²
	Rang ¹	Rang	Rang
Intégration au transport en commun	1	1	1
Réseau de rues interreliées	2	4	2
Séparation physique entre les piétons et les automobiles	3	2	3
Utilisations mixtes	5	3	4
Trottoirs larges	4	6 et plus	5
Lieux publics dynamiques	6 et plus	3	6 et plus
Faible circulation automobile / Basse vitesse	6 et plus	4	6 et plus
Espaces verts	6 et plus	5	6 et plus

1. Ce tableau résume les critères classés parmi les 5 les plus souvent cités par les répondants pour le centre-ville et la zone suburbaine indépendamment l'un de l'autre.

2. La catégorie Ville entière représente la cote de l'ensemble des réponses les plus souvent citées pour le centre-ville et la zone suburbaine combinés.

Tableau 5.2.			
Que doit-on mettre en œuvre pour inciter plus de gens à marcher plus souvent?			
Élément	Centre-ville	Zone suburbaine	Ville entière ²
	Rang ¹	Rang	Rang
Activité commerciale à proximité du travail, du domicile et du transport en commun	1	1	1
Plus de points de raccordement entre les voies piétonnières (raccourcis)	3	2	2
Amélioration du déneigement	2	6 et plus	3
Trottoirs mieux entretenus	4	3	4
Un plus grand nombre de trottoirs	6 et plus	3	6 et plus
Amélioration des passages pour piétons et de la signalisation	6 et plus	4	6 et plus
Plus de verdure et d'arbres	5	5	5

1. Ce tableau résume les critères classés parmi les 5 les plus souvent cités par les répondants pour le centre-ville et la zone suburbaine indépendamment l'un de l'autre.

2. La catégorie Ville entière représente la cote de l'ensemble des réponses les plus souvent citées pour le centre-ville et la zone suburbaine combinés.

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

5.4.2 Résumé de la fiche de commentaires

Les renseignements qui suivent résument les observations fournies au moyen de la fiche de commentaires distribuée lors des séances portes ouvertes. Certains commentaires sont présentés sous forme de citations intégrales. Les commentaires ou opinions exprimés par plusieurs personnes ont été reformulés. Les commentaires sont regroupés selon les thèmes généraux suivants :

1. Conception du paysage de rue
2. Conception des trottoirs
3. Entretien des trottoirs et des voies piétonnières
4. Passages pour piétons et mesures de modération de la circulation
5. Signalisation et circulation
6. Planification municipale
7. Application des lois et règlements
8. Réseau piétonnier
9. Commentaires généraux

5.4.2.1 Conception du paysage de rue

- Il importe d'isoler les piétons de la circulation automobile. Certaines personnes ont indiqué que les arbres, les jardinières et les bornes de protection ont le même effet que les emplacements de stationnement sur rue, mais que ces structures ont pour effet d'encombrer davantage les trottoirs ou de réduire les emplacements de stationnement. L'encombrement des trottoirs a été cité à plusieurs reprises comme nuisant au fonctionnement du paysage de rue. Plusieurs répondants ont indiqué que l'augmentation des espaces de stationnement sur rue aide à ralentir la circulation automobile et accroît la sécurité des piétons.
- Les gens ont des opinions divergentes quant à la largeur des trottoirs. Certains prônent l'aménagement de trottoirs larges, surtout dans les secteurs à fort achalandage piétonnier. D'autres sont d'avis que certaines des rues les plus achalandées et les plus appréciées des piétons (c.-à-d. les rues Elgin et Bank-Nord) fonctionnent très bien malgré la largeur limitée de leurs trottoirs.
- Les trottoirs devraient être aussi éloignés que possible de la rue et de la circulation automobile. Il y aurait lieu d'installer des dispositifs de protection aux endroits où la circulation est dense et rapide (autobus et camions) à proximité des piétons (c.-à-d. le pont Mackenzie King).
- Des panneaux de rue devraient être installés à toutes les intersections et dans toutes les directions pour permettre aux piétons de s'orienter facilement.

5.4.2.2 Conception des trottoirs

- Toute rue reconstruite devrait comporter un trottoir d'une largeur allant de 1,8 à 2,0 m et d'un accotement, dans la mesure du possible.
- Là où l'espace ne permet pas d'aménager un accotement entre le trottoir et la bordure de rue, le trottoir devrait être le plus plat possible. Il y aurait lieu d'éviter les trottoirs ondulés en raison des nombreuses rampes d'accès aux entrées privées.
- Les trottoirs doivent être alignés avec les passages pour piétons aux intersections. Il est dangereux d'obliger les piétons et les fauteuils roulants à circuler entre les véhicules pour parvenir aux passages pour piétons.

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

- Si un trottoir ou une voie piétonnière longe un sentier polyvalent, l'utilisation de la voie piétonnière devrait être réservée aux piétons (p. ex., l'avenue Kanata).

5.4.2.3 Passages pour piétons et mesures de modération de la circulation

- Les opinions sont divergentes quant à la valeur des passages pour piétons entre les intersections. Certains répondants ont indiqué que ces passages n'étaient pas une bonne idée, qu'ils occupaient trop d'espace, ralentissaient la circulation et encourageaient la paresse et les traversées illégales. D'autres ont indiqué qu'un plus grand nombre de passages piétonniers sécuritaires entre les intersections était avantageux et nécessaire.
- On a indiqué que dans les rues à deux voies, les îlots pour piétons étaient une mauvaise idée, car ils nuisent à la circulation des véhicules d'urgence et ralentissent la circulation en général.
- Les passages pour piétons (aux intersections) doivent être reconçus afin de mieux répondre aux besoins des piétons. Les concepteurs routiers se servent des rayons de sortie pour faciliter le déplacement des véhicules – on devrait faire la même chose pour les piétons.
- On s'est interrogé sur le bien-fondé des bosses de décélération, car elles peuvent forcer les automobilistes à circuler plus près du bord de la chaussée, donc plus près des piétons.
- L'utilisation du revêtement en ciment ou en pavés autobloquants aux intersections est perçue par certains comme un gaspillage d'argent, car ces matériaux se détériorent au bout de quelques années et ne semblent apporter aucun avantage fonctionnel aux intersections.
- Les trottoirs en saillie, aux intersections, sont dangereux pour les cyclistes. Ils réduisent aussi l'espace de stationnement, ce qui dissuade les gens de vivre en ville, car ils ne peuvent avoir un véhicule.

5.4.2.4 Signalisation et circulation

- La signalisation doit changer immédiatement lorsqu'un piéton appuie sur le bouton-poussoir—il est frustrant et décourageant d'attendre le signal pour traverser la rue. Les boutons-poussoirs devraient être éliminés aux intersections déjà dotées d'une signalisation piétonnière, et cette signalisation devrait être actionnée automatiquement.
- Une plus grande uniformité dans les signaux et un temps d'attente plus court et plus prévisible sont nécessaires aux passages où la signalisation est actionnée par les piétons entre les intersections. Les piétons sont frustrés par les temps d'attente et traversent parfois avant que la signalisation change.
- Les feux d'avertissement clignotants devraient être éliminés, car les automobilistes accélèrent en les apercevant, pour éviter de devoir immobiliser leur véhicule au feu rouge.
- Les piétons ont dit avoir une préférence pour les signaux à décompte numérique aux intersections.
- La ville devrait envisager des solutions de rechange aux intersections à fort achalandage piétonnier, comme les passages toutes directions (ou passages croisés).
- Remplacer les sens uniques pour permettre la circulation dans les deux directions (comme sur la rue O'Connor) au centre-ville pourrait avoir des effets négatifs sur les piétons, car ces derniers devraient alors se

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

préoccuper des véhicules qui proviennent des deux directions. De plus, le virage à droite au feu rouge devrait être interdit aux intersections menant d'un sens unique à un autre sens unique. Permettre aux conducteurs de virer à droite sur un feu rouge semble les encourager à ne pas se soucier des piétons.

5.4.2.5 Entretien des trottoirs et des voies piétonnières

- Il y aurait lieu d'envisager un système de priorisation de l'entretien des trottoirs l'hiver, comme celui du réseau de transport en commun et du réseau cyclable, afin que les piétons puissent savoir quelles rues locales sont déneigées en premier lieu et selon les normes d'entretien les plus élevées.
- La Ville doit améliorer ses normes de déglçage et de déneigement, en particulier son temps de réponse, notamment aux intersections.
- Il faut utiliser plus de matière abrasive que de sel, et il faut en épandre sur les trottoirs tôt le matin pour permettre aux piétons d'y circuler sans danger.
- Il faut améliorer l'enlèvement des feuilles à l'automne, car elles nuisent au drainage, ce qui a pour effet que les piétons se font éclabousser par les véhicules. Les feuilles sont aussi dangereuses pour les cyclistes.
- Il faudrait déneiger les sentiers de la CCN l'hiver, en particulier ceux que les gens empruntent comme circuits de base pour se déplacer.

5.4.2.6 Planification municipale

- Le Plan de la circulation piétonnière doit établir des « encouragements » (c.-à-d. rabais sur les tarifs du transport en commun au centre-ville) en lien avec la marche, et des « punitions » (c.-à-d. application plus rigoureuse des règlements sur le virage à droite, les excès de vitesse; taxe sur le stationnement au centre-ville).
- Les répondants sont enchantés que l'on tienne compte non seulement des infrastructures bâties, mais aussi de l'urbanisme et de la planification municipale (proximité des services, densité, etc.).
- Il faut améliorer le dialogue entre le personnel municipal chargé des routes et le personnel chargé de la conception des installations piétonnières.
- « Il est très important de faire des choix d'avenir qui permettront de faire du cœur de la ville un secteur fortement axé sur les piétons. L'objectif général correspondant à une part modale de 10 % est très décevant. Et il serait encore plus décevant de ne pas viser un pourcentage plus élevé au centre-ville et dans les quartiers adjacents. »
- L'exposition d'œuvres d'art public sur des rues peu intéressantes, comme les rues Albert et Slater, pourrait encourager plus de gens à y circuler.
- « Le stationnement sur rue n'est pas un ennemi, et les emplacements avec parcomètre incitent les gens à marcher de magasin en magasin. Pour leur part, les vastes terrains de stationnement sont pratiques pour les migrants journaliers. »
- Dans les banlieues, les politiques en matière d'utilisation des terres et de conception urbaine doivent être modifiées pour favoriser une augmentation de la circulation piétonnière. Tous les nouveaux lotissements résidentiels devraient comporter des trottoirs pour encourager les gens à marcher. Il faut un plan d'action afin d'aménager

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

des raccourcis piétonniers dans les culs-de sac, et de raccourcir et faciliter les trajets piétonniers.

- « Il faut cesser de construire autant de routes. »
- On s'attend à ce que Manotick double de taille au cours des 10 prochaines années, et ce, il semblerait, sans que l'on ait de plan pour améliorer les infrastructures. L'augmentation de la circulation automobile rend à peu près impossibles les déplacements à pied et à vélo. Il est essentiel que l'on construise une rocade pour obliger les camions à contourner le secteur central.
- Il est essentiel de reconnaître que la marche est très importante pour le transport en commun, et que la ville devrait être aménagée de façon à ce que les gens n'aient pas besoin d'une automobile pour y vivre.
- On devrait accorder une moins grande priorité au transport scolaire des enfants pour inciter les jeunes à marcher davantage.

5.4.2.7 Application des lois et règlements

- Il faut appliquer plus rigoureusement le *Code de la route* pour le mieux-être des piétons et des cyclistes. Par exemple, il faudrait mettre en place un mécanisme pour pénaliser les conducteurs qui ne s'arrêtent pas derrière la bande blanche aux arrêts. Lorsqu'ils omettent de respecter cette consigne, ils obligent les piétons, les personnes qui circulent avec une poussette et les personnes en fauteuils roulants à circuler parmi les véhicules.
- Des appareils photo reliés aux feux rouges devraient être installés à toutes les intersections pour pénaliser ceux qui grillent les feux rouges. On pourrait faire installer ces appareils par un fournisseur pour éviter des coûts aux contribuables.
- « Un plus grand nombre de policiers devraient être affectés à la patrouille à pied. »
- Faire respecter les règlements s'assurer que les vélos ne circulent pas sur les trottoirs, ne roulent pas dans le mauvais sens dans les rues à sens unique, et ne grillent pas les feux rouges. Il faut aussi s'assurer que leurs vélos sont munis des réflecteurs adéquats pour circuler la nuit.
- Le Plan doit se pencher sur le problème des collisions entre les piétons et les personnes qui circulent en vélo, en patin à roues alignées et en planche à roulettes sur les voies piétonnières de la ville (c.-à-d. « les utilisateurs qui circulent plus lentement doivent se tenir à droite »).

5.4.2.8 Réseau piétonnier

- « La passerelle de Corkstown vaut tout à fait la dépense. »
- « Bravo à tous ceux qui se sont battus pour la nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus du canal Rideau. Il nous faut une telle passerelle pour relier les avenues Clegg et Fifth. »
- Des passerelles piétonnières devraient être construites pour enjamber la promenade de l'Aéroport, de Cahill à South Keys, de même qu'au-dessus de la promenade Reine-Élisabeth et de la promenade du Colonel-By.
- Il faudrait remplacer la passerelle piétonnière qui reliait autrefois Strathcona Park et Vanier (ancien pont flottant).

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

- On devrait élargir les trottoirs des rues O'Connor et Metcalfe, entre les rues Nepean et Queen. Il y a beaucoup de piétons à cet endroit, et les trottoirs sont trop étroits.
- Bell's Corners est l'endroit idéal où améliorer l'environnement piétonnier—beaucoup de destinations sont rapprochées les unes des autres, et la circulation sur le chemin Richmond est très dense.
- Il nous faut plus d'îlots pour piétons (c.-à-d. sur les rues Wellington et Bank).
- Le sentier improvisé qui mène du pont du Transitway, près de la rivière Rideau, jusqu'au sentier asphalté près de Belmont est en mauvais état. Ce sentier devrait être amélioré pour l'intégrer officiellement au réseau.
- « Les villages tels que Manotick se font graduellement absorber par la zone urbaine, et le volume de circulation augmente, mais il n'y a pas de trottoirs. » Les endroits comme Manotick ont besoin d'être raccordés au reste de la communauté. Il faudrait aménager un passage pour piétons aux rues Bridge et Main, car il n'y a qu'un dispositif de signalisation, et il est très difficile de traverser la rue à cet endroit. Il y a très peu de trottoirs, et il n'y en a aucun entre les deux écoles. Les accotements sont très étroits, le long de la promenade Long Island, c'est pourquoi les enfants ont beaucoup de mal à se rendre à l'école à pied.
- Le secteur du chemin Merivale comporte des quartiers très variés : certains sont propices à la marche, comme les secteurs de l'Hôpital Civic et de Carlington, mais les quartiers au sud du chemin Baseline et à l'ouest de la rue Clyde sont peu accueillants pour les piétons. « Il faudrait relier tous les terrains de stationnement qui se trouvent sur le chemin Merivale à l'aide de trottoirs pour éviter que l'on doive retourner jusqu'au trottoir qui longe le chemin pour circuler d'un endroit à l'autre. » Les longs îlots urbains au sud de la promenade Meadowlands rendent difficiles les déplacements nord-sud, car les raccordements piétonniers sont très éloignés les uns des autres.
- « La Ferme expérimentale est un endroit merveilleux où marcher et faire du vélo, et il faut préserver cet endroit entièrement tel quel. »
- Il faudrait rénover, repeindre et remplacer la signalisation sur la passerelle piétonnière/cyclable qui enjambe le Queensway à la hauteur de Harmer. Cette passerelle est une liaison importante qui permet aux enfants de se rendre à l'école et un point d'accès important pour franchir le Queensway.
- « Le parc d'affaires Auriga/Antares (Nepean), entre le chemin Merivale et l'autoroute 16, aux environs de Hunt Club, est un désastre pour les piétons. Si vous travaillez dans ce secteur, vous ne pouvez vous rendre nulle part à pied. Il faudrait reconcevoir cet endroit et y aménager des commerces. »
- « Les terrains de la CCN, près de la promenade Navaho et de l'avenue Woodroffe, offrent aussi des liaisons importantes pour la marche et le vélo. La Ville doit s'assurer que la CCN ne vende pas ces terrains. »
- « Le chemin qui se trouve sous le Centre Rideau est affreux et devrait être reconçu. »
- Les dispositifs de signalisation actionnés par les piétons à la hauteur du Musée des beaux-arts du Canada et sur la rue Main, à l'angle des avenues Clegg et Beckwith, mettent trop de temps à changer et sont mal synchronisés.

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

5.4.2.9 Commentaires généraux

- « Le choix de marcher est très personnel. Si une personne désire marcher, elle le fera, et si elle ne veut pas marcher, elle trouvera une façon de justifier son mode de transport. »
- « Je veux vivre dans une ville où la priorité est accordée aux gens et non aux automobiles. »
- « La Ville devrait envisager la naturalisation comme un moyen de rendre la communauté plus propice à la marche. »
- « Notre ville est touchée par les conditions hivernales. Il faudrait réduire les tarifs du transport en commun l'hiver et accroître les frais de stationnement l'été. »
- « Cette étude ne devrait pas se limiter à la circulation piétonnière. Elle devrait inclure aussi le cyclisme. »
-

5.5 Sondage sur le Plan de la circulation piétonnière

Le sondage sur le Plan de la circulation piétonnière est un autre volet important du vaste processus de consultation publique (voir Ottawa.ca), qui a été remis aux participants lors des séances portes ouvertes. Tous les résidents, représentants de la communauté et employés municipaux consultés durant l'étude ont eu l'occasion de répondre à ce sondage. Au total, 107 questionnaires remplis en tout ou en partie ont été remis. Une copie du sondage figure à l'annexe A du présent rapport.

Ce sondage, qui n'a pas été conçu pour être statistiquement valable, a été réalisé pour mesurer l'opinion publique relativement au « potentiel piétonnier » d'Ottawa. Il offre donc un portrait des opinions de la population quant aux améliorations souhaitées à l'environnement piétonnier d'un bout à l'autre de la ville.

Le sondage comportait 13 questions réparties sous quatre thèmes :

1. Raisons pour lesquelles les gens marchent
2. Lieux propices à la marche
3. Promotion de la marche
4. Commentaires généraux

Les résultats détaillés pour chaque question sont présentés à l'**annexe C** (sous pli séparé).

Une majorité écrasante de répondants est d'avis que la marche est un mode de locomotion plus souhaitable que l'automobile, bien que les opinions soient partagées également à savoir si Ottawa est ou non une ville propice à la marche. Les répondants disent être plus enclins à marcher pour le plaisir et pour faire leur magasinage. La sécurité et/ou la perception de la sécurité, et la médiocrité de l'entretien hivernal des installations piétonnières sont des facteurs courants qui dissuadent les gens de marcher. Les résidents sont principalement d'avis que Toronto, Montréal et Vancouver sont d'excellents exemples de villes propices à la marche en raison de leurs paysages de rues attrayants, de leurs parcours piétonniers bien entretenus et de l'agencement de services et de commerces qu'on y trouve.

Pour améliorer le potentiel piétonnier d'Ottawa, les répondants estiment qu'il faudrait surtout améliorer la planification urbaine, l'entretien des voies piétonnières et la conception des paysages de rues. Ils recommandent la mise

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

en œuvre de programmes de promotion et de sensibilisation à la marche axés sur les jeunes, ainsi que la création de programmes ciblant les aînés et les migrants journaliers. Fait inattendu, les mêmes secteurs centraux considérés comme des lieux très propices à la marche sont aussi considérés comme des secteurs où il importe d'améliorer les installations piétonnières de façon hautement prioritaire. Il convient toutefois de noter que la plupart des répondants au sondage résident dans les secteurs centraux de la ville, ce qui peut biaiser les résultats.

5.6 Présentations à d'autres intervenants

5.6.1 Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun

Le 19 avril 2007 – Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun, hôtel de ville d'Ottawa, à 19 h

Une présentation a été faite au Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun (CCPTC) pour faire le point sur la situation de l'étude et les constatations dégagées jusqu'alors. Cette présentation a été suivie d'une discussion sur différents points, dont les suivants :

- Zones scolaires;
- Carrefours giratoires;
- Bosses de décélération;
- Marquage des passages pour piétons;
- Campagne de promotion de la marche pour aller à l'école;
- Stratégie publicitaire axée sur les trajets panoramiques à Ottawa;
- Fournir cette information dans les hôtels de la ville.

Une copie de cette présentation figure à l'**annexe E** (sous pli séparé).

5.6.2 Santé publique Ottawa

Le 4 octobre 2007 – Santé publique Ottawa, hôtel de ville d'Ottawa, à 14 h

Étant donné la corrélation qui existe entre la marche et les bienfaits de l'activité physique pour la santé, Santé publique Ottawa s'intéressait beaucoup au Plan de la circulation piétonnière. Une présentation a été faite au personnel et à la direction de Santé publique Ottawa. Dans le cadre des discussions alors tenues, on a demandé au groupe de cerner des secteurs ou des initiatives dans lesquels Santé publique Ottawa pourrait collaborer aux efforts d'autres services pour améliorer l'environnement piétonnier. Les principaux domaines relevés sont les suivants :

- Promotion de la marche
 - Participation à une stratégie de communication intégrée et concertée à différents niveaux, allant des campagnes grand public jusqu'aux programmes particuliers menés en collaboration avec des organismes distincts et des groupes de quartier.
 - Création de partenariats pour organiser des événements en lien avec le transport actif et, de manière générale, devenir des ambassadeurs du programme de transport actif.
- **Identification et création de partenariats** — Par le travail que réalise Santé publique Ottawa, cette organisation est très branchée partout dans la communauté, allant des paliers administratifs jusqu'aux individus et aux petits groupes auprès desquels elle travaille au quotidien. Ces

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

relations existantes pourraient être développées davantage afin d'y inclure un volet axé sur le programme piétonnier.

- **Collaboration avec d'autres services de la Ville en ce qui concerne les demandes de financement** — Par exemple, demander conjointement du financement pour des programmes qui appuient la prévention de la criminalité, où une part de la solution pourrait résider dans l'amélioration de l'environnement piétonnier.
- **Participation à des tables rondes sur les questions piétonnières** — Les représentants de divers services se réuniraient pour faire un remue-ménages sur les différents aspects de la circulation piétonnière à Ottawa.

Une copie de cette présentation figure à l'**annexe F** (sous pli séparé).

5.7 Résumé

Les différentes consultations menées pour favoriser la discussion et solliciter des commentaires font ressortir clairement que le personnel, les intervenants et le public reconnaissent les nombreuses questions que doit aborder **tout plan** visant à inciter plus de gens à marcher plus souvent à Ottawa. Les **chapitres 6 à 12** du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa jettent les bases d'une stratégie intégrée à cet égard.