

7.0 Réseau piétonnier

7.1 Qu'est-ce qu'un réseau piétonnier?

Puisque les résidents perçoivent la marche comme une solution de rechange séduisante et pratique aux autres modes de déplacement, il est essentiel de leur offrir une expérience agréable, de grande qualité. De ce fait, un réseau piétonnier conçu avec soin est indispensable. Ce chapitre décrit le processus de mise en œuvre du réseau et formule certaines recommandations en la matière.

Lorsque les planificateurs se penchent sur les déplacements des résidents par le biais de modes de transport variés, ils imaginent souvent des réseaux. Bien que la marche repose aussi sur un réseau, il existe, entre la circulation piétonnière et les autres moyens de locomotion, des différences clés qui présentent à la fois des défis et des possibilités, comme le montre ce qui suit :

1. Le **déplacement piétonnier est très « transportable »**, ce qui signifie que les piétons peuvent se déplacer avec une relative facilité. Par exemple, contrairement à l'automobiliste ou au cycliste, le piéton n'a nul besoin de trouver une **place pour se garer**.
2. Comme le démontrent les statistiques suivantes issues de sources variées, la plupart des **distances parcourues par les piétons sont courtes**. Il en va de même des déplacements en automobile, d'où l'occasion marquée de transformer les déplacements en véhicule par des déplacements à pied. Par exemple :
 - 95 % de tous les déplacements piétonniers font moins de 2,5 km (Transportation Tomorrow Survey, dans le Hamilton Cycling Master Plan 1996).⁽⁴⁶⁾
 - 39,6 % de tous les déplacements en voiture font moins de 3,2 km (National Bicycling and Walking Study: Transportation Choices for a Changing America USDOT, 1994).⁽⁴⁷⁾
 - 27 % des déplacements en voiture font moins de 2,5 km (Transportation Tomorrow Survey, 1996).⁽⁴⁸⁾
 - 7 % des déplacements vers le lieu de travail se font à pied (Statistiques Canada, Recensement de 2001).⁽⁴⁹⁾
 - 25 % des déplacements vers le lieu de travail font moins de 3,2 km (Statistiques Canada, Recensement de 2001).⁽⁵⁰⁾
 - Dans les zones urbaines, il arrive souvent que la distance entre la maison et l'école soit courte, pourtant, plusieurs étudiants s'y rendent ou y sont conduits en voiture.



Ottawa

46 <http://www.myhamilton.ca/NR/rdonlyres/3654FE08-9A49-4D7D-9595-23D3557BB77A/0/ShiftingGears.pdf>

47 Administration fédérale des autoroutes. *The National Bicycling and Walking Study Final Report, Transportation Choices for a Changing America* (Administration fédérale des autoroutes – Publication N° FHWA-PD-94-023), 1994

48 <http://www.myhamilton.ca/NR/rdonlyres/3654FE08-9A49-4D7D-9595-23D3557BB77A/0/ShiftingGears.pdf>

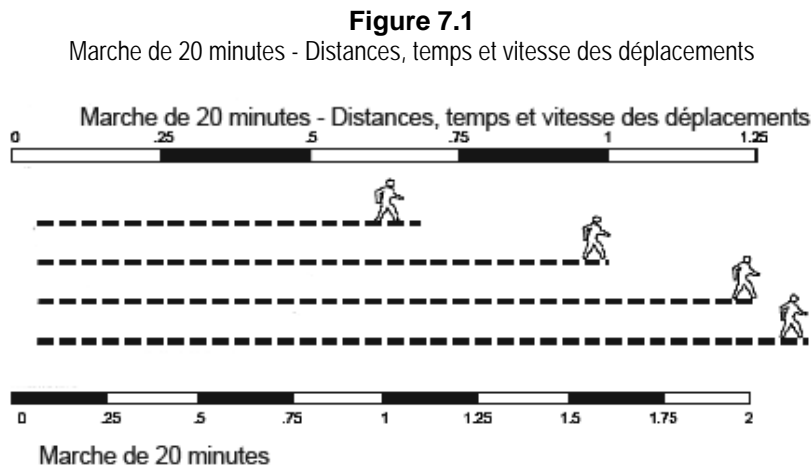
49 <http://www12.statcan.ca/english/census01/home/index.cfm>

50 Ibid.

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

3. **Les piétons ont tendance à prendre le chemin le plus direct.** Le taux d'utilisation de la marche est nettement moins élevé que celui des modes de transport mécanisés, et seules de courtes distances peuvent être parcourues à pied en 20 minutes, tel qu'illustré au **tableau 7.1**. Ainsi, les obstacles et les routes indirectes peuvent peser lourd dans la balance et décourager les piétons. Un automobiliste ou un cycliste (à moindre degré) ne sera souvent pas dérouté par un chemin moins direct.

marcheur lent (3,3 km/h – 2,1 mi/h)
marcheur à « vitesse de référence » (4,8 km/h – 3 mi/h)
marcheur à vitesse moyenne (5,3 km/h – 3,8 mi/h)
marcheur rapide (6,4 km/h – 4 mi/h)



Source : <http://www.pednet.org/>

4. **Les piétons peuvent se rendre à de nombreux endroits sans avoir recours à des chemins précis.** Pour arriver à destination, si les automobilistes et les cyclistes doivent emprunter routes et sentiers, les piétons peuvent (et c'est souvent ce qu'ils font) prendre des raccourcis/des chemins de traverse, passer par des ruelles, des places publiques, voire des édifices ou des centres commerciaux. Les **trajets directs et les raccourcis** font partie intégrante d'un déplacement piétonnier.
5. **Les déplacements piétonniers semblent se limiter à des zones géographiques précises.** À Ottawa, par exemple, on verra davantage de piétons autour du marché By que sur le sentier polyvalent le long de l'avenue Woodroffe, entre les chemins Hunt Club et Fallowfield.
6. **Les points de départ et d'arrivée sont multiples et uniques** à chaque piéton, sans compter que la même personne peut choisir chaque jour un chemin différent pour se rendre du point A au point B. Ainsi, le déplacement piétonnier peut être qualifié de **spontané**.

Il importe de comprendre le caractère unique du déplacement piétonnier pour panifier adéquatement le réseau. Par exemple, les courtes distances parcourues et l'approche spontanée de la marche donnent à penser que le concept de « corridor » ou « couloir » importe moins aux piétons qu'aux automobilistes, usagers du transport en commun et cyclistes. De plus, puisque la densité de piétons varie d'une zone urbaine à une autre, l'éventail, la concentration et le

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

type d'infrastructures piétonnières doivent être conformes aux caractéristiques du milieu.

7.2 Sources de données et analyse

Dans le cadre de la mise en œuvre du réseau piétonnier envisagé pour Ottawa, des données et des renseignements ont été colligés, consolidés et analysés. Mentionnons notamment :

- La base de données du service cartographique eMAP de la Ville d'Ottawa.
- Les couches de données autonomes, mises au point par différentes divisions opérationnelles comme la base de données de l'état des trottoirs des Services d'infrastructure.
- Les résultats de l'Enquête Origine-Destination 2005 pour la région de la capitale nationale (Enquête O-D)⁽⁵¹⁾, y compris les statistiques relatives au pourcentage des déplacements piétonniers et aux motifs de déplacement pour chaque secteur établi dans le cadre de l'enquête.
- Une couche de données créée à partir de la liste actuelle des projets admissibles au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs.
- L'imagerie aérienne de la Ville d'Ottawa (2006).

Pour commencer, l'imagerie aérienne a été superposée à des couches de données tirées du programme cartographique interactive eMAP, plusieurs couches autonomes et la liste de projets générés par le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. Toute cette information a été analysée en regard des résultats de l'Enquête O-D et des commentaires recueillis auprès des employés, des intervenants et du public.

Vous trouverez dans ce qui suit une brève description desdites sources de données ainsi que des renseignements pertinents tirés de chacune d'entre elles, qui ont permis d'établir des recommandations visant la conception du réseau pédestre.

7.2.1 Base de données de la Ville d'Ottawa (SIG MAP)

La Direction des services de technologie de l'information est propriétaire et gère la base de données, par ailleurs accessible aux différents services de la Ville. Au fur et à mesure que les projets de planification, de conception et de construction sont réalisés par la Ville et/ou pour le compte de la Ville, des données doivent être générées pour être versées dans la base dans le format voulu. Un certain nombre de couches de données ont été étudiées relativement au Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, dont :

- Les classifications générales de l'aménagement paysager et désignations d'urbanisme/de zonage, y compris les forêts, les lacs et les rivières, la zone urbaine, la zone rurale, la Ceinture de verdure, les parcs et espaces verts, les zones d'emploi en milieu urbain, les centres polyvalents, les secteurs d'entreprises, les rues principales et le secteur central.



Ottawa

51 Comité TRANS. *Enquête 2005 Origine-Destination sur les déplacements dans la région de la capitale nationale*. (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=208>). 2005.

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

- Les couloirs et infrastructures de transport, comme le réseau routier, la voie ferrée ainsi que les corridors et les stations de transport en commun.
- Les carrefours avec feux de circulation, y compris ceux avec signaux sonores.
- Les passerelles piétonnières.
- Les installations piétonnières, y compris les trottoirs, les sentiers polyvalents (Ville), les accotements asphaltés et les sentiers récréatifs de la CCN.
- Les principales destinations des piétons, comme les centres communautaires, les bâtiments et les piscines qui se trouvent dans les parcs, les bibliothèques et les musées, les centres pour personnes âgées et les écoles.
- La base de données SIG MAP ne présente pas, actuellement, de couches illustrant le réseau piétonnier détaillé, non plus que le réseau de trottoirs de base. À titre d'outil institutionnel principal de cartographie assistée par ordinateur, cette base de données devrait renfermer des renseignements élémentaires sur l'inventaire des installations piétonnières. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, une série de couches ont été créées illustrant le réseau actuel. Ce procédé et ses résultats sont détaillés davantage dans les sous-sections 7.4 et 7.8.

7.2.2 Autres bases de données SIG

Certaines directions de la Ville établissent des bases de données propres à leurs domaines de travail qu'elles mettent régulièrement à jour. Ce type de base de données appartient à la direction qui l'a créée et n'est en général pas disponible pour consultation par les autres services. En cours d'examen, le comité chargé de l'étude a repéré quelques bases de données comportant des renseignements précieux relativement à la mise en œuvre du réseau piétonnier prévu dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. Toutefois, ils n'ont pas encore été intégrés à la principale base de données de cartographie interactive eMAP.

Les Services d'infrastructure ont mis en œuvre une base de données sur l'état des trottoirs qui comporte un éventail de renseignements détaillés sur les statistiques physiques (dimensions, dénivellation, etc.), le degré d'usure (si disponible) et l'état des trottoirs de plusieurs zones de la ville. Bien que la majeure partie de l'information inscrite dans cette base de données soit trop précise pour servir le plan directeur, les renseignements seront inestimables à l'étape plus détaillée de la planification des trottoirs.

Les Opérations de surface ont mis en œuvre une base de données sur l'entretien hivernal des trottoirs afin de suivre la progression des travaux accomplis en la matière, définir un ordre de priorité et les rotations des opérations de déneigement. Ces renseignements, qui s'inscrivent dans l'analyse du réseau piétonnier, ont été superposés aux données de la cartographie interactive eMAP.

Au début de l'étude du Plan directeur des infrastructures piétonnières, on a constaté que ces deux bases de données interreliées étaient utilisées indépendamment l'une de l'autre, pourtant, il y a de fortes chances qu'elles se révèlent toutes deux inestimables à l'étape de la planification du réseau piétonnier et de l'établissement des priorités. Par exemple, certaines de ces données pourront jouer un rôle dans le processus décisionnel du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs (voir la sous-section 7.6), des Plans de conception

« Il faut élargir les trottoirs et réduire la largeur de la rue Main, dans Ottawa-Est. Il est dangereux de s'y aventurer!

– Un résident d'Ottawa

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

communautaire (voir la sous-section 8.1.2) et du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière (voir la sous-section 7.7). Il est également possible que d'autres bases de données établies et tenues à jour par différents services de la Ville, dont on n'a pas tenu compte au cours de l'élaboration du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, se révèlent des ressources précieuses à l'étape de planification du réseau.

Recommandation 7.1

Recommandation à la Ville :

Mettre sur pied un groupe de travail réunissant des employés des services de planification, de conception, d'entretien et de restauration des trottoirs et sentiers afin de coordonner les efforts en matière de gestion du réseau piétonnier.

7.2.3 Enquête Origine-Destination

L'Enquête Origine-Destination 2005 (Enquête O-D)⁽⁵²⁾ a été menée par le Comité TRANS, composé de la Commission de la capitale nationale, de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, des ministères du Transport de l'Ontario et du Québec, ainsi que des sociétés de transport en commun d'Ottawa et de Gatineau, soit OC Transpo et la Société de transport de l'Outaouais (STO). En tout, 23 912 ménages, choisis au hasard, ont participé à une entrevue téléphonique ce qui représente 5,1 % de la population de la ville. Les données ont été recueillies pour chacun des 17 secteurs de la ville, et des conclusions ont été tirées pour chacun d'entre eux. Dans la mesure du possible, on a établi des comparaisons avec des observations de même type recueillies en 1986 et en 1995. Pour le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, l'analyse des données de l'Enquête O-D s'est penchée sur les déplacements des piétons depuis et vers chacun desdits secteurs ainsi que dans les limites de ces zones.

Le **tableau 7.1** présente un résumé du pourcentage des déplacements piétonniers **à l'intérieur des limites** de chacun des secteurs exprimé sous forme de total par rapport à l'ensemble des déplacements, tous modes confondus, au cours d'une période de 24 heures, aux heures de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi, que le sujet soit ou non demeuré à l'intérieur des limites du secteur et/ou soit arrivé dans le secteur par un autre moyen de transport (c.-à-d. qu'il peut s'y être rendu en autobus ou en voiture, puis s'y être ensuite déplacé à pied). Par exemple, dans le secteur d'Ottawa-Centre, au cours de la période visée par l'Enquête O-D, 20 070 des 24 980 déplacements effectués durant la période de 24 heures, ont été faits à pied.

52 Comité TRANS. *Enquête 2005 Origine-Destination sur les déplacements dans la région de la capitale nationale*. (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=208>). 2005.

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

Tableau 7.1				
Pourcentage des déplacements à pied et de propriétaires de véhicules à Ottawa par secteur selon l'Enquête O-D				
Secteurs définis par l'Enquête Origine-Destination 2005	Déplacements à pied effectués sur une période de 24 heures (%)	Déplacements à pied à l'heure de pointe de l'avant-midi (%)	Déplacements à pied à l'heure de pointe de l'après-midi (%)	Nombre de véhicules par foyer
Ottawa-Centre	80	74	75	0,67
Noyau central d'Ottawa	53	49	54	0,82
Ottawa-Ouest	35	35	34	1,14
Ottawa-Est	29	31	28	1,04
Gloucester-Sud/Leitrim	23	24	15	1,89
Beacon Hill	22	26	20	1,29
Hunt Club	22	28	21	1,45
Alta Vista	21	24	20	1,17
Bayshore/Cedarview	21	20	20	1,37
Secteur rural de l'est	20	10	10	2,19
Merivale	17	21	18	1,32
Orléans	15	19	13	1,66
Secteur rural du sud-est	8	10	9	2,13
Nepean-Sud	16	20	17	1,76
Secteur rural du sud-ouest	9	6	8	2,16
Kanata/Stittsville	12	15	11	1,71
Secteur rural de l'ouest	8	6	10	2,15
Période de pointe de l'avant-midi : de 6 h 30 à 9 h				
Période de pointe de l'après-midi : de 15 h 30 à 18 h				



Ottawa

Sur une période de 24 heures, y compris les périodes de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi, on a recueilli un vaste éventail de données pour chaque secteur. **Le taux de déplacements à pied le plus élevé a été relevé dans Ottawa-Centre et le noyau central d'Ottawa** (centre-ville/cœur de la ville). En général, suivent la zone urbaine moyenne, la zone suburbaine, puis les zones rurales. De plus, les résultats démontrent que **le nombre de véhicules par foyer diminue au fur et à mesure que le pourcentage des déplacements à pied augmente**.

L'Enquête O-D se révèle un excellent point de départ pour évaluer les déplacements piétonniers dans la ville entière. Ainsi, les futures livraisons de l'Enquête devraient être utilisées comme références pour mesurer l'efficacité des initiatives de la Ville visant à augmenter le taux de déplacements piétonniers.

Recommandation 7.2

Recommandation à la Ville :

Utiliser les résultats touchant les déplacements piétonniers de l'Enquête Origine-Destination 2005 – ainsi que ses futures mises à jour – comme indication des tendances à venir.

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

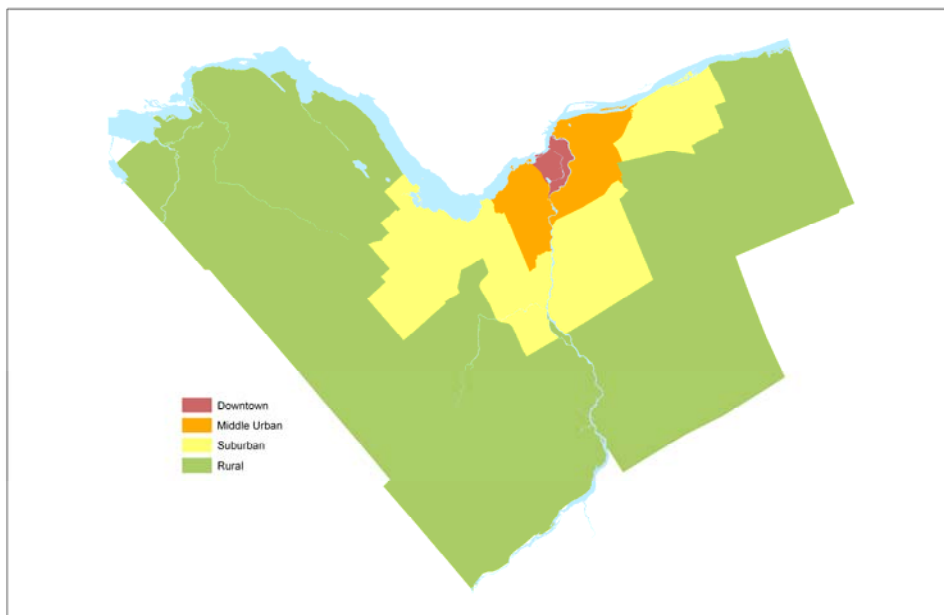
7.2.4. Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs

L'étude sur les nouveaux réseaux de trottoirs de la Ville d'Ottawa a été achevée en 2002. La méthode d'évaluation technique recommandée vise le classement comparatif des demandes dans le but d'ajouter les chaînons manquants au réseau d'aménagement des trottoirs de la ville. Les demandes sont classées par quartier électoral. En s'appuyant sur un rapport paru en juin 2007, on a enregistré et classé environ 280 demandes selon un système d'évaluation des critères présenté dans ce document. Les demandes actuelles équivalent environ à 127 000 mètres de trottoirs. On estime que l'aménagement de ces trottoirs devrait coûter quelque 47 M\$. La sous-section 7.6.2 présente davantage de détails sur le programme ainsi que des recommandations visant à le peaufiner.

Lorsque la répartition géographique des présentes demandes a été examinée, on a noté qu'elles variaient grandement d'une zone urbaine à l'autre. La **figure 7.2** illustre les zones géographiques/de planification du territoire qui correspondent à peu près à l'époque où on a établi, en grande partie, l'aménagement communautaire.

Figure 7.2

Représentation schématique des zones géographiques/de planification du territoire à Ottawa



Le **tableau 7.2** présente une étude comparative du nombre de trottoirs et de la longueur totale requise par rapport aux zones géographiques/de planification générales de la ville, tirée du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. Les zones urbaines moyennes et suburbaines comptent un nombre de demandes nettement plus élevé, mais c'est la zone urbaine moyenne qui remporte la palme tant sur le plan du nombre que de la longueur.

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

Zone géographique générale	Nombre de segments	Longueur des segments (m)	Longueur en pourcentage
Suburbaine	125	62 529	49 %
Urbaine moyenne	106	44 765	35 %
Rurale	23	17 582	14 %
Centre-ville	9	2 712	2 %
Total	232	127 588	100 %

Le **tableau 7.3** présente une étude comparative des secteurs tels que définis dans l'Enquête O-D sur le plan du nombre de demandes et de la longueur totale requise. Des 10 premières sur la liste, cinq représentent la zone urbaine moyenne et trois, la zone suburbaine. Bien que le secteur 15 (centre-ville/cœur de la ville) se classe au septième rang sur le plan du nombre de demandes déposées, il arrive au 14^e rang relativement à la longueur totale requise, ce qui peut donner à penser que la part du réseau de trottoirs complétée est ici plus importante. Les demandes relatives à la zone rurale se retrouvent dans la moitié inférieure du classement quant au nombre de segments, tout en étant parmi les trois premières en regard de la longueur totale des tronçons (c'est-à-dire le secteur rural du sud-est).

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

Tableau 7.3							
Demandes de trottoirs tirées de la base de données des candidats du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs et classées selon la division géographique de l'Enquête O-D de 2005							
Emplacement		Nombre de segments			Longueur des segments		
Secteurs tels que définis dans l'Enquête O-D	Région géographique générale	Nombre de segments requis	% du nombre total de demandes pour toute la ville	Rang - Nombre de segments requis	Longueur totale des demandes (en mètres)	% de la longueur totale des demandes pour toute la ville	Rang - Longueur des segments requis
Kanata/Stittsville	S	35	15,1	1	20 137	15,8	1
Merivale	M	28	12,1	2	19 578	15,3	2
Alta Vista	M	25	10,8	3	12 563	9,8	3
Bayshore/Cedarview	S	19	8,2	5	11 777	9,2	4
Secteur rural du sud-est	R	9	3,9	10	11 387	8,9	5
Orléans	S	21	9,1	4	11 399	8,9	5
Nepean-Sud	S	12	5,2	8	9 746	7,6	6
Hunt Club	S	19	8,2	5	9 439	7,4	7
Ottawa-Ouest	M	18	7,8	6	5 739	4,5	8
Secteur rural du sud-ouest	R	10	4,3	9	3 790	3	9
Ottawa-Est	M	17	7,3	7	3 606	2,8	10
Beacon Hill	M	5	2,2	12	3 279	2,6	11
Noyau central d'Ottawa	C	8	3,4	11	2 550	2	12
Secteur rural de l'est	R	4	1,7	13	2 405	1,9	13
Centre-ville d'Ottawa	D	1	0,4	14	162	0,1	14
Gloucester-Sud/Leitrim	S	1	0,4	14	30	0,02	15
Secteur rural de l'ouest	R	0	0	15	0	0	16
Total		232	100		127 588	100	

C = centre-ville, M = zone urbaine moyenne, S = zone suburbaine, R = zone rurale

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

7.2.5 Photographie aérienne et interprétation des champs

L'outil 2006 d'ortho-imagerie de la Ville d'Ottawa a été utilisé pour mieux comprendre les données fondamentales du SIG (système d'information géographique) ainsi que ses applications aux infrastructures et aux caractéristiques du terrain. Plus particulièrement, on a utilisé cet outil pour préciser l'emplacement et l'étendue du réseau actuel de trottoirs et de sentiers, comprendre la nature du réseau projeté par le biais d'autres études et mettre en œuvre le réseau piétonnier présenté dans ce plan. Au besoin, un travail préliminaire sur le terrain a été réalisé.

7.2.6 Commentaires du public

Tel que mentionné au **chapitre 5**, les intervenants et le public ont formulé des commentaires constructifs tout au long de l'étude. Les commentaires relatifs aux raccordements et aux liens du réseau ont été pris en considération lors de l'élaboration du réseau piétonnier envisagé, tel que décrit dans les sous-sections 7.4 et 7.9. Cependant, les commentaires reçus ne provenaient pas, en proportion égale, de tous les quartiers de la ville. Ainsi, pour certains secteurs, plusieurs commentaires ont été formulés, alors que pour d'autres, peu ou pas du tout.

7.3 Modèles d'aménagement et potentiel piétonnier

Comme c'est le cas de nombreuses villes, les modèles d'aménagement d'Ottawa ont changé depuis sa création, il y a plus de 150 ans. Jusqu'à un certain point, on peut avoir une idée du potentiel piétonnier des différentes zones urbaines en étudiant le pourcentage actuel des déplacements piétonniers par secteur relevé dans l'Enquête O-D.

La **figure 7.2** de la sous-section 7.2.4 présente un plan des régions de planification géographique de la ville qui, en général, font référence à différentes périodes d'aménagement. Lorsqu'on examine les modèles d'aménagement des zones géographiques, on remarque tout de suite leurs caractéristiques.

Parmi les caractéristiques générales des quartiers du **centre-ville/cœur de la ville** d'Ottawa, mentionnons :

- Les quartiers les plus anciens.
- Un réseau quadrillé et, en général, des rues plus étroites.
- Des pâtés de maisons courts et un aménagement polyvalent plus dense, offrant des destinations multiples situées à une courte distance les unes des autres.
- Des écoles, espaces verts et infrastructures récréatives intégrés ou compris dans chaque quartier.
- En général, un aménagement de densité élevée.
- Des trottoirs ourlant la plupart des rues.
- Des petits parcs publics dans les quartiers, et des espaces verts de plus grande taille reliés entre eux le long des rivières et des canaux.
- En général, de petits terrains de stationnement et des terrains de stationnement plus importants, complétés par de nombreuses places de stationnement sur rue.



Ottawa

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

Parmi les caractéristiques générales des quartiers de la **zone urbaine moyenne**, mentionnons :

- Des quartiers en général plus récents.
- Dans les nouveaux quartiers, la disposition des rues respecte moins l'échiquier et tend davantage vers un modèle curviligne émaillé de nombreux culs-de-sac.
- Des rues en général plus larges.
- Des pâtés de maisons aux rues plus longues, davantage de mixité d'utilisation des terres et aménagements commerciaux et industriels à plus grande échelle.
- Des séparations plus importantes/marquées entre les grands obstacles physiques.
- En général, un aménagement de densité moyenne.
- En général, moins de trottoirs et absence d'uniformité dans leur emplacement, certains quartiers ayant des trottoirs des deux côtés des rues, certains ayant des trottoirs d'un seul côté, et d'autres encore étant entièrement dépourvus de trottoirs.
- Des espaces verts/parcs publics de taille semblable répartis de façon uniforme.
- Des sentiers polyvalents au cœur des espaces verts/parcs publics.
- De grands terrains de stationnement associés à une utilisation des terres commerciale, industrielle et institutionnelle à grande échelle.

Parmi les caractéristiques générales des quartiers de la **zone suburbaine**, mentionnons :

- Des quartiers parmi les plus récents de la ville.
- Des modèles de rues curvilignes et de nombreux culs-de-sac. L'émergence récente de modèles quadrillés dans certains des plus nouveaux quartiers.
- Des rues en général plus larges avec, dans les quartiers les plus récents, des rues plus étroites.
- Des pâtés de maisons plus longs et une mixité d'utilisations des terres plus importante; des aménagements commerciaux et industriels à plus grande échelle dans la plupart des quartiers.
- Une utilisation des terres polyvalente réintroduite dans certains des plus nouveaux quartiers.
- Une séparation plus importante/marquée entre les quartiers, et une mixité plus importante établie par de gros obstacles physiques.
- Une densité d'aménagement moyenne et basse, et plus importante dans certains des nouveaux quartiers.
- En général, moins de trottoirs et absence d'uniformité dans leur emplacement, certains quartiers ayant des trottoirs des deux côtés des rues, certains ayant des trottoirs d'un seul côté, et d'autres encore étant entièrement dépourvus de trottoirs.
- Des espaces verts/parcs publics de taille semblable répartis de façon uniforme.



Ottawa

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

- Des sentiers polyvalents dans les espaces verts/parcs publics.
- De grands terrains de stationnement associés à une utilisation des terres commerciale, industrielle et institutionnelle à grande échelle.

Parmi les caractéristiques générales des quartiers de la **zone rurale**, mentionnons :

- Un mélange de modèles d'aménagements neufs et anciens dans les hameaux et villages avec des caractéristiques similaires aux zones urbaines du centre-ville, moyennes et suburbaines. Les modèles d'aménagement y sont présentés dans une proportion équivalant à leur nombre et à leur âge.
- De grands terrains résidentiels dans les zones limitrophes des hameaux et des villages, souvent sans espaces verts, ni sentiers, ni trottoirs.
- Destinations piétonnières dans les zones principales (c.-à-d. les écoles, les centres communautaires et les zones commerciales dans les rues principales).
- Souvent, des aménagements commerciaux de plus grande échelle en bordure des hameaux et des villages.
- Des trottoirs ourlant certaines rues dans des quartiers plus anciens, et en moins grand nombre dans les quartiers plus récents.
- De grandes distances séparant les hameaux et les villages et, dans bien des cas, peu ou pas d'infrastructures piétonnières pour les relier. Les piétons marchent en général sur des accotements en asphalte ou granuleux.
- Des réseaux de pistes et de sentiers polyvalents généralement associés à des infrastructures linéaires – comme des cours d'eau et des couloirs de chemins de fer abandonnés – et à des terres publiques comme des aires de conservation et des forêts touchées par une entente.

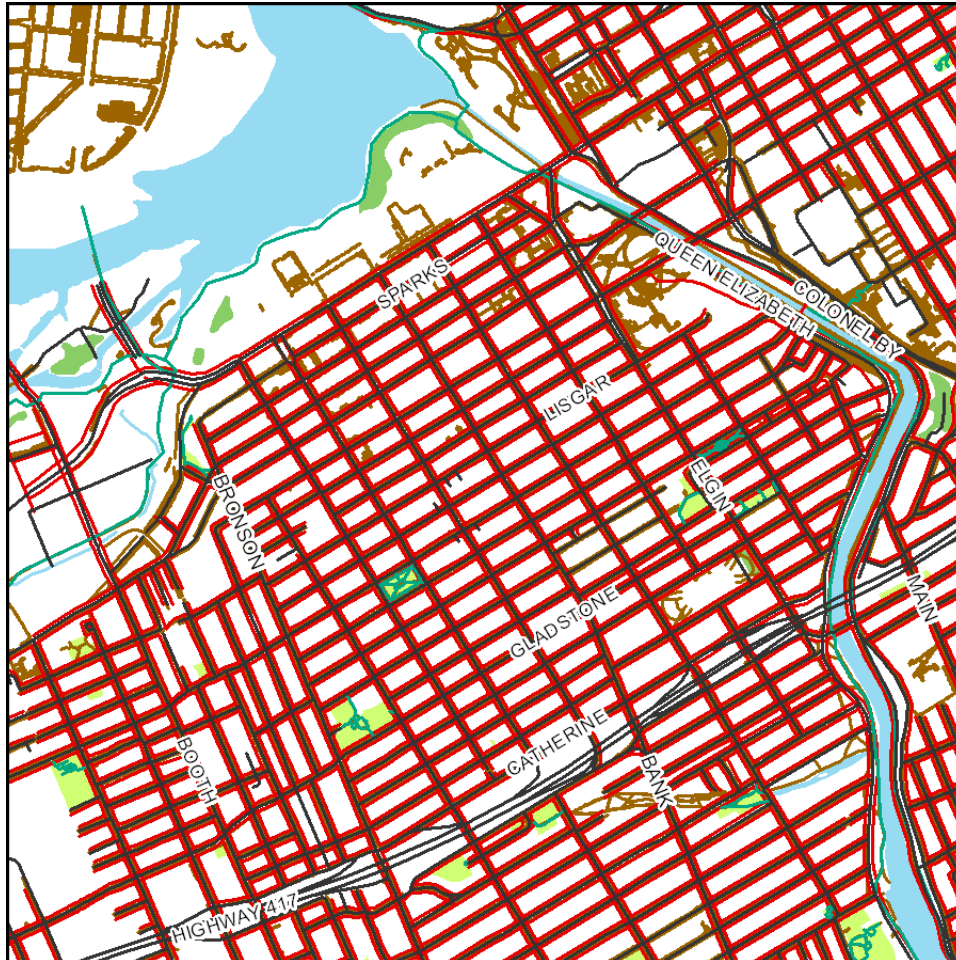


Ottawa

Les **figures 7.3** et **7.4** illustrent la nature contrastée de deux de ces modèles : le centre-ville et la zone suburbaine (Kanata).

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

Figure 7.3
Modèles d'aménagement : centre-ville



Légende	
	Trottoirs
	Trottoirs existants
	Sentiers
	Parcs et espaces verts

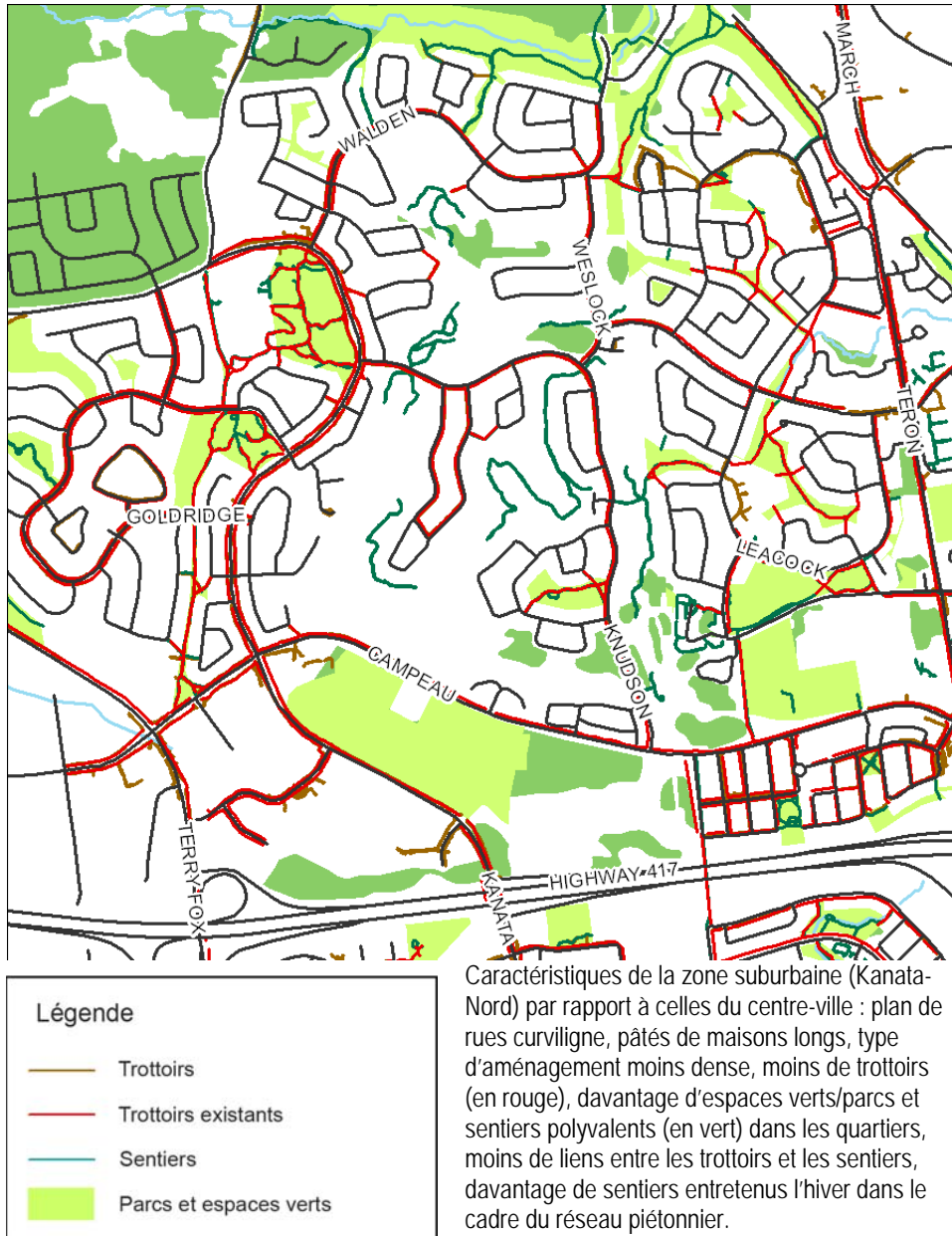
Caractéristiques du centre-ville par rapport à celles de la zone suburbaine (Kanata-Nord) : les trottoirs ourlant la plupart des rues, plan de rues en échiquier, les pâtés de maisons courts et le style d'aménagement dense font que les espaces verts/parcs sont moins nombreux dans les quartiers et sont plutôt concentrés le long des cours d'eau avec un réseau de sentiers reliés entre eux.

Les déplacements piétonniers calculés sur une période de 24 heures dans la zone du centre-ville équivalent à 80 %⁽⁵³⁾.

53 Comité TRANS. *Enquête 2005 Origine-Destination sur les déplacements dans la région de la capitale nationale* (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=208>). 2005.

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

Figure 7.4
Modèles d'aménagement : zone suburbaine (Kanata-Nord)



Caractéristiques de la zone suburbaine (Kanata-Nord) par rapport à celles du centre-ville : plan de rues curviligne, pâtés de maisons longs, type d'aménagement moins dense, moins de trottoirs (en rouge), davantage d'espaces verts/parcs et sentiers polyvalents (en vert) dans les quartiers, moins de liens entre les trottoirs et les sentiers, davantage de sentiers entretenus l'hiver dans le cadre du réseau piétonnier.

Les déplacements piétonniers calculés sur une période de 24 heures équivalent à moins de 12 % dans le secteur de Kanata-Nord⁽⁵⁴⁾.

54 Comité TRANS. *Enquête 2005 Origine-Destination sur les déplacements dans la région de la capitale nationale* (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=208>). 2005.

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

En plus des caractéristiques physiques de chacune de ces zones, un certain nombre d'observations ont été tirées des sources de données décrites dans la sous-section 7.2.

1. Le pourcentage des déplacements piétonniers varie selon la zone (Enquête O-D⁽⁵⁵⁾). C'est au centre-ville qu'il est le plus élevé, suivi de la zone urbaine moyenne, de la zone suburbaine et de la zone rurale.
2. La proportion moyenne de propriétaires d'une automobile par ménage est plus élevée dans les zones rurales et suburbaines par rapport à la zone urbaine moyenne. C'est dans la zone du centre-ville que la proportion est la plus basse.
3. On note que les déplacements piétonniers pour se rendre au travail et à l'école sont plus élevés en zone urbaine (centre-ville, zone urbaine moyenne et zone suburbaine) qu'en zone rurale. Les déplacements piétonniers en zone rurale sont davantage axés sur l'aspect récréatif.
4. Les demandes pour de nouveaux trottoirs (Programme de nouveaux réseaux de trottoirs) sont plus élevées dans la zone urbaine moyenne, suivie de la zone suburbaine. Les requêtes pour des segments plus courts constituent un pourcentage plus important.
5. En général, les demandes en zone rurale sont axées davantage sur la longueur des segments (deux d'entre elles se sont classées parmi les premières) que sur le nombre.
6. La croyance générale voulant que les quartiers des zones urbaines moyennes et suburbaines soient moins reliés entre eux par des réseaux piétonniers a été confirmée par l'analyse des données eMap, la photographie aérienne et l'interprétation des champs. La présence d'importants obstacles physiques, comme les principales voies de transport, les aménagements industriels et commerciaux à grande échelle et la mixité d'utilisation des terres, entraîne des destinations piétonnières plus dispersées et, de ce fait, des déplacements piétonniers plus longs.

7.4 Mise en œuvre du réseau piétonnier

Le concept du réseau piétonnier est fondé sur certaines des observations clés formulées dans la sous-section 7.3 :

- À l'heure actuelle, les déplacements piétonniers ne sont pas – et pourraient ne jamais être – répartis également dans les différentes zones urbaines.
- Pris un par un, chaque quartier présente ses propres caractéristiques qui suscitent un intérêt plus ou moins grand (on favorise l'approche de l'unicité).

Par conséquent, le réseau devrait être fondé sur la structure hiérarchique des infrastructures piétonnières, tant sur le plan de leur densité que de leurs normes d'aménagement. Par exemple, la densité et l'aménagement des installations piétonnières dans la zone du marché By devraient être différents de ceux qui relie Bell's Corners et Kanata.



Ottawa

55 Comité TRANS. *Enquête 2005 Origine-Destination sur les déplacements dans la région de la capitale nationale* (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=208>). 2005.

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

7.4.1 Objectifs du réseau

En fait, le défi consiste à faire marcher davantage de résidents, plus souvent. Puisque le déplacement piétonnier moyen est en général plutôt court, il serait judicieux de mettre d'abord l'accent sur les secteurs où l'on dénombre actuellement le plus grand nombre de déplacements courts ou qui en ont le potentiel.

L'aménagement du réseau piétonnier et la liste de priorités se conforment aux objectifs suivants, établis à partir des consultations publiques, des suggestions du personnel et de l'évaluation du comité d'étude :

1. Améliorer le réseau piétonnier en mettant à profit l'infrastructure actuelle.
2. Identifier de façon proactive les chaînons manquants au réseau piétonnier et suggérer des stratégies pour en améliorer la connectivité.
3. Relier les sentiers hors route.
4. Créer des raccordements viables ou des liens par-delà les principaux obstacles physiques.
5. Mettre en œuvre des méthodes/processus qui permettent au réseau piétonnier de s'inscrire dans l'aménagement plutôt que de s'y annexer comme solution d'appoint.
6. En établissant les priorités à respecter dans le cadre de la planification d'une infrastructure nouvelle ou améliorée, on doit mettre l'accent sur les réseaux déjà en place et ceux à fort potentiel.

« À Orléans, on trouve peu de liens vers les grandes surfaces nouveau genre situées à quelques pas de la zone résidentielle. Pourquoi? »

– Un résident d'Ottawa

Le processus d'aménagement du réseau piétonnier consiste en une approche en quatre parties qui va comme suit :

1. **Classer par ordre de priorité et résoudre adéquatement les questions relatives aux chaînons manquants** identifiés par le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs (voir la sous-section 7.6); mettre en œuvre ou rétablir une approche parallèle pour les chaînons manquants au réseau de sentiers (voir la sous-section 7.7).
2. **Planifier de façon proactive les améliorations nécessaires aux réseaux actuels** par le biais du processus du Plan de conception communautaire (voir la sous-section 8.1.2) et du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière (nouvel outil adopté dans le cadre du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa – voir la sous-section 7.7).
3. **Planifier et concevoir de façon proactive l'environnement piétonnier dans les nouveaux quartiers** en utilisant des outils comme les plans de conception communautaire et les approbations des aménagements (voir la sous-section 8.1.4).
4. **Résoudre la question de l'aménagement intercalaire** tant à petite échelle (lotissements individuels) qu'à plus grande échelle (carrefours commerciaux ou nouveaux quartiers résidentiels).

7.4.2 Types d'infrastructures piétonnières

Le réseau piétonnier est composé d'un éventail d'infrastructures, tant officielles qu'officieuses, y compris :

Les trottoirs de l'emprise routière. Ils sont en général en béton, leur largeur et séparation/zone tampon de la circulation routière varie selon le type de route qu'ils bordent et la nature de l'utilisation des terres environnantes.

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

Les sentiers reconnus comme :

- Les sentiers polyvalents dans les parcs et les espaces verts publics, qui appartiennent à – ou sont entretenus par – la Ville.
- Les sentiers polyvalents situés le long des accotements reliés aux emprises routières ou aux couloirs piétons-autobus.
- Les sentiers qui bordent des éléments du patrimoine naturel comme les rivières, les terres humides et les terrains boisés.
- Les servitudes et les sentiers reliant des pâtés de maisons.
- Les sentiers installés sur ou le long de couloirs linéaires comme des voies ferrées abandonnées et des couloirs de transport d'électricité.
- Le Réseau de sentiers de la capitale qui couvre les terres appartenant à – ou gérées par – la Commission de la capitale nationale.

Les sentiers ou routes non reconnus qui passent sur des terres publiques comme les places urbaines, les voies piétonnières, les bâtiments municipaux, les centres récréatifs, y compris les passerelles, les allées, les terrains de stationnement, les sentiers établis (lignes de désir) et les sentiers.

Les sentiers ou routes non reconnus qui passent sur des terres privées, comme les centres commerciaux et les campus, y compris les passerelles, les allées, les trajets directs, les terrains de stationnement, ainsi que les sentiers et les pistes établis.

Les rues à faible densité, sans trottoirs, au cœur d'aménagements ruraux et urbains.

Les accotements granuleux ou en asphalte dans des zones urbaines et rurales.

Ces infrastructures sont des maillons essentiels d'un réseau relié et continu.

7.5 Responsabilité dans l'établissement des trottoirs et des sentiers d'Ottawa

La responsabilité de la planification, de l'approbation, de la construction et de l'entretien des trottoirs et des sentiers incombe à différentes directions de la Ville selon la nature et la situation géographique du projet (intérieur ou extérieur de l'emprise routière) ainsi que le stade du cycle de vie du bien (nouveau ou actuel – restauré ou remplacé). La responsabilité partagée permet d'offrir une expertise variée dans des champs comme la conception, l'exploitation, la restauration et l'entretien du réseau piétonnier. Cependant, les consultations publiques tenues dans le cadre du processus du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa ont relevé un inconvénient important : une fois aménagés, certains segments du réseau risquent d'être négligés.

Par exemple, le Plan officiel et le Plan directeur des transports stipulent que des infrastructures piétonnières doivent faire partie intégrante de la construction et de la reconstruction des artères et des routes collectrices. Cependant, des restrictions budgétaires ont déjà entraîné le report ou la suppression des infrastructures piétonnières. Ainsi, le budget et la portée des incidences doivent être examinés soigneusement de façon à ce que les infrastructures piétonnières soient prises en compte de façon adéquate et intégrées à tous les projets. Intégrer à ce stade-ci les infrastructures piétonnières le long des artères et des routes collectrices est non seulement rentable, mais permet d'éviter les ratés d'un tel projet s'il devait être réalisé dans le cadre du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. En effet, ce programme, dont il est question à la sous-



Ottawa

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

section 7.6, ne dispose pas des éléments nécessaires pour faire face à des projets d'envergure.

Les **tableaux 7.4** et **7.5** présentent un aperçu des responsabilités inhérentes aux différents aspects de la planification, de l'approbation, de la construction ainsi que de l'entretien des trottoirs et des sentiers. Les tableaux fournissent également un renvoi aux sections du rapport où l'on peut trouver des détails supplémentaires.

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

Tableau 7.4 Planification, approbation, construction, entretien et restauration des trottoirs										
Type d’infrastructure : trottoirs			Services d’infrastructure et Viabilité des collectivités				Transport en commun	DSI ¹	Opérations municipales DOS ²	Commentaires
			Service de l’urbanisme et de la gestion de la croissance							
Lieu	Stade du cycle de vie	Tâche	Planification	Aménagement Approbation	Mobilité et Circulation locale					
À l’intérieur de l’emprise routière	Nouvelle infrastructure	Plan directeur	✓						Voir sous-section 8.1.2	
		Nouvel aménagement		✓					Voir sous-section 8.1.4	
		Avec reconstruction de routes					✓		Voir sous-section 8.2	
		Liens manquants			✓				Voir sous-section 7.6 La construction de rampes de bordure est également mentionnée dans Initiatives stratégiques – Programme de nouveaux réseaux de trottoirs/sentiers et Renouvellement des éléments d’actif de la Ville – accessibilité aux piétons.	
	Infra-structure actuelle	Entretien							✓	Voir sous-sections 10.1 à 10.4
		Cycle de vie - remplacement						✓		Voir sous-sections 10.1 à 10.4

1. DSI = Direction des services d’infrastructure

✓ = la Direction est également responsable de la tâche

2. DOS= Directions des opérations de surface

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

<p align="center">Tableau 7.5 Planification, approbation, construction, entretien et restauration des sentiers polyvalents</p>															
Type d'infrastructure : sentiers polyvalents			Services d'infrastructure et Viabilité des collectivités				Opérations municipales				Autres			Commentaires	
			Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance			Transport en commun	DSI ¹	DOS ²	SCL ³	DGBI	CCN ⁵	MTO ⁶	TQ ⁷		Privé
Lieu	Stade du cycle de vie	Tâche	Planification	Approbations d'aménagement	Mobilité et Circulation locale										
À l'intérieur de l'emprise routière	Nouvelle infrastructure	Plan directeur	✓						✓					Voir sous-section 8.1.2	
		Nouvel aménagement		✓											Voir sous-section 8.1.4
		Reconstruction de routes					✓								Voir sous-section 8.2
		Liens manquants			◆										Programme annulé en 2005. Voir sous-section 7.6
	Infra-structure actuelle	Entretien													Voir sous-section 10.5
		Cycle de vie - remplacement					✓								La responsabilité n'est pas assignée à une direction. Voir sous-section 10.5
À l'extérieur de l'emprise routière	Nouvelle infrastructure	Plan directeur	✓											Voir sous-sections 8.1.2 à 8.1.4	
		Propriété fédérale								✓				Voir sous-section 8.1.2	
		Parcs							✓					Voir sous-sections 8.1.2 à 8.1.4	
		Nouvel aménagement		✓										Voir sous-sections 8.1.2 à 8.1.4	
		Liens manquants			◆										Programme annulé en 2005
		Transport en commun					✓								Voir sous-sections 8.1.2 à 8.1.4
		Services publics													Clarification de la responsabilité requise

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

Tableau 7.5 (suite)

Planification, approbation, construction, entretien et restauration des sentiers polyvalents.

Type d'infrastructure : sentiers polyvalents			Services d'infrastructure et Viabilité des collectivités			Opérations municipales			Autres				Commentaires			
			Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance			Transport en commun	DSI ¹	DOS ²	SCL ³	DGBI ⁴	CCN ⁵	MTO ⁶		TQ ⁷	Privé	
Lieu	Stade du cycle de vie	Tâche	Planification	Approbation des demandes d'aménagement	Mobilité et Circulation locale											
	Infra-structure actuelle	Entretien des sentiers - Parcs					✓							Voir sous-section 10.5		
		Cycle de vie - Remplacement des sentiers dans les parcs							✓						Voir sous-section 10.5	
		Entretien des sentiers sur les propriétés fédérales								✓					Voir sous-section 10.5	
		Cycle de vie - Remplacement des sentiers sur les propriétés fédérales								✓					Voir sous-section 10.5	
		Sentiers dans les couloirs d'utilité publique														
		Sentiers dans les couloirs d'utilité publique Cycle de vie - Reconstruction														
		Entretien des sentiers vers le transport en commun													✓	DOS pour le transport en commun. Voir sous-section 10.5.
		Sentiers vers le transport en commun Cycle de vie - Reconstruction														

1. DSI= Direction des services d'infrastructure

2. DOS= Directions des opérations de surface

3. SCL= Services communautaires et Loisirs

4. DGBI= Direction de la gestion des biens immobiliers

5. CCN= Commission de la capitale nationale

6. MTO= Ministère des transports (Ontario)

7. TQ= Transports Québec

✓ = la Direction est également responsable de la tâche

◆ = la Direction était responsable de la tâche, le programme a été annulé (voir les commentaires)

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

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

Recommandation 7.3

Recommandation à la Ville :

Procéder à un examen approfondi des rôles et des responsabilités en ce qui a trait à la planification, la conception, l'exploitation, la restauration et l'entretien des trottoirs et des sentiers de façon à s'assurer que tous les aspects touchant l'infrastructure du réseau piétonnier ont été pris en compte, et que toutes les tâches ont été assignées à la direction ou au service compétent.

Recommandation 7.4

On recommande ce qui suit :

Veiller à ce que la portée et le budget des nouvelles routes et des travaux de réfection routiers prévoient l'aménagement de trottoirs et/ou de sentiers polyvalents, comme prévu dans le Plan de la circulation piétonnière, le Plan officiel et le Plan directeur des transports.

7.6 Résoudre la question des chaînons manquants et les classer par ordre de priorité

La construction des chaînons manquants au réseau de trottoirs et des rampes de bordure est mise en œuvre dans le cadre des *Initiatives stratégiques – Programme de nouveaux réseaux de trottoirs* et du *Renouvellement des éléments d'actif de la Ville – accessibilité aux piétons*. Dans le cadre de ces programmes, le personnel et le public peuvent soumettre des demandes qui seront classées par ordre de priorité.

Un processus provisoire est en place depuis 2002 afin de déterminer la part du budget de la Ville consacrée aux chaînons manquants du réseau de trottoirs existant dans les communautés aménagées. Pour déterminer la légitimité d'une demande, on utilise un système de critères pondérés numériquement. Une fois inscrite sur la liste des candidats, la demande fait l'objet d'une étude de faisabilité afin de repérer les obstacles susceptibles d'empêcher la construction de trottoirs, comme la présence d'arbres matures, la largeur des rues, les questions de propriété et autres restrictions budgétaires. Le classement en ordre de priorité est établi un an avant le début des travaux de construction pour permettre au Conseil de colliger les données, de planifier tous les détails de la conception, d'émettre les avis publics et les appels d'offres.

Les critères recommandés pour déterminer l'admissibilité des trottoirs et des sentiers dans le cadre du Programme de nouveaux trottoirs et de nouveaux réseaux de trottoirs et de sentiers :

- Le trottoir ou le sentier demandé est situé sur une propriété de la Ville d'Ottawa, ou dans le cas contraire, il est situé sur une propriété pour lequel il existe une entente légale entre le propriétaire du terrain et la Ville;
- Le trottoir ou le sentier demandé est nécessaire pour compléter une section discontinuée d'un trottoir ou d'un sentier déjà existant;
- Le trottoir ou le sentier demandé permettra de prolonger le réseau de trottoir ou de sentier le long d'une propriété de la Ville vers une destination piétonnière publique déjà établie;



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

- Le trottoir ou le sentier demandé ne constitue pas un segment isolé coupé du reste du réseau de trottoir et de sentier existant;
- Le trottoir ou le sentier demandé ne crée pas de parcours de recharge au trottoir ou au sentier existant, entretenu par la Ville (seuil de 400 m);
- Le trottoir ou le sentier demandé n'est pas situé dans un secteur en voie d'être aménagé, puisque l'infrastructure sera mise en place dans le cadre du processus d'aménagement habituel;
- Le trottoir ou le sentier demandé n'est pas situé dans un secteur sujet à des travaux de construction ou de réfection de la chaussée, puisque l'infrastructure sera mise en place dans le cadre du processus d'aménagement à venir;
- Il existe une infrastructure ou une configuration géométrique qui soutient la mise en place du trottoir ou du sentier demandé.

Un trottoir ou un sentier **n'est pas** admissible au Programme de nouveaux trottoirs et de nouveaux réseaux de trottoirs et de sentiers dans le cas suivant :

- Le trottoir ou le sentier est demandé en raison de la croissance du secteur, qui représente une occasion manquée, puisque les méthodologies du Processus d'amélioration de la circulation piétonnière, telles qu'établies dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, ont été mise en œuvre dans le cadre du processus d'aménagement.

Les critères recommandés pour déterminer la priorité d'aménagement des trottoirs et des sentiers en vertu du Programme de nouveaux trottoirs et de nouveaux réseaux de trottoirs et de sentiers :

Destinations/incitations des piétons

Transport en commun rapide (Transitway 400 m)	10 points
Circuit d'autobus (autobus 400 m)	7 points
École primaire et intermédiaire	10 points
École secondaire	7 points
Université	7 points
Garderie enregistrée	5 points
Parc (y compris espace vert 400 m)	7 points
École pour adulte	2 points
Centre communautaire	5 points
Bibliothèque	5 points
Résidence et centre de soins pour aînés	5 points
Soins de longue durée (foyer de soins infirmiers)	5 points
Personnes avec une déficience	5 points
Centres commerciaux/de détail	5 points
Secteur d'affaires/industriel	5 points
Centres d'emploi	5 points
Église	2 points
Autre institution publique	2 points

Caractéristiques de la circulation et de la chaussée

Vitesse maximale affichée à plus de 80 km/h	4 points
---	----------

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

Vitesse affichée entre 50 et 70 km/h	2 points
Vitesse affichée à plus de 40 km/h	0 points
Débit de circulation à l'heure de pointe 500	4 points
Débit de circulation à l'heure de pointe de 250 à 500	3 points
Débit de circulation à l'heure de pointe de 100 à 250	2 points
Débit de circulation à l'heure de pointe de 50 à 100	1 point
Débit de circulation à l'heure de pointe 50	0 points
Géométrie curvilinéaire	2 points
Géométrie linéaire	0 points
2 voies	0 points
4 voies séparées (avec terre-plein central 6 m)	2 points
4 voies ou plus, non séparées (terre-plein 6 m)	5 points
Pente importante (6 % ou plus)	2 points
Ligne de visibilité plus ou moins bonne (6 m)	2 points
Voie artérielle (classification)	5 points
Route collectrice (classification)	5 points
Ligne identifiée (PO, PDT ou autre politique de la Ville)	5 points

Utilisation des terres adjacentes

Résidentielle à densité élevée	4 points
Résidentielle à densité moyenne	3 points
Résidentielle à faible densité	2 points
Commerciale	4 points
Secteurs d'affaires/industriels	4 points
Centres d'emploi	4 points

Considérations générales

Passages piétonniers entre des communautés distinctes	10 points
Passage désiré (sentier battu)	5 points
Aucune installation piétonnière n'existe en parallèle	3 points
Traverse un important obstacle (application raisonnable)	5 points
Passage principal (cul-de-sac, impasse, rue locale)	5 points
Sur la liste depuis des années (par année)	1 point
Autres facteurs pertinents	1-5 points

Recommandation 7.5

Recommandation à la Ville :

Réviser le système de critères et de coefficients de pondération de façon à établir l'admissibilité ainsi qu'un ordre de priorité plus net pour évaluer les candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs dans le cadre du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. On pourra ainsi recommander la mise en œuvre ou le rétablissement de programmes parallèles d'infrastructures piétonnières autres que des trottoirs, tel que des sentiers.

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

Recommandation 7.6

On recommande ce qui suit :

Consolider les données de référence du réseau piétonnier gérées par diverses directions indépendantes en utilisant l'outil de cartographie SIG. Des procédures devraient être respectées pour s'assurer que l'information soit mise à jour régulièrement par les différentes sources de données.

7.7 Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière

Le fait que le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs soit un outil de planification de nature réactionnelle plutôt que proactive peut être une source d'obstacles. C'est pourquoi un deuxième outil permet d'intégrer un réseau piétonnier dans le tissu urbain actuel : le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. En fait, tous les quartiers de la ville devraient préparer un tel plan. Les quartiers prioritaires identifiés dans cette étude sont ceux qui ont reçu un certain nombre de demandes d'amélioration de leur réseau de trottoirs au sein d'une petite zone géographique (Programme de nouveaux réseaux de trottoirs).

7.7.1 Objectifs du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière

Ottawa est une grande ville qui compte de nombreux quartiers, tous uniques en matière de déplacements piétonniers, comportant leur lot de possibilités et de contraintes. Comme on a pu le voir dans les chapitres précédents, une communauté propice à la marche s'appuie sur des dénominateurs communs fondamentaux qui peuvent être mis en place dans toutes les communautés, mais qui seront exprimés de diverses façons, selon le contexte. Le fait que le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière divise la ville en zones plus petites et mieux définies en facilite la gestion et permet de communiquer plus facilement avec les intervenants. Il y a de fortes chances pour que ces derniers soient passionnés de leur quartier et comprennent parfaitement les enjeux et les possibilités d'un tel projet. À cette échelle, ils sont souvent mieux placés pour traduire leur vision en recommandations qui mèneront à des actions concrètes.

Nota : Les lignes directrices propres à chacun des Districts de conversation du patrimoine (DCP) de la Ville permettront de déterminer les priorités en matière d'amélioration de la circulation piétonnière dans ces secteurs.

7.7.2 Méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière

Un processus est requis pour évaluer le potentiel piétonnier d'une communauté, d'une zone ou d'un lieu précis au moyen d'une simple analyse du point de départ des piétons, des trajets qu'ils empruntent et des attraits qui les attendent au fil du chemin.

L'objectif d'un Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière est d'analyser le réseau et de déterminer les infrastructures nécessaires ou souhaitables en vue de créer un quartier ou un quartier domiciliaire propice à la marche. La méthodologie suivante est suggérée dans l'élaboration d'un tel plan. On peut l'appliquer aux quartiers et aux aménagements tant actuels que projetés.



Guelph (Ont.)

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

1. Recueillir et cartographier les renseignements sur les aménagements ou réaménagements envisagés ainsi que sur leurs zones adjacentes (voir la note 1) comme :
 - l'utilisation des terres (actuelle et envisagée).
 - l'infrastructure des rues et des trottoirs (actuelles et envisagées).
 - les obstacles géographiques aux déplacements piétons.
2. L'identification des caractéristiques offrant des incitatifs à la marche (rues, sentiers, allées, parcs, couloirs de services publics, trottoirs, etc.)
3. Le choix des principaux points d'intérêt pour les piétons (écoles, stations et arrêts de transport en commun, centres récréatifs, rues/sites commerciaux, centres d'emploi, espaces verts publics – voir la note 2).
4. Le choix d'un utilisateur cible et des caractéristiques clés de son déplacement piétonnier type pour chaque attrait important (voir la note 3).
5. L'établissement du rayon de saisie minimum et maximum du déplacement piétonnier souhaitable approprié à chaque attrait (voir la note 4).
6. Le tracé de toutes les routes piétonnières depuis ledit attrait vers les résidences à l'intérieur du rayon desservi.
7. Reconnaître, le cas échéant, que pour atteindre les objectifs dans certains aménagements actuels, il faudra songer à des solutions de rechange en matière de plans d'utilisations des terres, de réseaux piétons et routiers, de l'itinéraire des marcheurs avec ou sans infrastructures piétonnières importantes.
8. Fixer le plan des zones piétonnières ciblées et celui de l'itinéraire vers chaque point d'intérêt, en indiquant le nombre de demeures comprises dans ladite zone et identifier les besoins en matière d'infrastructure pour les piétons (trottoirs, sentiers, intersections, carrefours entre les intersections et traverses sur plusieurs niveaux, etc. – voir la note 5).
9. Si le plan est lié à un aménagement actuel, faire une analyse du potentiel piétonnier (voir l'**annexe G** – sous pli séparé).
10. Assembler et cartographier les résultats de l'analyse du potentiel piétonnier, du plan de la zone ciblée et de l'examen des données fondamentales.
11. Consulter le public du quartier visé (portes ouvertes, ateliers, etc.) pour examiner et discuter des renseignements colligés. L'objectif des ateliers est d'identifier le meilleur réseau piétonnier possible et les démarches prioritaires à suivre pour le mettre en œuvre.
12. Finaliser le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière en formulant des recommandations visant à établir des plans d'action ainsi que des stratégies de financement et de mise en œuvre.

Note 1 : Les limites de la zone à étudier devraient englober les quartiers domiciliaires adjacents au site, les lotissements et les plans communautaires compris dans les zones piétonnières ciblées pour les points d'intérêt situés au cœur de l'aménagement envisagé, comme décrits dans les notes 2 et 4.

Note 2 : Les points d'intérêt doivent être limités aux générateurs principaux de déplacements piétons, dont les écoles, les stations et les arrêts de transport en commun, les centres récréatifs, les rues et les centres commerciaux du quartier et de la région, les centres d'emploi et les espaces verts publics. En déterminant d'abord l'axe principal menant aux sites les plus importants, il sera plus facile ensuite de créer un itinéraire et ses infrastructures en passant par des

« Bell's Corners possède tous les éléments pour devenir une communauté propice à la marche, mais ne fait pas assez de promotion en la matière. De plus, il manque de liens à Lynwood. »

– Un résident d'Ottawa

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

attraits moins importants. Par exemple, dans un quartier donné, si on identifie l'école et le site commercial comme principaux attraits, les parcs et les terrains de jeux pourront être intégrés à l'itinéraire qui y mène.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa établit une norme cible pour les secteurs résidentiels : toutes les maisons seront situées à moins de 400 m d'un espace vert, c'est-à-dire à environ cinq minutes de marche. Dans un même ordre d'idées, le Guide des politiques régissant les tarifs et les services de transport en commun (2005) stipule que les services de transport en commun seront offerts dans un rayon maximum de 400 m de 95 % de la population dans la zone urbaine de transport en commun durant les périodes de pointe. Le Guide prévoit aussi que les services de transport en commun seront offerts sept jours par semaine dans un rayon maximum de 800 m de 95 % de la population. Des contraintes et obstacles physiques tels que de grandes artères peuvent nuire à l'accès. La conception d'infrastructures propices à la marche peut donc améliorer l'accessibilité.

Note 3 : Pour chaque attrait, les caractéristiques spécifiques du modèle principal de réseau piétonnier doivent être prises en compte. Par exemple, les enfants marchent généralement à un rythme de 1 mètre par seconde (m/s) et sont prêts à marcher 15 minutes pour se rendre à l'école (900 m). Un site commercial dans le voisinage attire les piétons adultes qui marchent à 1,5 m/s et sont prêts à marcher 15 minutes pour arriver à destination (1 350 m). Les rues commerciales et les sites d'emploi attirent des piétons adultes prêts à marcher 30 minutes (2 700 m) pour se rendre au travail ou pour faire des emplettes. Ce qui ne signifie pas que les adultes ne marchent pas pour se rendre à l'école ou que les enfants ne se rendent pas au magasin du quartier à pied. Identifier l'utilisateur et ses caractéristiques vise à cibler la zone piétonnière et de ce fait, les infrastructures requises pour étayer les itinéraires.

Note 4 : Afin de maximiser le potentiel piétonnier d'une communauté, il faut créer un réseau piétonnier qui englobe toutes les demeures situées dans le plus grand rayon possible du point d'intérêt et le plus de demeures possible à une distance de marche minimum souhaitable. En supposant que les piétons ne veulent pas dévier de leur itinéraire de plus de 50 %, une école située à 900 m de la résidence, par exemple, se trouvera dans un rayon cible minimum de 600 m et un rayon cible souhaitable maximum de 900 m. Chaque demeure située dans ledit rayon de 600 m devrait également se trouver sur un itinéraire ne se déployant pas sur plus de 900 m. En outre, le maximum de demeures dans un rayon souhaitable limite de 900 m devrait être relié à un circuit piétonnier. Pour les zones commerciales du quartier, le rayon cible minimal serait de 900 m et le maximum, de 1 350 m. Pour les rues commerciales et les centres d'emploi, le rayon cible minimum devrait être de 1 800 m et le maximum souhaitable devrait être de 2 700 m.

Note 5 : Les principaux liens du réseau piétonnier entre les communautés devraient aussi être inventoriés et évalués. Ces points de raccordement entre les communautés gagnent en importance lorsque les liens piétonniers sont limités (c.-à-d. ensembles résidentiels protégés) et/ou que des obstacles physiques majeurs sont présents (comme un chemin de fer en usage ou une grande autoroute provinciale).

Contrairement aux plans de circulation routière, on n'a pas à quantifier le nombre de piétons projetés pour justifier une infrastructure dans un Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. On utilise ce cadre pour déterminer l'endroit où l'on devra installer une infrastructure plutôt que sa capacité. Dans plusieurs cas, l'évaluation de la taille de l'infrastructure piétonnière est fondée sur les normes minimales. La décision repose plutôt sur la

« En fait, les boutiques dans le secteur de la rue Bank Sud sont intéressantes. Le problème, c'est qu'elles se trouvent à un endroit peu attrayant! »

– Un résident d'Ottawa

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

pertinence de l'infrastructure (installer ou non un trottoir) plutôt que sur sa dimension.

En fait, les zones cibles du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière sont déterminées en fonction du nombre de foyers desservis à une distance de marche donnée plutôt que du nombre de piétons à l'heure ou par jour. La stabilité de cette mesure est également importante. Prenons par exemple les déplacements piétonniers vers une école du quartier. Au fur et à mesure que les quartiers vieillissent et que la clientèle scolaire diminue, les déplacements piétonniers suivent la même courbe. Par ailleurs, le nombre de demeures dans une zone ciblée ne varie pas de façon très sensible avec le temps. Il s'agit simplement d'une mesure facile à évaluer et difficile à mettre en doute, sans égard au jugement critique (marcher est meilleur pour la santé que conduire, par exemple).

On pourrait projeter le nombre de déplacements piétonniers dans une zone ciblée en appliquant une série d'hypothèses comme le nombre de personnes qui vivent dans chacune des demeures qui s'y trouvent, le nombre de piétons attirés par une destination et la part piétonnière des déplacements générés. Toutefois, cet exercice ne permet pas de prendre des décisions plus éclairées sur le type d'infrastructures à intégrer dans une zone ciblée. Il ajoute plutôt un nombre important d'hypothèses qui doivent être définies et justifiées. En fait, à l'étape décisionnelle du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière, quantifier le nombre de déplacements piétonniers se révèle inutile. Dans les villes, l'argument qui veut que « personne ne foulera ce bout de chemin » est injustifié. Le concepteur devrait plutôt se demander : « Comment faciliter la vie des piétons qui passeront ici? ».

Planifier l'itinéraire des piétons est la tâche la plus ardue. En commençant par le point d'intérêt, il s'agit de tracer les différents itinéraires possibles vers les demeures de chacune des zones ciblées. Cette approche permet de voir la distance de marche la plus courte depuis chaque point de départ et définit les champs où les piétons seront concentrés. En utilisant cette méthode, on pourra repérer les zones piétonnières essentielles et les infrastructures potentiellement requises. Par exemple, si tous les déplacements piétonniers requièrent un itinéraire qui passe par une intersection avec feux de circulation pour traverser une route à quatre voies, on pourrait songer à un itinéraire de rechange qui permet de traverser entre les intersections. Ainsi, les piétons peuvent arriver à destination en parcourant une distance plus courte, sans compter le nombre accru de résidences qui se retrouvent dans la zone ciblée minimale souhaitable.

Cette analyse permet de créer un plan d'itinéraires piétonniers et de zones piétonnières ciblées tel qu'illustré à la **figure 7.5**. Ce plan présente les routes piétonnières principales, les carrefours ainsi que les infrastructures nécessaires aux piétons, comme les passerelles qui offrent un raccourci et permettent de traverser les intersections. De plus, la zone piétonnière ciblée met en lumière le nombre de demeures situées dans le rayon de la destination et sa proximité pour les piétons.

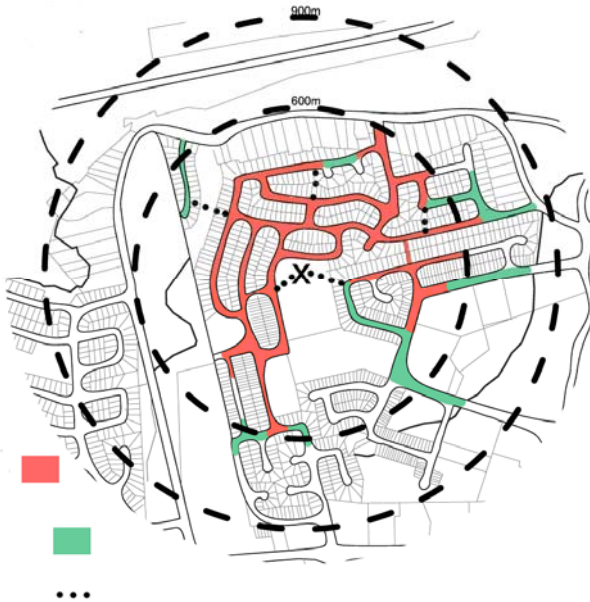
****REPLACE ENGLISH WORDING WITH FRENCH PROVIDED IN SEPARATE WORD FILE FOR PART 2.**

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

Figure 7.5

Plan de l'itinéraire piétonnier et de la zone piétonnière ciblée
Rayon minimal à partir de l'école = 600 m
Rayon maximal désiré à partir de l'école = 900 m

X = l'école



Trajets de marche de toutes les maisons situées à moins de 900 m de l'école ■
Connexions de sentier qui permettraient d'augmenter le nombre de maisons dont les trajets de marche seraient à moins de 900 m de l'école ■

Connexions de sentier désirées ●●●

Avec l'école pour destination principale, et en estimant des rayons de 600 et de 900 mètres, il est possible de déterminer le nombre de demeures qui s'y trouvent et de démontrer l'effet produit par l'ajout de liens piétonniers, comme des sentiers, sur le nombre total de demeures pouvant être incluses ou ajoutées à la zone ciblée. L'exemple ci-dessus montre que l'ajout d'un certain nombre de liens piétonniers permet d'inclure un plus grand nombre de maisons.

Il importe que l'essentiel du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière soit appliqué à tous les projets de la Ville, avec pour objectif d'améliorer réellement la qualité de l'environnement piétonnier dans son ensemble et d'éviter que des projets ne se réalisent de façon isolée. Ainsi, comme il en a été question dans la sous-section 7.5, la mise en place du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs sera plus fluide. De ce fait, les principes de ce processus doivent être appliqués aux types de projets suivants dans toutes les zones de la ville :

- Plans de conception communautaire;
- Plans d'aménagement et plans de lotissements;
- Aménagements intercalaires;
- Aires choisies pour l'implantation des projets pilotes du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière;

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

- Projets de reconstruction de routes et de construction de nouvelles routes.

Recommandation 7.7

Recommandation à la Ville :

Élaborer davantage et adopter la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière de façon à évaluer le potentiel piétonnier d'une communauté, d'un lotissement ou d'un site précis. Cette méthodologie permet d'améliorer de façon proactive les infrastructures piétonnières en analysant le point de départ des piétons, leurs itinéraires et les attraits piétonniers.

7.8 Le réseau piétonnier envisagé

Le réseau envisagé est fondé sur les commentaires des intervenants et du public, l'analyse de données, exposée à la sous-section 7.2, et les objectifs du réseau énumérés à la sous-section 7.4.1.

Le réseau piétonnier envisagé est composé de :

Trottoirs :

- Trottoirs actuels;
- Demandes inscrites dans la base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs;
- Nouveaux trottoirs envisagés dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (voir la sous-section 7.8.1)

Sentiers :

- Sentiers actuels;
- Sentiers identifiés comme principaux sentiers polyvalents dans le Plan directeur des transports et le Plan directeur des espaces verts, et ceux décrits plus en détail dans les autres études urbaines comme le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et le Plan stratégique 2006 du réseau de sentiers de la CCN;
- Nouveaux sentiers du Plan directeur des infrastructures piétonnières d'Ottawa (voir la sous-section 7.8.1).

Accotements asphaltés des voies de circulation, y compris les accotements actuels situés dans les zones rurales et inscrits au Plan sur le cyclisme d'Ottawa.

7.8.1 Liens recommandés pour les trottoirs et les sentiers

La nature du réseau pédestre recommandé varie au gré des quartiers et des communautés. Dans les nouveaux quartiers d'Ottawa par exemple (c.-à-d. qui sont actuellement en construction), le réseau envisagé diffère de celui des quartiers existants.

Nouveaux quartiers

Dans le cas des nouveaux quartiers domiciliaires dynamiques, les recommandations du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa proposent de

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

suivre les couloirs clés et semblent laisser peu de place aux trottoirs/sentiers plus courts. Les plans d'aménagement et les normes applicables à ces zones devraient suivre le processus d'approbation qui permettra la création de réseaux piétonniers plus continus. On peut voir les résultats d'une telle approche dans certains des quartiers les plus récents comme Orléans et Barrhaven. Voir la **figure 7.6**. À la suite de l'adoption du Plan de la circulation piétonnière, la planification et la conception des réseaux piétonniers dans les nouveaux quartiers seront articulées dans le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière.

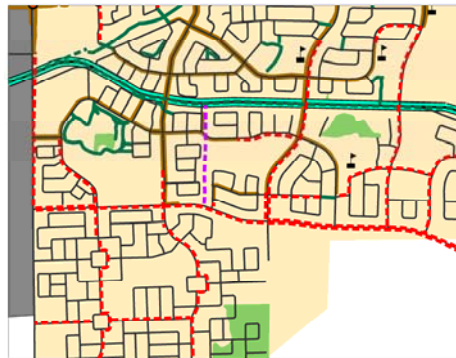
Figure 7.6

Concepts de réseaux piétonniers dans les nouveaux quartiers d'Ottawa

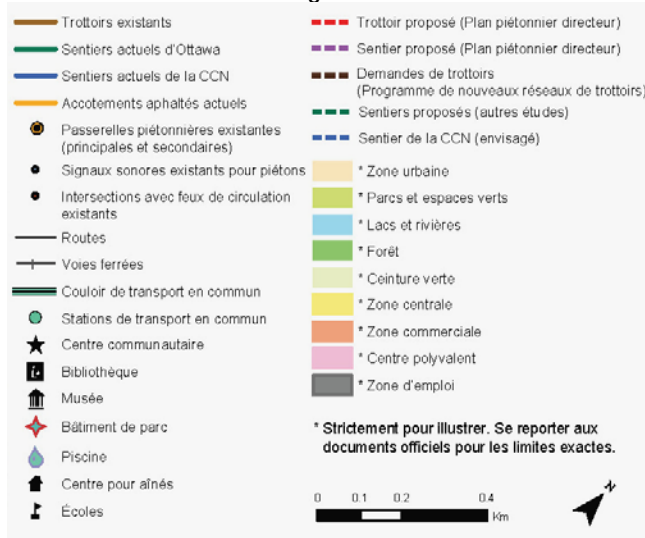
Exemple 1 : Orléans (sud)

Nature : Un réseau de rues – ou réseau modifié – disposées en échiquier ou présentant des pâtés de maisons courts. Les trottoirs et les sentiers sont indiqués sur les couloirs importants seulement, puisqu'il est convenu qu'une norme plus élevée relative aux infrastructures piétonnières est partie intégrante des conditions d'approbation des nouveaux quartiers d'Ottawa. Voir les plans approuvés pour obtenir davantage de détails.

Stratégie : Pour les futures communautés, le processus des plans de conception communautaire, les principes du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière et autres outils comme les principes directeurs des plans piétonniers seront mis en œuvre pour assurer une norme de qualité élevée au réseau piétonnier (voir la sous-section 8 pour les outils de planification du réseau).



Légende



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

Quartiers existants

Au sein des communautés et des quartiers existants, les recommandations visant les chaînons manquants au réseau piétonnier ont été fondées sur un certain nombre de stratégies dont celles énumérées ci-dessous. De plus, la **figure 7.7** illustre certains exemples types.

- Évaluer les demandes inscrites dans la base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs et les soumettre à une évaluation réussite/échec de façon à ne garder que celles concernant les liens qui s'inscrivent adéquatement dans le cadre du programme. Les demandes relatives à un autre programme comme celui des nouveaux sentiers n'y figurent pas ou sont clairement identifiées.
- Comblent les intervalles du réseau de trottoirs actuel, notamment les petits espaces qui brisent un réseau de trottoirs et de sentiers autrement continu.
- Favoriser l'accès à des destinations clés comme les écoles et les zones commerciales importantes.
- Installer des trottoirs autour des écoles.
- Choisir, dans la mesure du possible, des itinéraires menant directement aux intersections qui permettent de contourner les obstacles principaux, et d'autres qui traversent des artères aux intersections avec feux de circulation.
- Dans la mesure du possible, suivre les modèles actuels et respecter le style d'infrastructures piétonnières de ces quartiers.

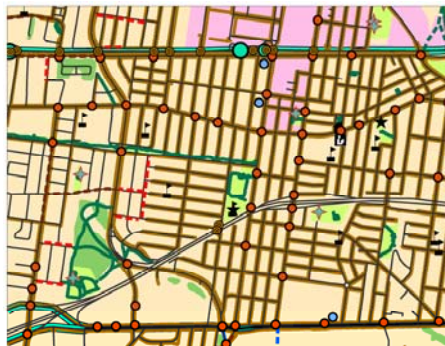
Figure 7.7

Concepts de réseaux piétonniers dans les quartiers existants d'Ottawa

Exemple 1 : Ottawa-Ouest

Nature : Réseau de rues disposées en échiquier, pâtés de maisons courts et trottoirs dans la plupart des rues. Le nombre de sentiers est en général limité, même dans les parcs et les espaces verts/corridors d'utilité publique.

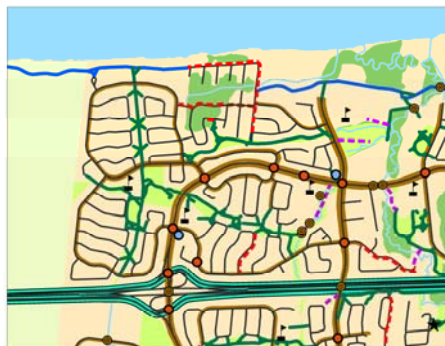
Stratégie : Se concentrer sur l'achèvement des petits liens de trottoirs manquants et sur l'amélioration de la qualité des infrastructures piétonnières en s'assurant qu'elles sont réparées, rénovées ou reconstruites. Consulter la légende de la figure 7.6.



Exemple 2 : Orléans

Nature : Réseau de rues curvilignes avec des trottoirs ourlant la plupart des artères et des routes collectrices; peu ou pas de trottoirs dans les rues résidentielles (locales). Un réseau élaboré de sentiers dans les parcs linéaires/espaces publics forme des axes forts dans les quartiers et des liens vers les artères.

Stratégie : Se concentrer sur l'achèvement des chaînons manquants au réseau de sentiers et veiller à ce que les sentiers soient bien liés au réseau de trottoirs existants. Prévoir des liens



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

de trottoirs essentiels entre les réseaux de sentiers. La présence des trottoirs permet également d'installer une signalisation puisque tous les trottoirs actuels se révèlent des axes ou mènent directement à des axes de sentiers. Consulter la légende de la figure 7.6.

Exemple 3 : Merivale

Nature : Réseau de rues disposées en échiquier présentant de longs pâtés de maisons dans une direction, et de courts pâtés dans l'autre. On trouve des trottoirs le long des artères et peu/pas du tout dans les rues résidentielles. Le nombre de sentiers est restreint. Le potentiel de sentiers est en général limité aux corridors linéaires comme ceux du transport en commun.

Stratégie : Se concentrer sur la création de liens de trottoirs à intervalles réguliers le long des axes et des corridors clés qui mènent aux écoles, aux centres communautaires, ainsi qu'aux zones commerciales et d'emploi. Établir des liens clés vers les corridors de sentiers hors route. Consulter la légende de la figure 7.6.



Certaines terres qui n'appartiennent pas à la Ville offrent un réseau piétonnier plus détaillé qui n'est pas illustré dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. Ces réseaux jouent cependant un rôle important dans la connectivité d'un réseau. Mentionnons, notamment, les allées pour piétons et les sentiers sur des terrains privés comme les écoles élémentaires, secondaires et postsecondaires, les établissements importants d'un quartier, les terrains de maisons en rangée et de condos, les grands centres commerciaux et les galeries marchandes.

Comment devrait-on utiliser le réseau piétonnier proposé?

Lorsqu'on observe ces couches globalement, on voit se dessiner un réseau piétonnier complet qui servira de point de départ à l'aménagement sur le terrain du futur réseau. Aux fins du réseau, la ville est divisée en 17 secteurs alignés sur l'Enquête O-D, présentés dans les **schémas 1 à 17**, lesquels secteurs devraient servir de base à l'établissement du réseau piétonnier d'Ottawa. Le réseau piétonnier envisagé dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa devrait être peaufiné grâce à la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière tout au long des processus variés de planification d'aménagement et d'infrastructures, dont la construction de routes et les programmes de restauration. La méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière est décrite à la **sous-section 7.7**. Le **tableau 7.6** présente un résumé de la longueur des infrastructures selon leur type.

Le réseau envisagé met l'accent sur les trottoirs et les sentiers à titre d'installations piétonnières explicites; les accotements asphaltés permettent aux piétons d'y circuler, mais ils ne constituent pas des installations piétonnières à

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

proprement parler. Dans certains secteurs ruraux, les accotements le long des routes constituent le seul corridor pour la circulation piétonnière. Il faut donc adopter une politique à l'appui de l'aménagement d'accotements asphaltés dans les secteurs ruraux afin d'améliorer l'environnement piétonnier. Le **tableau 8.4** présente les recommandations relatives aux installations piétonnières et aux accotements asphaltés.

Tableau 7.6		
Longueur de l'infrastructure piétonnière selon son type		
Type d'infrastructure		Longueur de l'infrastructure (km)
Trottoirs	Actuels	1 650
	Demandes (Programme de nouveaux réseaux des trottoirs)	105
	Suggérés dans le Plan piétonnier directeur	265
	Total partiel	2 030
Sentiers	Actuels dans la ville	490
	Projetés dans la ville (par le biais d'autres études)	380
	Suggérés dans le Plan piétonnier directeur	45
	Actuels – CCN	140
	Projetés – CCN (par le biais d'autres études)	60
	Total partiel	1 115
Grand total		3 145
<p>Il est à noter que la longueur des infrastructures relevée dans le cadre du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs ne comporte que les demandes courantes qui ont reçu la note de passage de la sélection préliminaire. Un certain nombre de demandes de liens n'ont pas été retenues puisqu'elles ne répondaient pas aux objectifs établis par le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. Consulter les sous-sections 7.2.4 et 7.6 pour obtenir de plus amples détails.</p>		

Recommandation 7.8

Recommandation à la Ville :

Établir un réseau piétonnier à Ottawa en se basant sur :

- a) le réseau piétonnier envisagé et présenté dans les schémas 1 à 17;**
- b) les améliorations au réseau au moyen de la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière (comme prévu à la recommandation 7.7);**
- c) l'application uniforme de la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière tout au long des processus variés de planification et d'élaboration entrepris par toutes les directions de la Ville.**

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

7.8.1 Stratégies relatives au réseau piétonnier à l'échelle de la ville

Les schémas (1 à 17) et tableaux connexes (7.8 à 7.23) présentent quelques stratégies visant à améliorer le réseau dans différentes zones de la ville. Les zones sont regroupées selon les quatre secteurs géographiques clés : centre-ville, zone urbaine moyenne, zone suburbaine et zone rurale. Chacun des schémas et le tableau qui s'y rapporte forment un ensemble correspondant à un secteur précis de l'Enquête O-D, comme nous l'avons vu précédemment dans ce chapitre. Chaque ensemble illustre le réseau existant et projeté, ainsi qu'une brève description de l'environnement piétonnier actuel et des stratégies visant à améliorer le réseau. Les stratégies et schémas devraient être examinés dans leur ensemble, comme point de départ à l'élaboration du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. Les stratégies englobent tant celles de nature générale qui visent le secteur dans son ensemble que celles qui se rapportent aux endroits clés. Un classement prioritaire – haute, moyenne et basse – est suggéré pour la mise en œuvre d'un Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. Ce classement se fonde sur plusieurs facteurs y compris :

- Le nombre de demandes de trottoirs dans une petite région géographique (tiré de la base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs).
- Une combinaison d'importants obstacles physiques aux déplacements piétonniers et une variété de modèles d'aménagement dans une petite région géographique.
- La proximité des stations et des arrêts du transport en commun.
- Les commentaires du public et des intervenants.
- Les observations par le comité d'étude concernant les réseaux piétonniers actuels dans et autour des destinations clés comme les écoles, les centres communautaires et les centres commerciaux.

La **figure 7.8** présente le plan des secteurs clés du réseau piétonnier, indispensable aux schémas suivants.

7.8.2 Zones prioritaires pour le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière

Le **tableau 7.7** résume l'ordre de priorité à respecter pour la mise en œuvre du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière à plus ou moins longue échéance. Consultez le **chapitre 12** pour en apprendre davantage sur les priorités de mise en œuvre du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa.

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

Tableau 7.7 Zones prioritaires suggérées pour la mise en œuvre du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière		
Priorité	Secteurs définis par l'Enquête O-D	Commentaires (lorsque jugés nécessaires)
Longue / brève échéance	Kanata/Stittsville	
	Merivale	
	Alta Vista	
	Bayshore/Cedarview	Zone délimitée par la rivière des Outaouais au nord, l'autoroute 416 à l'ouest, le corridor de la voie ferrée au sud, et le chemin Greenbank à l'est.
	Hunt Club	Zone délimitée par la voie de triage au nord, la promenade de l'Aéroport à l'ouest, Lester au sud, et Conroy à l'est.
	Secteur rural du sud-est	Villages de Metcalfe et Greely
	Secteur rural du sud-ouest	Village de Manotick
	Orléans	
	Beacon Hill	
	Ottawa-Est	
	Noyau central d'Ottawa	
	Ottawa-Centre	
Échéance modérée / moyenne	Nepean-Sud	
	Hunt Club	Toutes les zones autres que celles classées haute priorité (voir ci-dessus)
	Ottawa-Ouest	Zone à l'ouest d'Island Park
	Secteur rural de l'ouest	Hameaux et villages
	Secteur rural du sud-ouest	Hameaux et villages à moins d'être classés haute priorité (voir ci-dessus)
	Secteur rural du sud-est	Hameaux et villages à moins d'être classés haute priorité (voir ci-dessus)
	Secteur rural de l'est	Hameaux et villages
Courte / Longue échéance	Ottawa-Ouest	Zone à l'est d'Island Park
	Secteur rural du sud-est	Zones rurales
	Secteur rural du sud-ouest	Zones rurales
	Secteur rural de l'est	Zones rurales
	Secteur rural du sud-ouest	Zones rurales

La mise en œuvre d'un Processus communautaire pilote d'amélioration de la circulation piétonnière dans deux secteurs nettement distincts et classés haute priorité permettra de tester et de raffiner le processus avant de le mettre en application dans d'autres communautés urbaines et d'en appliquer les principes à d'autres initiatives de planification et de design, comme le Plan de conception communautaire, les plans de mise en œuvre et les plans de lotissement, l'aménagement intercalaire et les projets de reconstruction/construction de routes.

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

Le coût du projet pilote est évalué à 35 000 \$, ce qui comprend le temps consacré par le personnel et autres ressources. Les deux lieux suivants devraient être envisagés pour les projets pilotes :

1. La zone délimitée par la rivière des Outaouais au nord, l'autoroute 416 à l'ouest, le corridor de la voie ferrée au sud et du chemin Greenbank à l'est.
2. La zone délimitée par la voie de triage au nord, la promenade de l'Aéroport à l'ouest, Lester au sud et Conroy à l'est.

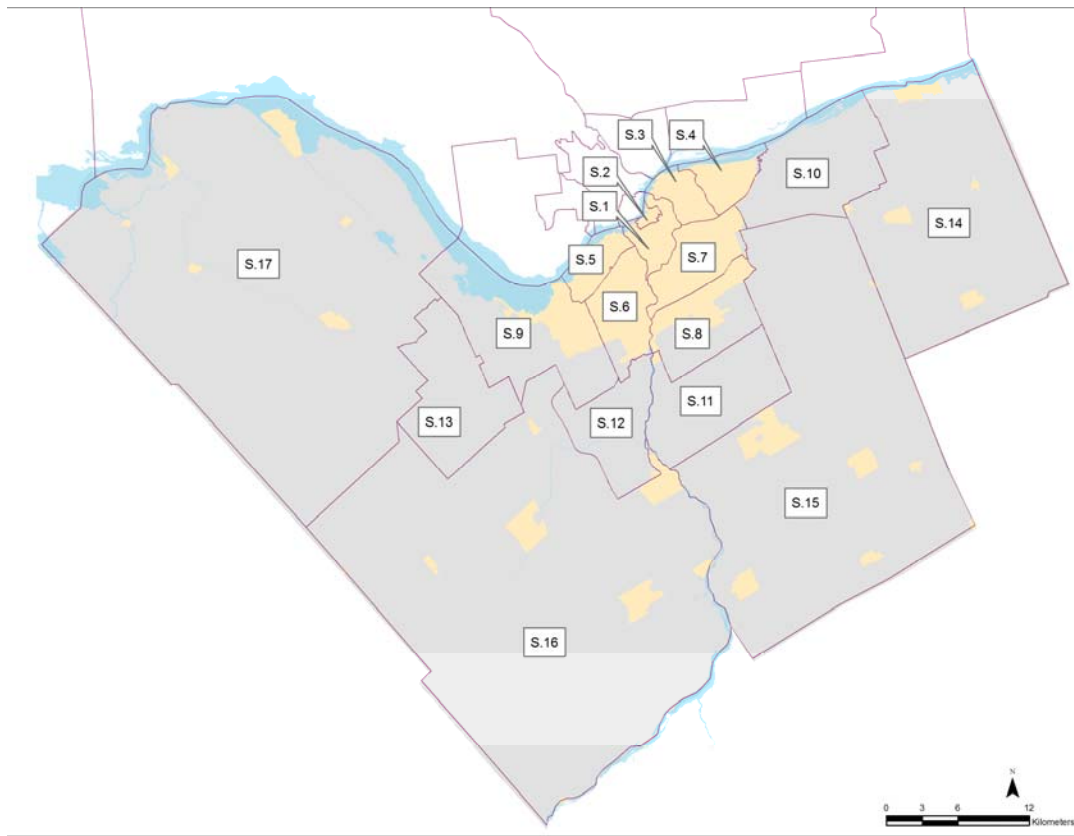
Recommandation 7.9

Recommandation à la Ville :

Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière en menant un projet pilote sur le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière dans un des quartiers prioritaires identifiés au tableau 7.7 du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. Effectuer une étude et un examen budgétaire adéquats, et faire état des résultats du projet pilote, y compris des recommandations et requêtes touchant aux éventuelles allocations de fonds.

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

Figure 7.8
Plan des secteurs clés du réseau piétonnier



Secteurs du centre-ville			
Schéma 1	Ottawa-Centre	Schéma 2	Noyau central d'Ottawa
Secteurs urbains moyens			
Schéma 3	Ottawa-Est	Schéma 6b	Merivale
Schéma 4	Beacon Hill	Schéma 7a	Alta Vista
Schéma 5	Ottawa-Ouest	Schéma 7b	Alta Vista
Schéma 6a	Merivale		
Secteurs suburbains			
Schéma 8a	Hunt Club	Schéma 11	Gloucester-Sud/Leitrim
Schéma 8b	Hunt Club	Schéma 12a	Nepean-Sud
Schéma 9a	Bayshore/Cedarview	Schéma 12b	Nepean-Sud
Schéma b	Bayshore/Cedarview	Schéma 13a	Kanata/Stittsville
Schéma 10a	Orléans	Schéma 13b	Kanata/Stittsville
Schéma e 10b	Orléans		
Secteurs ruraux			
Schéma 14a	Rural – Est (Sarsfield et Vars)	Schéma 16a	Rural – Sud-ouest (Manotick et North Gower)
Schéma 14b	Rural – Est (Cumberland, Navan et Notre-Dame-des-Champs)	Schéma 16b	Rural – Sud-ouest (Richmond, Munster Hamlet et Kars)
Schéma 15a	Rural – Sud-est (Osgoode et Vernon)	Schéma 17	Rural – Ouest (Fitzroy Harbour et Carp)
Schéma 15b	Rural – Sud-est (Greely et Metcalfe)		

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

7.8.1.1 Stratégies établies pour la zone du centre-ville d'Ottawa

Tableau 7.8		Centre-ville d'Ottawa	
Numéro de schéma	1		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	1	Rang global : Nombre de demandes	14
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	162	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	14
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau de rues en échiquier piqué de courts pâtés de maisons. Un réseau de trottoirs ourlant toutes les rues est presque achevé. Les trottoirs offrent de bonnes liaisons vers les principales destinations.</p> <p>Quartier principalement axé sur les affaires et le tourisme. La Colline du Parlement, les galeries d'art, les musées, les parcs et le marché By sont des attraits importants et bien desservis par des trottoirs et des sentiers polyvalents.</p> <p>Le canal Rideau est à la fois un attrait et un obstacle. Trois ponts principaux seulement permettent de le traverser.</p> <p>Les principaux générateurs de piétons comprennent l'Université d'Ottawa (juste au sud du secteur) et le corridor de transport en commun.</p> <p>Réaménagement important de la zone des plaines LeBreton.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Le réseau est presque achevé, cap sur l'amélioration de la qualité de l'environnement piétonnier.</p> <p>Continuer d'améliorer les liens piétonniers qui enjambent le canal Rideau et les raccords aux sentiers polyvalents le long du canal.</p> <p>Continuer d'améliorer les liens piétonniers vers les plaines LeBreton, la zone étant actuellement en réaménagement.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Basse		

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

Tableau 7.9 Noyau central d'Ottawa			
Numéro de schéma		2	
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)		8	Rang global : Nombre de demandes 11
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)		2 550	Rang global : Longueur totale visée par les demandes 12
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues en échiquier piqué de courts pâtés de maisons. Le réseau de trottoirs le long des artères, des routes collectrices et dans presque toutes les rues résidentielles est quasiment achevé.</p> <p>La Côte-de-Sable, le marché By et la Basse-Ville sont des destinations touristiques importantes.</p> <p>Un corridor de transport en commun important émaillé d'un certain nombre de stations sur la rive sud de la rivière Rideau est un attrait piétonnier de premier plan et génère des déplacements à pied. Les Universités d'Ottawa et Carleton se révèlent également des générateurs importants de déplacements piétonniers.</p> <p>Des sentiers le long de la rivière Rideau attirent bon nombre de marcheurs. Le canal Rideau et le lac Dow sont d'importants attraits et sont bien desservis par des sentiers polyvalents. La CCN planifie l'ajout de sentiers qui amélioreront la continuité le long de la rivière Rideau.</p> <p>Les écoles, les centres communautaires et autres destinations clés sont bien reliés par des trottoirs.</p> <p>L'autoroute 417/Queensway et le canal Rideau représentent des obstacles importants. La rivière Rideau constitue un obstacle majeur entre le noyau central d'Ottawa, Ottawa-Est et Alta Vista.</p> <p>La passerelle piétonnière de Corkstown, récemment achevée, offre un lien excellent entre la communauté de la Côte-de-Sable et le centre-ville.</p> <p>Zone d'emploi importante sur la rive sud de la rivière Rideau, dans le secteur Alta Vista.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Le réseau est presque achevé; on se concentre maintenant sur l'amélioration de la qualité de l'environnement piétonnier.</p> <p>Cap sur l'amélioration des liens piétonniers entre les quartiers situés des côtés nord et sud de Queensway et sur la rive sud du canal Rideau. Examiner les possibilités de passerelles enjambant le canal entre les rues Bank et Hawthorne (c.-à-d. les avenues Fifth et Clegg).</p> <p>Continuer d'améliorer les liens piétonniers vers les sentiers polyvalents actuels et projetés le long du canal Rideau et de la rivière Rideau.</p> <p>Continuer à améliorer l'accès aux stations de transport en commun.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière		Basse	

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

7.8.1.2 Stratégies établies pour la zone urbaine moyenne

Tableau 7.10		Ottawa-Est	
Numéro de schéma	3		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	17	Rang global : Nombre de demandes	7
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	3 606	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	10
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Plusieurs quartiers très distincts, dont Overbrook/Castle Heights, Lindenlea et Rockcliffe.</p> <p>Réseau principalement axé sur des rues en échiquier piqué de courts pâtés de maisons dans Vanier. Les quartiers Overbrook, New Edinburgh et Castle Heights, aux rues également disposées en échiquier, présentent un réseau piétonnier assez complet le long des artères et des rues collectrices avec des trottoirs le long de la plupart des rues résidentielles. On trouve très peu de trottoirs dans le quartier de Rockcliffe.</p> <p>La plupart des écoles, des centres communautaires et autres destinations clés sont bien reliés par des trottoirs. Il manque des liens piétonniers vers certaines écoles (Rockcliffe).</p> <p>La rivière Rideau constitue un obstacle important entre les quartiers des rives est et ouest; seules trois artères principales tiennent lieu de traverse.</p> <p>Les sentiers qui longent les rivières Rideau et des Outaouais attirent également de nombreux piétons.</p> <p>La promenade de l'Aviation constitue un obstacle piétonnier important vers les liens piétonniers de Beacon Hill.</p> <p>Les terres fédérales à l'ouest de la promenade de l'Aviation limitent, pour l'heure, les raccords piétonniers vers Beacon Hill, à l'est; cependant, certaines zones sont partie intégrante du processus du Plan de conception communautaire.</p> <p>L'autoroute 417/Queensway et la zone industrielle au sud limitent les possibilités de liens vers les quartiers d'Alta Vista.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Chercher à améliorer, à long terme, les liens entre les quartiers à l'est et à l'ouest de la rivière Rideau (c.-à-d. étudier les possibilités d'un pont pour piétons entre Vanier et Strathcona Park).</p> <p>Les quartiers Overbrook, Castle Heights et New Edinburgh comptent très peu de chaînons manquants au réseau de trottoirs. Des liens supplémentaires sont requis pour améliorer les liens piétonniers vers les écoles des quartiers de Rockcliffe.</p> <p>Offrir des liens piétonniers (trottoirs) dans Rockcliffe et améliorer les raccords piétonniers vers le Sentier de la capitale, le long de la rivière des Outaouais.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier, particulièrement dans les zones commerciales/de commerces au détail et dans les grandes galeries marchandes. Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p> <p>Chercher à améliorer les liens piétonniers au-delà des obstacles importants et planifier des liens piétonniers solides sur les terres fédérales lorsqu'elles seront réaménagées. Chercher à améliorer les liens vers les zones d'emploi et les carrefours de transport en commun du côté sud de l'autoroute 417/Queensway.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Basse		

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

Tableau 7.11		Beacon Hill	
Numéro de schéma	4		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	5	Rang global : Nombre de demandes	12
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	3 279	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	11
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau de rues curvilignes avec des trottoirs le long de la plupart des artères, certaines routes collectrices et très peu de rues résidentielles. Longs pâtés de maisons dans les zones résidentielles, au nord du chemin Montréal.</p> <p>Des terres situées dans des vallées profondes divisent certaines communautés. Certaines vallées comptent des réseaux de sentiers, d'autres pas. Les sentiers polyvalents de certaines zones résidentielles et de quartiers de la zone nord offrent de bons raccords piétonniers au réseau de sentiers de la CCN, le long de la rivière des Outaouais.</p> <p>Parmi les importants obstacles, mentionnons les principales artères, l'autoroute 417/Queensway et la promenade de l'Aviation.</p> <p>Zones importantes d'emploi et commerciales au centre, le long des limites méridionales et orientales du quartier.</p> <p>Les terres fédérales situées à l'ouest de la promenade de l'Aviation limitent les liens avec les communautés situées à l'ouest, cependant elles s'inscrivent pour l'heure dans le processus du plan de conception communautaire.</p> <p>Plusieurs quartiers très distincts, y compris Carson Grove, Viscount Alexander et Beacon Hill ainsi que Rothwell Heights.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Continuer à mettre en œuvre et à améliorer les liens piétonniers vers les carrefours de transport en commun et les écoles.</p> <p>Chercher à améliorer les liens piétonniers visant à traverser les principaux obstacles; planifier de meilleurs liens piétonniers vers l'ouest lorsque les terres fédérales seront réaménagées.</p> <p>Établir des liens piétonniers supplémentaires le long d'un certain nombre de routes collectrices résidentielles et de plusieurs rues locales afin de créer des axes piétonniers et améliorer les liens vers le réseau de sentiers de la CCN, le long de la rivière des Outaouais.</p> <p>Continuer à améliorer les liens piétonniers vers les principales zones commerciales ainsi que la qualité de leur environnement piétonnier.</p> <p>Améliorer l'accès piétonnier vers et au cœur des principales zones d'emploi, tout spécialement les liens vers les zones d'emploi et les carrefours de transport en commun sur le côté sud de l'autoroute 417/Queensway.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier particulièrement dans les zones commerciales/de commerces au détail et dans les grandes galeries marchandes. Travailler de concert avec – et encourager – les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière		Haute	

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

Tableau 7.12		Ottawa-Ouest	
Numéro de schéma	5		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	18	Rang global : Nombre de demandes	6
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	5 739	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	8
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues en échiquier, avec de courts pâtés de maisons du côté est d'Island Park doté d'un réseau de trottoirs achevé.</p> <p>Réseau principalement axé sur des rues en échiquier du côté ouest d'Island Park. Les pâtés de maisons sont plus longs et un moins grand nombre de rues sont ourlées de trottoirs.</p> <p>La plupart des écoles, des centres communautaires, des secteurs commerciaux et des attraits touristiques sont bien intégrés dans le tissu urbain.</p> <p>L'autoroute 417/Queensway, qui se déploie à la limite sud du quartier, constitue un obstacle important, n'offrant que des possibilités limitées pour relier la zone aux quartiers situés du côté sud. La rue Scott et l'avenue Carling sont d'importantes destinations, mais constituent un obstacle dans certaines zones.</p> <p>La partie nord de Holland, Richmond/Wellington et Preston (situé juste à l'extérieur d'Ottawa-Ouest) sont des zones polyvalentes importantes qui présentent un grand potentiel piétonnier.</p> <p>Les sentiers sont en général limités aux parcs, les plus populaires étant ceux ourlant la rivière des Outaouais.</p> <p>Le pré Tunney est une zone d'emploi importante.</p> <p>Le pont piétonnier qui enjambe l'autoroute Queensway à Harmer est un atout important.</p> <p>Il manque des liens le long de plusieurs routes collectrices et de rues locales à l'ouest de Sherbourne.</p> <p>Bon accès au vaste réseau linéaire de sentiers qui se déploie le long de la rivière des Outaouais et de la Ceinture de verdure.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Continuer à améliorer l'environnement piétonnier le long des corridors comme celui de Richmond/Wellington.</p> <p>Continuer à aménager et à améliorer les liens piétonniers vers les corridors de transport en commun, les écoles et les centres communautaires.</p> <p>Continuer à aménager et à améliorer les liens vers les sentiers de la Ferme expérimentale centrale située au sud du secteur.</p> <p>Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long d'un certain nombre de routes collectrices résidentielles et de plusieurs rues locales afin de créer des axes piétonniers (tout spécialement à l'ouest d'Island Park) et d'améliorer les liens vers le réseau de sentiers de la CCN le long de la rivière des Outaouais. Soulignons que puisque les pâtés de maisons de l'axe nord-sud sont en général plus longs que ceux de l'axe est-ouest, ils devraient s'inscrire en priorité.</p> <p>Aménager et consolider les liens piétonniers vers les carrefours de transport en commun (rue Scott).</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier dans les rues principales/couloirs commerciaux comme Richmond et l'avenue Carling.</p> <p>Travailler de concert avec – et encourager – les propriétaires des zones commerciales les plus importantes afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes de la galerie marchande.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Basse (à l'est d'Island Park) Modérée (à l'ouest d'Island Park)</p>		

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

Tableau 7.13		Merivale	
Numéros de schémas		6a et 6b	
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	28	Rang global : Nombre de demandes	2
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	19 578	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	2
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues en échiquier dans les zones nord et ouest du secteur, avec davantage de rues curvilignes dans le sud et l'est du secteur. On trouve des trottoirs/sentiers polyvalents le long de la plupart des artères et certaines routes collectrices. Très peu de rues locales (résidentielles) sont ourlées de trottoirs, en particulier dans la zone sud du secteur.</p> <p>La plupart des écoles, des centres communautaires, des secteurs commerciaux de la zone nord du quartier sont bien intégrés dans le tissu urbain, certaines écoles situées dans la zone sud du quartier requièrent une consolidation des raccords piétonniers.</p> <p>L'autoroute 417/Queensway et certaines artères (les avenues Carling et Woodroffe ainsi que les chemins Merivale et Baseline) constituent des obstacles.</p> <p>Les sentiers sont en général limités aux parcs. Le sentier de la CCN crée un axe fort est-ouest dans la zone nord du secteur et présente de bons raccords vers les sentiers ourlant le canal Rideau et entourant le lac Dow. Les sentiers actuels et projetés dans la partie centrale du secteur (au nord de Colonnade) offrent la possibilité d'établir un axe est-ouest fort.</p> <p>Les sentiers polyvalents actuels sont en général bien reliés au réseau de trottoirs. Le réseau de sentiers de la Ferme expérimentale centrale est un attrait piétonnier important.</p> <p>Des zones commerciales et d'emploi importantes bordent certaines artères (les chemins Merivale et Baseline ainsi que l'avenue Woodroffe).</p> <p>Des sentiers polyvalents plutôt continus offrent une occasion excellente de relier les quartiers.</p> <p>Une zone d'emploi importante dans la partie sud du secteur est divisée par deux voies ferrées et deux artères importantes. Elle est de ce fait isolée et mal reliée aux quartiers environnants.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Continuer à aménager et à améliorer les liens piétonniers vers les carrefours de transport en commun, les écoles et les centres communautaires.</p> <p>Continuer à aménager et à améliorer les liens vers les sentiers et mettre le cap sur l'aménagement d'axes est-ouest forts.</p> <p>Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long d'un certain nombre de routes collectrices et de plusieurs rues locales afin de créer des axes piétonniers.</p> <p>Continuer à améliorer les liens piétonniers par-delà l'autoroute Queensway.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier, tout spécialement dans les zones commerciales/de commerces au détail et dans les grandes galeries marchandes. Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries. .</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p> <p>Il sera difficile de consolider les liens piétonniers depuis les secteurs résidentiels avoisinants vers les zones d'emploi importantes de la partie sud du quartier. La distance et les obstacles peuvent également décourager les déplacements piétonniers importants vers et depuis cette zone. Il importe donc de se pencher en priorité sur de bons raccords vers des stations de transport en commun.</p> <p>Travailler de façon proactive afin d'établir un bon accès piétonnier aux corridors/carrefours.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière		Haute	

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

Tableau 7.14		Alta Vista	
Numéros de schémas		7a et 7b	
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	25	Rang global : Nombre de demandes	3
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	12 563	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	3
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Deux quartiers distincts divisés par une zone commerciale importante le long de la rue Bank.</p> <p>En général, un réseau de rues locales en échiquier au sein d'un réseau d'artères dictées par les connexions aux zones environnantes et aux principaux obstacles. Le réseau de trottoirs est plutôt achevé le long des artères. Les trottoirs le long des routes collectrices sont discontinus. Les rues locales (résidentielles) sont ourlées d'un nombre limité de trottoirs et d'un nombre limité de sentiers polyvalents.</p> <p>Principaux couloirs de transport en commun avec d'importants carrefours dans les zones ouest et nord du secteur.</p> <p>La plupart des centres communautaires et des écoles sont intégrés dans le tissu urbain, cependant certains requièrent la consolidation de leurs raccords piétonniers.</p> <p>Le quartier est entouré de zones d'emploi et industrielles importantes qui limitent les raccords avec les communautés avoisinantes. Cependant, un métissage des zones résidentielles, commerciales et d'emploi présente des possibilités pour un secteur piétonnier autonome fort.</p> <p>L'autoroute 417 constitue un important obstacle. Parmi les autres principaux obstacles, mentionnons les voies ferrées et les artères principales comme Bank, Walkley et Heron. Le secteur bordant l'intersection de la rivière Rideau, l'autoroute 417/Queensway, la voie ferrée, les rues piétons-autobus dans la zone nord du secteur crée un réseau piétonnier discontinu.</p> <p>Les corridors de transport en commun et l'artère principale (Riverside) du côté ouest du quartier limitent l'accès piétonnier aux sentiers le long de la rivière Rideau.</p> <p>La rivière Rideau est également un attrait important et est bien desservie par les sentiers polyvalents qui la bordent.</p> <p>L'aménagement de corridors importants de sentiers (le couloir de transport en commun Alta Vista) est à l'étape de la planification.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Améliorer des voies piétonnières vers et à l'intérieur des zones industrielles et d'emploi principales.</p> <p>Consolider les raccords piétonniers vers les carrefours de transport en commun, en particulier dans la zone nord-ouest du quartier. Planifier de façon proactive pour intégrer tout nouveau corridor de transport en commun dans le tissu urbain des communautés/quartiers.</p> <p>Continuer d'aménager les raccords piétonniers vers les écoles et les centres communautaires.</p> <p>Continuer à améliorer les raccords et la continuité du réseau de sentiers polyvalents et aménager des liens piétonniers forts vers les sentiers projetés de la CCN, le long de la rivière Rideau. Aménager des raccords piétonniers solides vers les nouveaux sentiers intérieurs projetés (couloir de transport en commun Alta Vista).</p> <p>Consolider les liens piétonniers vers les quartiers au sud de la principale gare de triage, parallèle à Walkley.</p> <p>Améliorer la connectivité du réseau de trottoirs dans les quartiers en ajoutant des liens clés.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier, particulièrement dans les zones commerciales/de commerces au détail et dans les grandes galeries marchandes. Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries marchandes.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Haute		

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

Tableau 7.15		Hunt Club	
Numéros de schémas	8a et 8b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	19	Rang global : Nombre de demandes	5
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	9 439	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	7
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues curvilignes avec des trottoirs/sentiers polyvalents le long de la plupart des artères, certaines routes collectrices. Très peu de rues locales (résidentielles) sont ourlées de trottoirs.</p> <p>Un réseau piétonnier (comprenant l'accès à certains centres communautaires et certaines écoles) dans les quartiers au nord de Hunt Club s'appuie grandement sur le réseau de sentiers.</p> <p>La plupart des écoles, des centres communautaires et des zones commerciales s'intègrent bien au tissu urbain, cependant, certaines requièrent la consolidation des liens piétonniers.</p> <p>Des obstacles importants comprennent la zone industrielle et les gares de triage au sud de Walkley, la ligne ferroviaire et la promenade de l'Aéroport, ainsi que des artères comme Bank et Hunt Club.</p> <p>Les principales zones commerciales le long des artères (Hunt Club et Bank).</p> <p>Zones d'emploi importantes au nord et à la pointe nord-est du secteur.</p> <p>Les liens avec les quartiers au nord du secteur sont très limités.</p> <p>Bon accès pour les sentiers projetés dans la Ceinture de verdure et le long des voies ferrées abandonnées filant dans l'axe nord-sud, parallèle à Albion.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Continuer à aménager et à améliorer les liens piétonniers vers les zones commerciales, les centres communautaires et les écoles.</p> <p>Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long des routes collectrices résidentielles et certaines rues locales afin de compléter le réseau piétonnier et offrir des liens entre les sentiers polyvalents situés au nord de Hunt Club.</p> <p>Aménager des liens de qualité vers les futurs sentiers de la Ceinture de verdure et continuer d'améliorer les liens et la continuité du réseau de sentiers polyvalents.</p> <p>Aménager des liens piétonniers de qualité vers les stations de transport en commun actuelles (South Keys depuis Cahill) et œuvrer de façon proactive pour aménager un bon accès piétonnier vers les futurs carrefours de transport en commun.</p> <p>Améliorer l'environnement piétonnier le long des principaux corridors commerciaux comme Bank. Compléter les liens manquants aux trottoirs le long de Bank, au sud de Hunt Club.</p> <p>Compléter les liens de trottoirs, le long des axes est-ouest au sud de Hunt Club (c.-à-d. sur les longs pâtés de maisons comme Queensdale). Améliorer les liens piétonniers le long d'Uplands au sud de Hunt Club.</p> <p>Chercher à améliorer les liens piétonniers par-delà les principaux obstacles, plus spécialement les voies ferrées et les terres industrielles bordant le côté nord du secteur.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier, particulièrement dans les zones commerciales/de commerces au détail et dans les grandes galeries marchandes. Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Haute (zone délimitée par la promenade de l'Aéroport, la voie de triage, Lester et Conroy).</p> <p>Modérée (autres zones)</p>		

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

Tableau 7.16		Bayshore/Cedarview	
Numéros de schémas	9a et 9b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	19	Rang global : Nombre de demandes	5
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	11 777	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	4
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues curvilignes avec des trottoirs/sentiers polyvalents le long de la plupart des artères et certaines routes collectrices. Très peu de rues locales (résidentielles) sont ourlées de trottoirs.</p> <p>Bon accès offert vers le réseau complet de sentiers linéaires le long de la rivière des Outaouais et au cœur de la Ceinture de verdure.</p> <p>Les importants obstacles qui émaillent le secteur divisent les quartiers (les autoroutes 416 et 417, la voie ferrée, la zone 416/417/Richmond, les principales artères comme le chemin Baseline et l'avenue Woodroffe). Bell's Corners est relié à Kanata et Stittsville à l'ouest par le biais du corridor du Sentier transcanadien, mais isolé des communautés à l'est et au nord par les autoroutes 416 et 417.</p> <p>L'intersection du chemin Baseline et de l'avenue Woodroffe est également au centre d'une zone d'emploi importante. Le futur corridor de transport en commun le long du chemin de fer divise le secteur.</p> <p>Des sentiers polyvalents plutôt continus offrent une excellente occasion de relier les quartiers.</p> <p>Les principales zones commerciales se trouvent le long des artères (c.-à-d. Richmond, les chemins Baseline et Greenbank ainsi que les avenues Carling et Woodroffe).</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Achever les chaînons manquants au réseau de trottoirs le long des grandes artères comme Richmond. Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long des routes collectrices résidentielles et certaines rues locales résidentielles afin d'achever le réseau piétonnier et offrir des liens entre les sentiers polyvalents.</p> <p>Améliorer la qualité de l'environnement piétonnier dans les corridors des rues principales/zones commerciales comme Richmond et l'avenue Carling.</p> <p>Continuer à aménager et à améliorer les liens piétonniers vers les carrefours de transport en commun et les écoles. Planifier de façon proactive l'intégration de tout nouveau carrefour de transport en commun dans le tissu urbain des communautés/quartiers.</p> <p>Continuer à aménager et à améliorer les liens vers le réseau de sentiers linéaires de la Ceinture de verdure et le long de la rivière des Outaouais. Continuer à améliorer les liens et la continuité du réseau de sentiers polyvalents au cœur des quartiers.</p> <p>Chercher à améliorer les liens piétonniers par-delà les autoroutes 417/Queensway et 416.</p> <p>Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Haute		

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

Tableau 7.17		Orléans	
Numéros de schémas	10a et 10b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	21	Rang global : Nombre de demandes	4
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	11 399	Rang global : Longueur totale des demandes	5
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues curvilignes avec des trottoirs/sentiers polyvalents le long de la plupart des artères et certaines routes collectrices. Très peu de rues locales (résidentielles) sont ourlées de trottoirs.</p> <p>Réseau de sentiers dans les parcs, les vallées et les corridors d'utilité publique, en général bien relié au réseau de trottoirs. Les corridors linéaires (hydroélectriques, ruisseaux) offrent une excellente possibilité d'améliorer le réseau piétonnier à des fins récréatives et utilitaires.</p> <p>Les sentiers projetés (CCN) le long du côté ouest d'Orléans offriront des liens vers le sud-ouest et au nord de la rivière des Outaouais.</p> <p>Les écoles et la plupart des centres communautaires sont reliés par des trottoirs et/ou des sentiers.</p> <p>Le chemin Montréal/boul. St-Joseph et l'autoroute 174 sont d'importants obstacles piétonniers.</p> <p>Les écoles et les centres communautaires sont reliés par des trottoirs et/ou des sentiers.</p> <p>De profonds ravins divisent certains quartiers.</p> <p>Un nouvel quartier domiciliaire important sur le côté sud d'Orléans.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Compléter les chaînons manquants entre les trottoirs bordant certaines artères et routes collectrices. Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long des routes collectrices résidentielles et certaines rues locales afin d'achever le réseau piétonnier et offrir des liens entre les sentiers polyvalents.</p> <p>Améliorer les liens vers les sentiers polyvalents des vallées et le réseau de sentiers de la CCN (actuels et projetés). Relier par des sentiers polyvalents les quartiers situés à l'ouest de Belcourt à ceux situés à l'est de la vallée. Maximiser les occasions d'utiliser les corridors linéaires de transport de l'électricité au sud d'Innes afin de créer un axe de sentiers.</p> <p>Aménager/améliorer les liens piétonniers vers les centres communautaires et les écoles.</p> <p>Analyser les liens piétonniers actuels qui enjambent l'autoroute 174 et apporter les améliorations nécessaires. Chercher à aménager des liens piétonniers au-dessus de l'autoroute 174.</p> <p>Améliorer l'accès piétonnier vers les principales zones commerciales de vente au détail (boul. St-Joseph, Innes). Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p> <p>Aménager/améliorer les liens piétonniers vers les infrastructures actuelles de transport en commun. Planifier de façon proactive l'intégration de tout nouveau carrefour de transport en commun dans le tissu urbain des communautés/quartiers.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins. Planifier de façon proactive l'aménagement de liens piétonniers forts dans et vers le nouveau quartier domiciliaire au sud d'Innes.</p> <p>Maximiser les possibilités de créer des liens piétonniers entre les rues locales (résidentielles) et les artères comme Tenth Line et Innes.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Haute		

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

Tableau 7.18		Gloucester-Sud /Leitrim	
Numéro de schéma	11		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	1	Rang global : Nombre de demandes	14
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	30	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	15
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Essentiellement, une nouvelle zone d'aménagement urbain, principalement axée, pour le moment, sur la zone résidentielle ourlant Earl Armstrong.</p> <p>Une nouvelle traversée de la rivière Rideau par la promenade Strandherd est au stade de conception.</p> <p>Un réseau de sentiers est relié aux espaces verts actuels, en général bien branché au réseau de trottoirs. Des sentiers sont envisagés pour la Ceinture de verdure et le long de la rivière Rideau.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Assurer le lien entre les quartiers en planifiant des liens par-delà les obstacles comme la rivière Rideau et les principales artères.</p> <p>Terminer les liens le long des artères et de certaines routes collectrices.</p> <p>Planifier de façon proactive l'aménagement de liens piétonniers de qualité vers les futurs centres commerciaux, centres communautaires et écoles.</p> <p>Planifier de façon proactive l'intégration des futures infrastructures de transport en commun dans le tissu urbain des communautés/quartiers.</p> <p>Améliorer les liens piétonniers entre les communautés/quartiers sur les rives est et ouest de la rivière Rideau en créant des infrastructures et de bons raccords piétonniers sur le futur pont routier de Strandherd.</p> <p>Aménager des raccords solides pour les sentiers envisagés de la Ceinture de verdure.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Basse		

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

Tableau 7.19		Nepean-Sud	
Numéro de schéma	11		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	12	Rang global : Nombre de demandes	8
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	9 746	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	6
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Des trottoirs bordant la plupart des routes collectrices et des artères neuves/récemment reconstruites. Les rues locales (résidentielles) des quartiers les plus anciens sont rarement ourlées de trottoirs. Certains des quartiers les plus récents, qui comportent un réseau de rues en échiquier modifié et des pâtés de maisons plus courts (sud-est de Barrhaven), offrent un réseau de trottoirs plus complet.</p> <p>Zone commerciale importante le long d'artères comme l'avenue Woodroffe, le chemin Fallowfield, la promenade Strandherd et le chemin Greenbank. Les principales artères constituent également un obstacle aux déplacements piétonniers.</p> <p>D'importants carrefours de transport en commun dans la zone nord du secteur.</p> <p>Un réseau de sentiers dans les espaces verts, en général relié à un réseau de trottoirs, par le biais de certains liens importants, repose actuellement sur des liens vers les rues locales sans trottoirs.</p> <p>Les écoles et la plupart des centres communautaires sont reliés par des trottoirs et/ou des sentiers.</p> <p>Nouveau quartier domiciliaire important dans la ville.</p> <p>On est à planifier la nouvelle traverse de la rivière Rideau par la promenade Strandherd.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Relier les quartiers par-delà les obstacles comme les voies ferrées, multiplier les possibilités de franchir lesdits obstacles.</p> <p>Compléter les chaînons manquants au réseau de trottoirs le long des grandes artères comme l'avenue Woodroffe, le chemin Greenbank et la promenade Strandherd. Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long des routes collectrices résidentielles et certaines rues locales résidentielles afin d'achever le réseau piétonnier et d'offrir des liens entre les sentiers polyvalents.</p> <p>Évaluer les liens piétonniers vers les écoles actuelles et les améliorer si nécessaire. Planifier de façon proactive l'aménagement de liens piétonniers de qualité vers les nouvelles écoles.</p> <p>Relier les quartiers au-delà des obstacles importants comme la rivière Rideau et les principales artères.</p> <p>Aménager/améliorer les liens piétonniers vers les infrastructures actuelles et nouvelles de transport en commun. Planifier de façon proactive l'intégration de tout nouveau carrefour de transport en commun dans le tissu urbain des communautés/quartiers.</p> <p>Améliorer les liens piétonniers entre les communautés/quartiers sur les rives est et ouest de la rivière Rideau en planifiant de bons liens piétonniers vers et des infrastructures sur le futur pont routier de la promenade Strandherd.</p> <p>Aménager des liens de qualité pour les sentiers planifiés (c.-à-d. le long de la rivière Jock).</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p> <p>Planifier de meilleures liaisons piétonnières à Manotick puisque les secteurs continuent à croître.</p> <p>Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries. Veiller à ce que la zone commerciale polyvalente au centre sud de la promenade Strandherd profite d'un réseau piétonnier fort.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	Modérée		

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

Tableau 7.20		Kanata/Stittsville	
Numéros de schémas		13a et 13b	
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	35	Rang global : Nombre de demandes	1
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	20 137	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	1
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Réseau principalement axé sur des rues curvilignes à Kanata, et en échiquier à Stittsville, les secteurs les plus anciens de Stittsville en particulier. Les trottoirs/sentiers polyvalents le long des principales artères, certaines routes collectrices. Très peu de rues locales (résidentielles) sont ourlées de trottoirs, tant dans les nouveaux que les anciens quartiers.</p> <p>Le réseau de sentiers des espaces verts est en général bien relié à celui des trottoirs ainsi qu'à d'importants sentiers polyvalents qui filent en direction est vers le cœur de la ville. Le réseau piétonnier des quartiers de Kanata est en général fondé sur les sentiers.</p> <p>Les écoles et la plupart des centres communautaires sont reliés par des trottoirs et/ou des sentiers.</p> <p>L'autoroute 417 constitue un obstacle important, n'offrant que des possibilités limitées pour relier les quartiers de la zone nord et de la zone sud. Le pont pour piétons actuel qui enjambe la 417, à l'est du chemin Castlefrank, est un atout de premier ordre.</p> <p>Les principales zones commerciales se situent le long des artères et du corridor de l'autoroute 417.</p> <p>La ville comporte un nouveau quartier domiciliaire important.</p> <p>Zone d'emploi de premier plan dans Kanata-Nord, en général bien reliée aux secteurs résidentiels et à la Ceinture de verdure par le biais du réseau de sentiers.</p> <p>Axes de sentiers importants envisagés le long des couloirs de ruisseaux entre Kanata et Stittsville.</p> <p>Future zone commerciale à l'intersection de la promenade Huntmar et de la 417.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Compléter les chaînons manquants au réseau de trottoirs le long des grandes artères comme les chemins Eagleson et Hazeldean. Aménager des liens piétonniers supplémentaires le long des routes collectrices résidentielles et certaines rues locales de façon à achever le réseau piétonnier et offrir des liens entre les sentiers polyvalents.</p> <p>Continuer à améliorer les liens piétonniers vers les principales zones d'emploi, les carrefours de transport en commun et les principales zones commerciales. Travailler de concert avec/encourager les propriétaires des centres commerciaux importants afin d'améliorer l'environnement piétonnier, y compris l'accès par la rue, les parcs de stationnement et les portes des galeries.</p> <p>Continuer à améliorer les liens entre les communautés de part et d'autre de l'autoroute 417/Queensway. Examiner les traverses actuelles et apporter les améliorations qui s'imposent. Chercher les occasions de créer des liens piétonniers forts (c.-à-d. construire de nouveaux viaducs, restaurer les viaducs actuels, les passerelles).</p> <p>Évaluer les liens vers les écoles actuelles et les améliorer si nécessaire. Planifier de façon proactive l'aménagement de liens piétonniers de qualité vers les nouvelles écoles.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p> <p>Continuer d'améliorer les liens vers les sentiers polyvalents des quartiers et les sentiers principaux en direction est vers le centre-ville.</p> <p>Aménager des liens solides vers les sentiers envisagés ourlant les cours d'eau et autres espaces verts.</p> <p>Aménager de solides liens piétonniers vers les principales nouvelles zones commerciales et au cœur de ces zones.</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière		Haute	

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

Tableau 7.21		Secteur rural de l'est	
Numéros de schémas	14a et 14b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	4	Rang global: Nombre de demandes	13
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	2 405	Rang global: Longueur totale visée par les demandes	13
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>La zone rurale englobe les villages et hameaux de Cumberland, Navan, Sarsfield, Carlsbad Springs et Vars.</p> <p>La plupart des écoles et des centres communautaires sont reliés par des trottoirs et/ou des sentiers.</p> <p>Les accotements asphaltés de certaines routes rurales et urbaines peuvent servir d'infrastructures piétonnières multimodales.</p> <p>Une zone importante de nouveaux quartiers domiciliaires du côté sud d'Orléans avec la possibilité de créer des liens vers Navan.</p> <p>Les couloirs linéaires (lignes de transmission électrique, voies ferrées abandonnées) offrent une excellente possibilité d'améliorer le réseau pédestre à des fins récréatives et utilitaires.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p><u>Zone urbaine (Essentiellement des hameaux et des villages)</u></p> <p>Planifier de façon proactive l'aménagement de liens piétonniers de qualité au cœur et vers le nouveau quartier domiciliaire au sud d'Innes. Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires et limitrophes des hameaux et villages une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p> <p>Rues à faible densité peuvent être conçues comme des infrastructures piétonnières multimodales. Installer des panneaux de signalisation pour guider les piétons et leur indiquer les boucles ou les routes qu'ils peuvent emprunter.</p> <p>À Cumberland, relier la principale zone du village aux musées/espaces verts en utilisant une route hors voie en aménageant un corridor le long du ruisseau qui borde la limite sud du village.</p> <p>Mettre à profit le réseau piétonnier actuel de façon à y intégrer des liens vers les principales destinations comme les écoles, les parcs et les centres communautaires. Les infrastructures piétonnières englobent les trottoirs ou les sentiers, selon leur emplacement.</p> <p>Aménager des liens piétonniers entre les sentiers actuels et futurs afin d'offrir un mode de déplacement et des possibilités récréatives aux résidents. Aux endroits où des routes récréatives sont identifiées comme prioritaires, examiner la possibilité d'aménager des boucles.</p> <p>Offrir/améliorer l'environnement piétonnier le long des rues principales/commerciales.</p> <p><u>Zone rurale</u></p> <p>Veiller à créer, dans la mesure du possible, des liens entre les villages et les hameaux par le biais d'axes de sentiers polyvalents (c.-à-d. des voies ferrées abandonnées, des couloirs de rivières et de ruisseaux, des emprises de voies publiques, des réserves routières non ouvertes, des couloirs hydroélectriques).</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Modérée (dans les villages et hameaux) Basse (dans les zones rurales avoisinantes)</p>		

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

Tableau 7.22		Secteur rural du sud-est	
Numéros de schémas	15a et 15b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	9	Rang global : Nombre de demandes	10
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	11 387	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	5
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Englobe les villages et hameaux de Greely, Metcalfe, Osgoode, Vernon, Kenmore et Marionville avec des réseaux de trottoirs/sentiers limités.</p> <p>Zone importante de nouveaux quartiers domiciliaires autour de Greely et Metcalfe.</p> <p>Les couloirs linéaires (lignes de transmission électrique, voies ferrées abandonnées) offrent une excellente possibilité d'améliorer le réseau pédestre à des fins récréatives et utilitaires.</p> <p>Les accotements asphaltés bordant certaines routes rurales et urbaines peuvent servir d'infrastructures piétonnières multimodales.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p><u>Zone urbaine (essentiellement des hameaux et des villages)</u></p> <p>Mettre à profit le réseau piétonnier actuel et y intégrer des liens en direction des principales destinations comme les écoles, les parcs et les centres communautaires. Les infrastructures piétonnières englobent les trottoirs ou les sentiers, selon leur emplacement.</p> <p>Aménager des liens piétonniers entre les sentiers actuels et futurs afin d'offrir un moyen de transport dynamique et des possibilités récréatives aux résidents. Aux endroits où des routes récréatives sont identifiées comme prioritaires, examiner la possibilité d'aménager des boucles. Veiller à ce que les nouveaux quartiers domiciliaires de style domaine de Greely-Nord soient bien reliés par un réseau de sentiers qui utilise les boisés, les couloirs de ruisseaux/canalisation et les zones tampons. Aménager un solide réseau de sentiers à l'ouest de Stagecoach et le relier aux voies ferrées abandonnées dans le cadre du futur axe de sentiers.</p> <p>Offrir/améliorer l'environnement piétonnier le long des rues principales/commerciales.</p> <p>Des rues à faible densité qui peuvent être conçues comme des infrastructures piétonnières multimodales. Installer des panneaux de signalisation pour guider les piétons et leur indiquer les boucles qu'ils peuvent emprunter.</p> <p>Mettre en application aux nouveaux quartiers domiciliaires en bordure des hameaux et des villages de solides principes de conception, y compris les liens aux quartiers actuels/avoisinants.</p> <p><u>Zone rurale</u></p> <p>Veiller à créer, dans la mesure du possible, des liens entre les villages et les hameaux par le biais d'axes de sentiers polyvalents (c.-à-d. des voies ferrées abandonnées, des couloirs de rivières et de ruisseaux, des emprises de voies publiques, des réserves routières non ouvertes, des couloirs hydroélectriques).</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Haute (à Greely et à Metcalfe) Modérée (dans les autres hameaux et villages) Basse (dans les zones rurales avoisinantes)</p>		

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

Tableau 7.23		Secteur rural du sud-ouest	
Numéros de schémas	16a et 16b		
Nombre actuel de requêtes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	10	Rang global : Nombre de demandes	9
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs (Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)	3 790	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	9
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Englobe les villages et les hameaux de Manotick, Kars, North Gower, Burritt's Rapids, Richmond et Munster dont les réseaux de trottoirs/sentiers sont limités.</p> <p>Une zone de nouveaux quartiers domiciliaires importante concentrée autour de Manotick et de Richmond, dans une moindre mesure.</p> <p>Les accotements asphaltés bordant certaines routes rurales et urbaines peuvent servir d'infrastructures piétonnières multimodales.</p> <p>Le Sentier transcanadien crée un axe est-ouest fort dans la partie nord du secteur.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p><u>Zone urbaine (essentiellement des hameaux et des villages)</u></p> <p>Mettre à profit le réseau piétonnier actuel de façon à intégrer des liens vers les principales destinations comme les écoles, les parcs et les centres communautaires. Les infrastructures piétonnières englobent les trottoirs ou les sentiers, selon leur emplacement.</p> <p>Aménager des liens piétonniers entre les sentiers actuels et futurs afin d'offrir un moyen de transport et des possibilités récréatives aux résidents. Aux endroits où des routes récréatives sont identifiées comme prioritaires, examiner la possibilité d'aménager des boucles.</p> <p>Offrir/améliorer l'environnement piétonnier le long des rues principales/commerciales.</p> <p>Rues à faible densité peuvent être conçues comme des infrastructures piétonnières multimodales. Installer des panneaux de signalisation pour guider les piétons en leur indiquant les boucles ou les routes qu'ils peuvent emprunter.</p> <p>Créer ou améliorer les liens avec les communautés sur la rive est de la rivière Rideau par le biais de la construction/reconstruction de ponts.</p> <p>Aménager des liens piétonniers forts entre Manotick et Nepean-Sud, la zone entre les deux secteurs continuant à se développer.</p> <p>Mettre en application aux nouveaux quartiers domiciliaires limitrophes aux hameaux et villages des principes de planification piétonnière de qualité, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/avoisinants.</p> <p><u>Zones rurales</u></p> <p>Dans la mesure du possible, s'efforcer de créer des liens entre les villages et les hameaux par le biais d'axes de sentiers polyvalents (c.-à-d. des voies ferrées abandonnées, des couloirs de rivières et de ruisseaux, des réserves routières non ouvertes, des couloirs hydroélectriques).</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Haute (à Manotick)</p> <p>Modérée (dans les autres villages et hameaux)</p> <p>Basse (dans les zones rurales avoisinantes)</p>		

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

Tableau 7.24		Secteur rural de l'ouest	
Numéro de schéma		17	
Nombre actuel de requêtes de trottoirs <i>(Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)</i>	0	Rang global : Nombre de demandes	15
Longueur totale (mètres) des demandes de trottoirs <i>(Base de données des candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs)</i>	0	Rang global : Longueur totale visée par les demandes	16
Commentaires généraux sur le réseau piétonnier actuel	<p>Englobe les villages et hameaux de Fitzroy Harbour, Constance Bay, Dunrobin et Carp dont les réseaux de trottoirs/sentiers sont limités.</p> <p>Les accotements asphaltés bordant certaines routes rurales et urbaines peuvent servir d'infrastructures piétonnières multimodales.</p> <p>Le Sentier transcanadien crée un axe solide est-ouest à la pointe sud du secteur et en direction de Stittsville et de Kanata.</p>		
Principales préoccupations touchant les améliorations du réseau	<p>Urbain (villages et hameaux)</p> <p>Mettre à profit le réseau piétonnier actuel de façon à intégrer des liens vers les principales destinations comme les écoles, les parcs et les centres communautaires. Les infrastructures piétonnières englobent les trottoirs ou les sentiers, selon leur emplacement.</p> <p>Aménager des liens piétonniers entre les sentiers actuels et futurs afin d'offrir un moyen de transport et des possibilités récréatives aux résidents.</p> <p>Les rues à faible densité peuvent être conçues comme des infrastructures piétonnières multimodales. Installer des panneaux de signalisation pour guider les piétons en leur indiquant les boucles ou les routes qu'ils peuvent emprunter. Aux endroits où des routes récréatives sont identifiées comme prioritaires, examiner la possibilité d'aménager des boucles.</p> <p>Offrir/améliorer l'environnement piétonnier le long des rues principales/commerciales.</p> <p>Mettre en application aux aménagements neufs/intercalaires une qualité de conception supérieure, y compris des liens solides vers des quartiers actuels/voisins.</p> <p>Zone rurale</p> <p>Dans la mesure du possible, créer des liens entre les villages et les hameaux par le biais d'axes de sentiers polyvalents (c.-à-d. des voies ferrées abandonnées, des couloirs de rivières et de ruisseaux, des emprises de voies publiques, des réserves routières non ouvertes, des couloirs hydroélectriques).</p>		
Priorité accordée au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière	<p>Modérée (dans les villages et hameaux) Basse (dans les zones rurales environnantes)</p>		

7.9 Résumé des recommandations

Recommandations (à la Ville) :

7.1 Mettre sur pied un groupe de travail réunissant des employés des services de planification, de conception, d'entretien et de restauration des trottoirs et sentiers afin de coordonner les efforts en matière de gestion du réseau piétonnier.

7.2 Utiliser les résultats touchant les déplacements piétons de l'Enquête Origine-Destination 2005 – ainsi que ses futures mises à jour – comme indication des tendances à venir.

7.3 Procéder à un examen approfondi des rôles et des responsabilités en ce qui a trait à la planification, la conception, l'exploitation, la restauration et l'entretien des trottoirs et des sentiers de façon à s'assurer que tous les aspects touchant l'infrastructure du réseau piétonnier ont été pris en compte, et que toutes les tâches ont été assignées à la direction ou au service compétent.

7.4 Veiller à ce que la portée et le budget des nouvelles routes et des travaux de réfection routiers prévoient l'aménagement de trottoirs et/ou de sentiers polyvalents, comme prévu dans le Plan de la circulation piétonnière, le Plan officiel et le Plan directeur des transports.

7.5 Réviser le système de critères et de coefficients de pondération de façon à établir l'admissibilité ainsi qu'un ordre de priorité plus net pour évaluer les candidats au Programme de nouveaux réseaux de trottoirs dans le cadre du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. On pourra ainsi recommander la mise en œuvre ou le rétablissement de programmes parallèles d'infrastructures piétonnières autres que des trottoirs, tel que des sentiers.

7.6 Consolider les données de référence du réseau piétonnier gérées par diverses directions indépendantes en utilisant l'outil de cartographie SIG. Des procédures devraient être respectées pour s'assurer que l'information soit mise à jour régulièrement par les différentes sources de données.

7.7 Élaborer davantage et adopter la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière de façon à évaluer le potentiel piétonnier d'une communauté, d'un lotissement ou d'un site précis. Cette méthodologie permet d'améliorer de façon proactive les infrastructures piétonnières en analysant le point de départ des piétons, leurs itinéraires et les attraits piétons.

7.8 Établir un réseau piétonnier à Ottawa en se basant sur :

- a) le réseau piétonnier envisagé et présenté dans les schémas 1 à 17;**
- b) les améliorations au réseau au moyen de la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière (comme prévu à la recommandation 7.7);**
- c) l'application uniforme de la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière tout au long des processus variés de planification et d'élaboration entrepris par toutes les directions de la Ville.**

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

7.9 Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière en menant un projet pilote lié au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière dans un des quartiers prioritaires identifiés au tableau 7.7 du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa. Effectuer une étude et un examen budgétaire adéquats, et faire état des résultats du projet pilote, y compris des recommandations et requêtes touchant aux éventuelles allocations de fonds.