

12.0 Mise en œuvre

12.1 Introduction

Le Plan de la circulation piétonnière est un plan stratégique à long terme doté d'une vision visant à « faciliter la marche toute l'année dans la ville d'Ottawa à titre d'aspect agréable, viable, bien intégré et utilisé à bon escient dans le cadre du plan des transports de la Ville ». Dans ce plan, il s'agit de redonner vie à la culture de la marche qui a été éclipsée par une culture axée sur l'automobile qui s'est développée en Amérique du Nord au cours des dernières générations. De nombreux spécialistes s'entendent pour dire que la culture axée sur l'automobile a pris un certain temps à se développer pour en arriver là où elle est aujourd'hui; par conséquent, il est probable qu'une période assez longue sera nécessaire pour recréer la culture de la marche. La vision présentée dans ce plan doit donc être maintenue tout au long du processus. Les commentaires formulés au cours de l'élaboration du Plan de la circulation piétonnière dans le cadre de séances « portes ouvertes » et avec les intervenants, et l'enquête sur le Plan de la circulation piétonnière révèlent tous un fort appui à l'amélioration de l'environnement piétonnier. Le Conseil municipal devra faire preuve de leadership au cours de la première étape essentielle à la transition vers une ville propice à la marche.

Comme on a pu le voir au chapitre 6, on peut établir un parallèle entre une circulation piétonnière « bien soignée et bien aménagée » et l'entretien d'un arbre. Ainsi, un arbre en santé est le symbole d'une ville plus saine, plus verte. L'arbre est constitué de plusieurs éléments et son état général dépend d'un certain nombre de facteurs sans lesquels il pourra certes survivre, mais sa santé et sa vigueur seront menacées.

De nombreuses recommandations figurant dans le Plan de la circulation piétonnière doivent être évaluées et examinées par le personnel, et peuvent nécessiter une intervention. Il va sans dire que les ressources en vue de faire tout ce travail dans l'immédiat sont limitées, et il est difficile de prédire quelles mesures auront le plus d'effet au moindre coût. Dans ce chapitre du Plan de la circulation piétonnière, une orientation est offerte sur les priorités touchant à la mise en œuvre, les responsabilités et les ressources nécessaires afin qu'une transition soit possible vers une culture de la marche. La stratégie de mise en œuvre puise son fondement sur le fait que les changements doivent se produire à divers échelons et dans chacun des secteurs clés identifiés dans le plan plutôt que de se concentrer sur un thème particulier. La stratégie de mise en œuvre vise à orienter et non à dicter, de sorte que le plan ait la souplesse nécessaire pour s'adapter aux diverses situations qui peuvent survenir au cours de la durée de ce plan.

« Il faut plus que des mots. Il faut dépenser l'argent nécessaire afin d'apporter les améliorations qui s'imposent, pas seulement en apparence, mais de vraies modifications dans la conception, qui constituent des investissements à long terme à l'aménagement de la ville que nous prétendons vouloir. »

– Un résident d'Ottawa

12.2 Investissements (l'eau, le sol et les nutriments)

Pour assurer la réussite de la mise en œuvre du Plan de la circulation piétonnière, le Conseil municipal doit s'engager à financer l'initiative et les stratégies de mise en œuvre qui l'appuient. Certains volets du Plan, en particulier certains segments du réseau piétonnier, peuvent puiser une part de leur financement dans les programmes d'infrastructure courants et dans le cadre de nouveaux aménagements.

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

En plus de financer la mise en œuvre du plan, la Ville devrait chercher d'autres sources de revenus et possibilités de partenariats, notamment auprès des organismes locaux et des gouvernements provincial et fédéral dans le cadre de divers programmes de financement. En voici quelques-uns :

- Les taxes provinciales et fédérales sur l'essence
- Le Programme d'infrastructures Canada-Ontario
- Le Programme Sur la route du transport durable de Transports Canada (SRDT)
- Les Fonds municipaux verts de la Fédération canadienne des municipalités
- Le Programme de démonstration en transport urbain du gouvernement du Canada
- La Fondation Trillium de l'Ontario
- Du financement fédéral dans le cadre de partenariats avec la Commission de la capitale nationale
- Du financement général en faveur de l'environnement, des dons, des partenariats et des contributions en nature

12.3 Les éléments du plan (les racines)

Les racines principales sont indispensables à la santé et à la croissance de l'arbre. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa requiert également des éléments essentiels pour en assurer la bonne marche et le succès, dont le réseau piétonnier; la planification et la conception; la sécurité et l'accessibilité; l'entretien et la restauration; ainsi que la sensibilisation et la promotion.

12.3.1 Le réseau piétonnier

Il est important de reconnaître que le réseau piétonnier présenté dans le Plan de la circulation piétonnière s'insère dans la vision à long terme en vue de créer un réseau piétonnier mieux relié; par conséquent, il devrait constituer un point de départ et être peaufiné au fil du temps. Plusieurs initiatives clés contribueront à le perfectionner et le développer davantage. Elles comprennent :

- L'amélioration des critères servant à administrer le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs et continuer à utiliser cet outil afin de pallier les lacunes dans le réseau de trottoirs existant.
- L'élaboration d'un programme parallèle en vue d'évaluer et d'établir des priorités quant aux demandes de nouveaux segments dans le réseau de sentiers.
- La participation au Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière afin d'examiner plus en détail le réseau piétonnier au sein de communautés particulières à Ottawa, visant à reconnaître que ce processus permet l'examen de la nature unique de chaque communauté par rapport à une approche universelle.
- L'affectation de budgets annuels visant à établir des priorités de réseau et à coordonner le réseau piétonnier global avec le Plan financier à long terme de la ville.

Lorsqu'il sera achevé, le réseau piétonnier officialisé de trottoirs et de sentiers tel que recommandé dans le Plan de la circulation piétonnière comptera d'environ 2 000 km de trottoirs et 1 100km de sentiers. Dans les zones rurales, le réseau

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

sera composé de routes à faible volume de circulation dotées d'accotements granuleux et d'environ 120 km de voie de circulation qui sont actuellement munies d'accotements asphaltés, tous deux pouvant être utilisés par les piétons. L'ajout d'accotements asphaltés sera effectué au fil du temps, à mesure que les routes seront identifiées et que l'on prévoira leur aménagement dans le cadre d'autres programmes d'infrastructure. Le **tableau 12.1** présente un sommaire du réseau piétonnier envisagé conformément au Plan de la circulation piétonnière selon le type d'installation et la longueur de celle-ci.

Tableau 12.1		
Longueur de l'installation piétonnière selon le type		
Type d'installation		Longueur de l'installation (km)
Trottoirs	Existants	1 660
	Demandes (<i>Programme de nouveaux réseaux de trottoirs</i>)	105
	Proposés dans le Plan directeur de la circulation piétonnière	265
	Total partiel	2 030
Sentiers	Existants de la ville	490
	Prévus de la ville (dans le cadre d'autres études)	380
	Proposés dans le Plan directeur de la circulation piétonnière	45
	Existants de la CCN	140
	Prévus de la CCN (dans le cadre d'autres études)	60
	Total partiel	1 115
	Grand Total	3 145
Veuillez noter que la longueur de l'installation signalée dans le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs comprend seulement les demandes actuelles qui ont reçu la cote « réussite » lors d'un examen préliminaire. De nombreuses demandes de réseaux ont été rejetées, car elles ne satisfaisaient pas aux exigences du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. Consultez les sous-sections 7.2.4 et 7.6 pour de plus amples détails.		

12.3.2 Planification et conception

La planification et la conception ont une grande incidence sur le potentiel piétonnier. Le concept de planification et de conception est très vaste : de l'aménagement communautaire de haut niveau en passant par l'organisation des quartiers jusqu'aux détails concernant la largeur des accotements paysagés. Il faut tenir compte autant des politiques de planification à grande échelle que des menus détails de conception propre au site.

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports d'Ottawa renferment des politiques et des principes visant à appuyer un environnement piétonnier sain; ils sont définis davantage dans le Plan de la circulation piétonnière et comprennent :

- Une charte du piéton;

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

- Des plans de conception communautaire;
- Du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière;
- L'approbation des aménagements;
- Des lignes directrices d'esthétique urbaine;
- La conception du paysage de rue.

Dans une étude récente intitulée : « Pedestrian Plans-State of the Practice⁽¹¹¹⁾ » Ridgway (2007), on y recommande des mesures, pouvant être entreprises par une municipalité, qui auraient l'incidence la plus positive sur l'environnement piétonnier et entraîneraient le moins de coûts possible. La plupart des priorités les plus élevées se rapportent directement à la planification et à la conception, parmi celles-ci :

- **Les politiques favorisant l'environnement piétonnier** qui promeuvent et encouragent l'aménagement d'installations piétonnières sont considérées comme des « gains faciles », car elles peuvent être réalisées relativement à peu de frais et peuvent produire des résultats importants et immédiats.
- **Les pratiques d'examen des aménagements.** Elles peuvent s'avérer particulièrement efficaces si les ressources sont limitées et que l'examen des installations piétonnières peut être intégré à l'examen du plan d'implantation, à l'analyse de la circulation, etc. Pour faciliter ce processus, de nombreuses municipalités ont mis au point des listes conviviales à l'intention des usagers afin que l'on tienne compte des parcours piétonniers, dès le début du processus d'élaboration (par ex., la Ville de Sacramento a mis au point une carte de pointage de « croissance intelligente » de la circulation piétonnière⁽¹¹²⁾).
- **Les facteurs favorisant l'environnement piétonnier institutionnalisés.** Un coordonnateur et une table ronde/des groupes de travail de la circulation piétonnière constituent une première étape en vue de répondre adéquatement aux besoins des piétons. Toutefois, la pratique d'institutionnalisation des facteurs favorisant l'environnement piétonnier doit évoluer chez l'ensemble du personnel prenant part aux projets se rapportant aux piétons. La Ville a pris des mesures positives à cet égard, et on l'encourage à continuer d'appuyer cette orientation en développant la mentalité donnant la priorité aux piétons et l'expertise en vue d'apporter le soutien nécessaire au programme.
- **L'élaboration et l'application de normes de conception favorisant l'environnement piétonnier.** Elles ont pour but d'assurer que les installations de transport répondront adéquatement aux besoins des piétons.

12.3.3 Sécurité et accessibilité

L'aspect de la sécurité et de l'accessibilité comprend le développement d'une meilleure compréhension des principaux facteurs compromettant la sécurité des piétons que ce soit à l'échelle globale/de la ville et propre à un site, et de prendre les mesures qui s'imposent afin de corriger les lacunes. Dans l'étude de

111 Ridgway, M. *Pedestrian Plans-State of the Practice* préparé en vue de la ITE District 6 Conference à Portland, Oregon, juillet 2007.

112 <http://www.smartgrowthgateway.org/howsmart.shtml>

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

Ridgway⁽¹¹³⁾, on recommande la mise en œuvre de mesures de prévention, comme moyen de réaliser des « gains » à court terme, dans les endroits où il y a un grand nombre de collisions impliquant des piétons, et d'approfondir la compréhension de certaines questions relatives à la sécurité des piétons aux sites spécifiques. La surveillance continue de ces endroits en vue d'évaluer l'incidence des changements apportés fournit des renseignements essentiels permettant de prédire les problèmes qui peuvent survenir à d'autres endroits et des mesures proactives qui peuvent contribuer à y remédier.

L'amélioration de l'accessibilité dans un secteur d'étude en expansion tient à l'apprentissage des diverses incapacités et des nouvelles méthodes créées en vue de faciliter la vie des personnes qui vivent avec des incapacités. De nombreuses lignes directrices sont présentées au chapitre 9 aux fins d'étude; elles sont issues de la compréhension actuelle des lacunes et de quelle façon on peut y remédier grâce aux concepts existants et à l'innovation. Étant donné que ce domaine d'étude est de plus en plus sophistiqué et inclusif, il est très important que les personnes œuvrant à la conception de l'accessibilité demeurent au fait des recherches et des pratiques les plus récentes.

12.3.4 Entretien et restauration

L'entretien et la restauration sont essentiels au succès du réseau piétonnier; des installations entretenues contribuent à encourager les usagers à s'en servir davantage. L'entretien et la restauration comprennent la façon dont les éléments physiques du réseau piétonnier doivent être maintenus de sorte à en faire l'usage le plus efficace possible. Il importe également de savoir à quel moment et de quelle façon les installations devront être remplacées à la fin de leur durée utile. La Ville d'Ottawa doit sans cesse relever le défi de « faire plus avec moins » et l'attente quant au niveau de service ne peut pas toujours correspondre au temps ou aux ressources en vue de réaliser ces attentes. Des chutes de neige abondantes et les tendances récentes de conditions hivernales rigoureuses rendent l'entretien d'hiver particulièrement difficile à Ottawa. Quelques points importants dont il faut tenir compte lors de l'entretien et la restauration :

- Mieux comprendre quel service ou quelle direction est responsable, ou devrait l'être, des différents éléments du réseau piétonnier une fois l'aménagement terminé, et veiller à ce que soient accordées les ressources nécessaires à la réalisation des attentes au service ou à la direction.
- Effectuer les remaniements afin d'harmoniser l'entretien (particulièrement l'entretien d'hiver) avec l'usage que l'on fait du réseau piétonnier.
- Dans le cadre de planification, de conception et d'affectation budgétaire adéquates, veiller à ce que les travaux de réfection, la restauration ou le remplacement des installations du réseau piétonnier produisent des installations correspondant aux lignes directrices en matière de meilleures pratiques et s'harmonisant avec le réseau piétonnier adjacent, plutôt qu'en remplaçant simplement ce qui a été enlevé, si on juge qu'il ne convenait pas.

113 Ridgway, M. *Pedestrian Plans-State of the Practice* préparé en vue de la ITE District 6 Conference à Portland, Oregon, juillet 2007.

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

12.3.5 Sensibilisation et promotion

Externes

Les activités de sensibilisation et de promotion englobent une gamme de campagnes et de programmes de promotion conçue et présentée au public de façon efficace, de sorte qu'avec le temps la culture de la marche s'enracine profondément dans les habitudes des résidents d'Ottawa. Le succès de ces programmes sera mesuré par le degré auquel les résidents d'Ottawa intégreront la marche à leurs déplacements quotidiens et leurs styles de vie. Les programmes et les initiatives peuvent être développés et offerts par la Ville seule, cependant, la synergie découlant de partenariats avec d'autres organisations peut avoir une portée beaucoup plus vaste.

Internes

Les activités de sensibilisation et de promotion au sein de la Ville auront également des bienfaits positifs en sensibilisant les gens à l'environnement piétonnier; offrant ainsi du soutien aux autres éléments clés du Plan de la circulation piétonnière que le personnel devra adopter. L'échange de données du SIG au sein de la ville et de l'information relative à la planification, la construction, l'entretien et la restauration des infrastructures piétonnières, et la communication dans le cadre de tables rondes/groupes de travail sur la circulation piétonnière constituent deux domaines clés où la « priorité accordée aux piétons » peut être renforcée à l'interne. Les rapports annuels portant sur les réussites, les problèmes et les priorités futures permettront aux conseillers municipaux de demeurer au fait et de continuer à offrir un leadership qui contribuera à améliorer sans cesse le potentiel piétonnier à Ottawa.

12.3.6 Sommaire des recommandations

Le **tableau 12.2** résume les recommandations du Plan de la circulation piétonnière et les exigences en matière de ressources, et propose une indication de la direction ou du service qui devrait assumer au premier chef la tâche de la mise en œuvre de chacune de ces responsabilités.

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

Tableau 12.2				
Sommaire des recommandations				
N°	Page	Recommandation technique	Répercussions financières	Responsabilité de la mise en œuvre
Chapitre 7 – Réseau piétonnier				
7.1	83	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.	Ressources existantes	STP (Planification stratégique?) et tous les services, s'il y a lieu
7.2	84	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.	Ressources existantes	UTCE et STP
7.3	101	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.	Ressources existantes	À discuter
7.4	101	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.	Ressources existantes	UTCE et STP
7.5	104	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.	Ressources existantes	STP (DTP)
7.6	104	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.	Ressources existantes	STP (Planification stratégique?) et tous les services, s'il y a lieu
7.7	110	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.	Ressources existantes	STP, UTCE et SCP
7.8	114	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.	Ressources existantes	STP, UTCE et SCP
7.9	117	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	100 000 \$	STP (DTP)

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

		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.		
Chapitre 8 – Planification et conception				
8.1	144	Élaborer une charte du piéton, que la Ville adopterait, représentant un engagement à créer une ville propice à la circulation piétonnière. Intégrer la charte du piéton au Plan officiel de la Ville d'Ottawa et au Plan directeur des transports.	Ressources existantes	STP et UTCE
8.2	146	Intégrer les outils et les méthodes de planification de la circulation piétonnière qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière, en particulier le Processus d'amélioration de la circulation piétonnière, aux processus de planification (tels que le processus des plans de conception communautaire) qui formeront ensuite une partie du réseau piétonnier de base. Parmi ces outils figurent également les analyses du potentiel piétonnier et les diverses lignes directrices à l'appui de la circulation piétonnière.	Ressources existantes	UTCE, SCP et STP
8.3	146	Établir une liste de priorités visant des améliorations à l'aménagement paysager et des paysages de rue dans chaque plan secondaire et chaque plan de conception communautaire en vue d'améliorer le potentiel piétonnier.	Ressources existantes	UTCE
8.4	149	Élaborer des lignes directrices en matière de conception et de planification des installations piétonnières qui serviront au cours de l'étude des projets d'aménagement et des processus liés aux projets d'immobilisation. Fonder ces lignes directrices sur l'ensemble des recommandations favorisant la circulation piétonnière énoncées dans les actuelles lignes directrices de la Ville et les lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière.	50 000 \$	UTCE, STP et tous les services, s'il y a lieu
8.5	156	Exiger que les solutions de conception du réseau piétonnier présentées dans le Plan de la circulation piétonnière soient appliquées au processus des demandes d'aménagement. (Voir les recommandations 8.1, 8.3, 8.4 et 8.5.)	Ressources existantes	UTCE, SCP et STP
8.6	156	Modifier les lignes directrices de l'évaluation de l'impact du transport afin qu'elles précisent l'exigence d'une description de la façon dont le site en objet répond aux lignes directrices du Plan de la circulation piétonnière et aux méthodes du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. (Voir la recommandation 8.5.)	Ressources existantes	STP (DCS) et UTCE et tous les services, s'il y a lieu
8.7	167	Se servir des lignes directrices sur les trottoirs et les accotements aménagés (ou zones tampons), présentées au tableau 8.4, dans le but d'orienter les aménagements ou les travaux de réfection des voies de circulation.	Ressources existantes	
8.8	167	Dans le cadre de la construction des nouvelles routes, des travaux de réfection et de restauration routières, mettre en application les lignes directrices de la circulation piétonnière et la méthode du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière.	Ressources existantes	UTCE et STP
8.9	168	Veiller à ce que les zones piétonnières délimitées satisfassent aux lignes directrices en matière d'accessibilité et demeurent exemptes d'obstruction.	Ressources existantes	STP
Chapitre 9 – Sécurité et accessibilité				
9.1	184	Examiner les éléments de conception des trottoirs et des passages pour piétons afin d'assurer qu'ils satisfont aux lignes directrices en matière d'accessibilité et de sécurité présentées dans le Plan de la circulation	Ressources existantes	STP et UTCE

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

		piétonnière et considérer également les dispositifs d'activation des signaux pour piétons sur les refuges piétonniers.		
9.2	190	Examiner les justifications relatives aux plans en échelle démarquant les passages pour piétons pour les appliquer aux endroits tels que les passages pour écoliers, les carrefours giratoires (surtout à voies multiples) et les voies multiples pour virer à gauche et à droite.	Ressources existantes	STP (DTP)
9.3	209	Améliorer les mesures visant à réduire les risques et à accroître l'accessibilité aux piétons dans les zones de construction, comprenant des signaux annonçant les travaux de construction, les voies d'accès temporaires qui sont entièrement accessibles aux piétons et les détours que doivent emprunter les piétons, le cas échéant.	Ressources existantes	STP, UTCE et tous les services, s'il y a lieu
Chapitre 10 – Entretien et restauration				
10.1	222	À titre d'initiative dans le cadre du Plan de gestion stratégique de la Ville, examiner les normes d'entretien des routes et des trottoirs en se penchant particulièrement sur les niveaux de service appropriés et l'entretien selon la classification, en fonction de la vocation du trottoir au sein du réseau de transport.	Ressources existantes	STP (DOS)
10.2	224	Avec le concours des partenaires de la Ville, offrir des programmes de soutien tels que le Programme des bacs de gravillon jaunes et le Programme <i>Snow-Go</i> . À ces programmes peuvent s'ajouter l'élaboration et la mise en œuvre de nouveaux programmes en vue de répondre à des besoins particuliers.	Ressources existantes	STP (DOS)
10.3	233	Entreprendre un examen approfondi des rôles et responsabilités de la gestion du continuum du cycle de vie (planification, construction, entretien, restauration, travaux de réfection et éclairage) des sentiers de sorte que la responsabilité de tous les aspects de l'infrastructure du réseau piétonnier soit prise en compte et soit assignée à la direction ou au service pertinent. (Voir les recommandations 7.1 et 7.3.)	Ressources existantes	STP (DOS)
10.4	233	Adopter les critères d'entretien des trottoirs et sentiers présentés au tableau 10.4.	Ressources existantes	STP (Planification stratégique?) et tous les services, s'il y a lieu
Chapitre 11 – Sensibilisation et promotion				
11.1	247	Élaborer et mettre en œuvre des programmes de sensibilisation et de promotion de la marche dans le cadre du programme de la GDT et entreprendre un examen des programmes de marche existants de sorte à favoriser une approche coordonnée. (Voir les recommandations 7.1 et 10.4.)	50 000 \$	Tous les services concernés

12.4 Les prochaines étapes

De nombreuses étapes sont recommandées afin de faire avancer le Plan de la circulation piétonnière. :

1. Passer en revue les recommandations avec les divers services et directions qui assumeront la responsabilité de sa mise en œuvre.
2. Présenter le Plan et les recommandations au Comité consultatif sur les piétons et le transport en commun.
3. Annoncer l'achèvement du Plan dans un communiqué de presse.
4. Afficher le Plan en format numérique à ottawa.ca, prendre connaissance des commentaires, et rédiger le plan final.
5. Rédiger et présenter au Conseil un rapport à l'intention des employés faisant état de l'achèvement de l'étude, recommandant l'adoption du Plan de la circulation piétonnière et sollicitant les ressources nécessaires afin de mettre en œuvre les recommandations.
6. S'attaquer à la mise en œuvre des recommandations.
7. Commencer, et continuer, à surveiller et à mesurer le succès du Plan, ce qui devrait comprendre la rédaction et la présentation, au Conseil, de rapports annuels de progrès en matière de réussites, de défis et de priorités quant à la mise en œuvre prochaine.
8. Examiner et mettre à jour le Plan de la circulation piétonnière dans un délai raisonnable (recommandé tous les cinq ans).