

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa



Novembre 2013



Une collectivité viable à Ottawa - horizon 2031



ottawa.ca
Services municipaux **3-1-1**
613-580-2400
ATS 613-580-2401
@ottawaville

Sommaire

Le *Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa de 2013* (PCP 2013) s'inscrit dans le cadre de l'initiative « Une collectivité viable à Ottawa », qui constitue un processus de révision complète de la politique de la Ville en matière d'utilisation du territoire, de transport et d'infrastructure décrite dans le *Plan officiel*, le *Plan directeur des transports* et le *Plan directeur de l'infrastructure*. Le PCP 2013 a été conçu dans le but de reconnaître le rôle crucial de la circulation piétonnière dans la création d'une ville attrayante, accessible, sécuritaire, saine et où il fait bon vivre. Il fournit des directives détaillées pour permettre à la Ville de devenir, dans la mesure de sa capacité financière, plus propice à la marche, en proposant des moyens d'améliorer le réseau d'installations piétonnières, la planification et la conception, la sécurité et la promotion, ainsi que l'entretien et la remise en état.

Vision d'Ottawa en matière de circulation piétonnière

Transformer Ottawa en une ville piétonnière de calibre mondial dotée d'un domaine piétonnier tout aussi dynamique et fonctionnel qui encouragera les résidents à marcher 365 jours par année

Une nouvelle vision de la circulation piétonnière (section 1) a orienté l'élaboration du PCP 2013 et contribuera à l'évolution continue de la capitale vers le statut de ville dynamique, esthétique, équitable, saine, durable, sécuritaire et complète. En vertu d'une recommandation émise dans la version précédente du *Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa* approuvé en 2009 (PCP 2009), le PCP 2013 propose une nouvelle *Charte du piéton*. S'appuyant sur la Vision en matière de circulation piétonnière, la *Charte du piéton* énonce des principes directeurs favorisant la création d'un milieu urbain où la marche est un moyen de transport attrayant, sécuritaire et accessible. Ces principes guident aussi les politiques, les programmes et les améliorations d'infrastructure recommandées dans le Plan. Ils ont également permis l'établissement des objectifs de mobilité des piétons pour 2031, particulièrement une augmentation de la part modale de la marche dans l'ensemble de la ville aux périodes de pointe, pour passer de 9,5 % en 2011 à 10 % en 2031. Des objectifs semblables ou plus exigeants ont été établis pour les déplacements à pied dans divers sous-secteurs d'Ottawa (voir les graphiques E.1 et E.2).

Graphique E.1 : Part modale et volume de déplacement/personne : observations de 2011 et objectifs pour 2031 (période de pointe du matin)

Moyen de transport	Part modale		Déplacement/personne		
	2011	2031	2011	2031	Croissance
Marche	9,5 %	10 %	43 200	60 100	39 %

Graphique E.2 : Part modale de la marche pour les déplacements internes : observations de 2011 et objectifs pour 2031 (période de pointe du matin)

	Centre-ville	Banlieues proches	Orléans	Riverside-Sud/ Leitrim	Barrhaven	Kanata/ Stittsville
2011	51 %	14 %	19 %	18 %	23 %	22 %
2031	52 %	16 %	20 %	21 %	24 %	23 %

Les concepts de planification qui peuvent être utilisés pour concevoir et développer des collectivités propices à la marche dans l'ensemble de la ville sont présentés dans ce Plan (section 2). Ils comprennent le recours au développement communautaire et à des techniques d'aménagement urbain, des lignes directrices pour la conception des quartiers piétonniers, l'introduction d'un nouvel outil de planification appelé la carte du potentiel piétonnier et l'élaboration d'un nouvel indicateur destiné à quantifier l'exposition des piétons à la circulation aux intersections dotées de feux de circulation.

Le Plan comprend le développement et la définition de projets proposés pour étendre le réseau piétonnier d'Ottawa (section 3), soit la construction des liens prioritaires manquants, la création de liaisons piétonnières dans les aménagements axés sur le transport en commun et l'ajout de sentiers polyvalents au réseau actuel. L'extension du réseau piétonnier s'appuie sur une nouvelle méthodologie de priorisation et tient compte d'une nouvelle lentille d'abordabilité qui a mené à la création d'un plan d'investissement à trois volets. De plus, le PCP 2013 prévoit de nouveaux ponts et structures polyvalents, classés par ordre de priorité, et intègre les recommandations de l'étude « Le centre-ville en action » réalisée récemment.

Par ailleurs, le PCP 2013 présente les politiques qui permettront de fournir une infrastructure piétonnière (trottoirs et sentiers) au moment d'aménager des collectivités et de construire des rues (section 4). Ces politiques tiennent compte de la volonté de veiller à ce que les nouvelles collectivités soient propices à la marche, de multiplier les occasions d'aménager de meilleures installations piétonnières lors des projets de construction et de réfection routière et de lancer des projets de rénovation prioritaires là où demeurent des discontinuités dans le réseau d'installations piétonnières.

Le potentiel piétonnier exige que les installations piétonnières soient bien entretenues à l'année (section 5). C'est pourquoi le PCP 2013 décrit les normes d'entretien pour les mois d'été et d'hiver et explique la démarche préconisée pour l'entretien hivernal des sentiers polyvalents. De plus, il envisage la possibilité de réorganiser l'entretien des circuits piétonniers desservant les installations de transport en commun et les écoles.

La Ville encourage la marche au moyen de divers programmes promotionnels et axés sur la sécurité (section 6). Le PCP 2013 examine les programmes actuels qui font la promotion de la marche pour les déplacements utilitaires, sensibilisent la population aux bienfaits de la marche et d'un style de vie saine et active, améliorent la sécurité des piétons et des autres usagers de la route, prévoient l'aménagement de quartiers favorables aux piétons, favorisent la mise en place du programme Écoliers actifs et en sécurité et proposent diverses manières d'inciter les gens à marcher.

La Ville d'Ottawa partage cet objectif d'une ville favorable aux piétons avec d'autres organismes gouvernementaux (section 7). Il s'agit notamment de la Province de l'Ontario, de la Ville de Gatineau et du gouvernement fédéral, qui est propriétaire de cinq ponts interprovinciaux et est responsable de la Commission de la capitale nationale.

Table des matières

SOMMAIRE.....	i
1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 CONTEXTE	1
1.2 VISION ET CHARTE DU PIÉTON	2
1.2.1 <i>Vision du piéton</i>	2
1.2.2 <i>Charte du piéton</i>	3
1.3 LA MARCHÉ ET SES BIENFAITS	5
1.3.1 <i>Avantages sanitaires</i>	6
1.3.2 <i>Avantages environnementaux</i>	10
1.3.3 <i>Avantages sociaux</i>	10
1.3.4 <i>Avantages économiques</i>	11
1.4 ANALYSE DES TENDANCES ET OBJECTIFS.....	12
1.4.1 <i>Analyse des tendances</i>	12
1.4.2 <i>Objectifs</i>	15
2.0 VERS DES COLLECTIVITÉS ADAPTÉES AUX PIÉTONS	17
2.1 DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE ET AMÉNAGEMENT URBAIN.....	17
2.2 LIGNES DIRECTRICES SUR LES AMÉNAGEMENTS POUR PIÉTONS.....	18
2.3 CARTOGRAPHIE DU POTENTIEL PIÉTONNIER.....	20
2.3.1 <i>Carte du potentiel piétonnier</i>	20
2.3.2 <i>Élaboration de la carte du potentiel piétonnier</i>	24
2.3.3 <i>Améliorations futures</i>	26
2.4 ÉVALUATION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX PIÉTONS	26
3.0 RÉSEAU PIÉTONNIER	29
3.1 EXAMEN DE LA SITUATION ACTUELLE.....	29
3.2 NOUVEAUX TROTTOIRS ET SENTIERS PROPOSÉS	31
3.2.1 <i>Réseau piétonnier proposé</i>	31
3.2.2 <i>Calendrier de mise en œuvre proposé</i>	39
3.2.3 <i>Justification des projets proposés</i>	39
3.3 SENTIERS POLYVALENTS.....	43
3.4 LE CENTRE-VILLE EN ACTION	44
4.0 MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE	46
4.1 POLITIQUE EN MATIÈRE D'INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES.....	46

4.2	PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT D'INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES	49
4.2.1	<i>Mise en œuvre conjointe aux nouveaux aménagements</i>	50
4.2.2	<i>Mise en œuvre conjointe aux projets de construction et de réfection des routes</i>	51
4.2.3	<i>Mise en œuvre en tant que projets de modernisation</i>	51
5.0	ENTRETIEN DES INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES	54
5.1	ENTRETIEN SAISONNIER	54
5.1.1	<i>Normes d'entretien hivernal</i>	54
5.1.2	<i>Normes d'entretien estival</i>	58
5.1.3	<i>Sentiers polyvalents</i>	59
5.2	LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE CONDITIONS TEMPORAIRES	60
6.0	PROMOTION ET SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ	62
6.1	STRATÉGIE DE GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT	62
6.2	SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET ÉVALUATION	63
6.3	SANTÉ PUBLIQUE	67
6.4	BUREAU DES RELATIONS AVEC LES QUARTIERS	68
6.5	ÉCOLIERS ACTIFS ET EN SÉCURITÉ	69
6.6	AUTRES PROGRAMMES	71
7.0	COOPÉRATION ENTRE LES ADMINISTRATIONS	74
7.1	GOUVERNEMENT FÉDÉRAL	74
7.1.1	<i>Commission de la capitale nationale</i>	74
7.1.2	<i>Ponts interprovinciaux</i>	75
7.2	PROVINCE DE L'ONTARIO	76
7.2.1	<i>Stratégie sur la durabilité du ministère des Transports de l'Ontario</i>	77
7.2.2	<i>Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers</i>	77
7.3	Ville de Gatineau	78
8.0	CONCLUSION	79

ANNEXES

Annexe A – Résumé des recommandations du Plan de la circulation piétonnière de 2009

Annexe B – Charte du piéton de la Ville d'Ottawa

Annexe C – Analyse des tendances

Annexe D – Carte thermique du potentiel piétonnier – Aperçu de la méthodologie

Annexe E – Liste des projets par ordre de priorité

Annexe F – Examen du processus d'établissement des priorités



1.0 Introduction

Une collectivité conçue pour encourager la marche est viable, attirante et durable. La marche favorise l'adoption d'un mode de vie sain, contribue à l'assainissement de l'environnement, appuie la cohésion sociale et l'égalité et tend à donner un plus grand sentiment de fierté local. La Ville reconnaît la grande importance de la marche dans la création d'une ville attirante, accessible, sécuritaire et saine; c'est pourquoi elle a créé le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa (PCPO de 2013) pour ancrer solidement la marche au cœur d'un système de transport durable.

1.1 Contexte

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa a été publié pour la première fois en 2009 (PCPO de 2009) et a été l'un des premiers plans directeurs de la circulation piétonnière au Canada, faisant d'Ottawa l'une des villes les plus adaptées aux piétons en Amérique du Nord. Il propose une philosophie axée sur les piétons en recommandant des changements à apporter aux infrastructures, de même qu'aux politiques et aux programmes, afin d'encourager davantage de gens à marcher plus souvent. Il illustre comment les rues pourraient être transformées selon une conception de qualité supérieure pour favoriser l'amélioration de la qualité du domaine public et la création de collectivités plus viables.

Le PCPO de 2009 visait avant tout à établir une culture de la marche et à améliorer le potentiel piétonnier global, y compris la qualité des trottoirs et des sentiers, l'accès aux bâtiments, les formes d'utilisation du sol et l'aménagement du territoire, la proximité des destinations, le soutien communautaire, les programmes, la sécurité et la commodité de la marche. Pour répondre à l'évolution des conditions à Ottawa au cours des dernières années, de même qu'aux progrès qui ont été réalisés et aux défis relevés dans la mise en œuvre du PCPO de 2009, le Plan doit être mis à jour. Le nouveau PCPO de 2013 se penche sur les réalisations d'Ottawa en matière d'amélioration du potentiel piétonnier depuis 2009 et signale les points à améliorer. L'**annexe A** présente un résumé de l'état d'avancement des recommandations du PCPO de 2009.

La vision, les buts et les objectifs du PCPO de 2009 étaient fondés en grande partie sur les considérations relatives aux piétons du Plan directeur des transports et du Plan officiel publiés antérieurement. Puisque la mise à jour du PCPO coïncidait avec celles du Plan officiel, du Plan directeur de l'infrastructure, du Plan directeur des transports et

du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, elle a permis l'élaboration de politiques coordonnées et intégrées. Le PCPO de 2013 vise à appuyer et à renforcer les politiques pertinentes et à contribuer à l'atteinte des objectifs de gestion de la croissance de la Ville.

1.2 Vision et charte du piéton

1.2.1 Vision du piéton

La vision d'Ottawa en matière de circulation piétonnière est la suivante :

Faire d'Ottawa une ville piétonnière de calibre mondial dotée d'un domaine piétonnier fonctionnel et dynamique qui encourage les gens à marcher toute l'année.

La concrétisation de cette vision contribuera grandement à l'amélioration de la qualité de vie à Ottawa.

Une ville dynamique et esthétique : Un milieu urbain propice à la marche favorise l'interaction sociale et la vitalité de l'économie locale. La Ville mettra l'accent sur l'esthétique de l'espace piétonnier dans la conception physique de l'infrastructure. Une organisation des utilisations du sol qui crée des expériences variées et excitantes sera encouragée, rendant la marche plus intéressante et attrayante.



Une ville équitable : La marche est le seul moyen de transport abordable pour tous qui permet aux enfants, aux personnes âgées et aux personnes de toutes capacités de se déplacer librement. La Ville s'efforce de faire de la marche une option viable pour tous les résidents. Les interruptions inutiles comme des obstacles physiques et des politiques automobiles défavorables seront réduites au minimum, et des ressources suffisantes continueront d'être allouées pour entretenir un espace piétonnier sécuritaire et accessible toute l'année.

Une ville saine : La marche est une façon avérée de favoriser la santé et le bien-être. Il s'agit de l'activité physique de loisir la plus populaire, le tiers des adultes disant pratiquer la marche quatre fois ou plus par semaine. La marche peut réduire le risque global d'apparition de nombreux états chroniques. Les voies piétonnières qui relient des destinations populaires comme les stations de



transport en commun, les écoles, les secteurs d'emploi et les services locaux contribuent à l'augmentation de la marche utilitaire, ce qui favorise un mode de vie sain et actif pour tous les âges.

Une ville viable : Les formes d'utilisation du sol axées sur les piétons réduisent la dépendance à l'automobile, l'utilisation des terrains et les émissions. La Ville reconnaît que l'environnement piétonnier est un espace important qui encourage l'utilisation de moyens de transport durables et qui doit être protégé dans la conception d'infrastructures pour les autres usagers de la route. Les installations piétonnières seront constamment améliorées en fonction du degré de circulation piétonnière.

Une ville sécuritaire : Un environnement dans lequel les résidents se sentent en sécurité et à l'aise de marcher augmente la sécurité communautaire de tous. Avec la création d'espaces publics dynamiques, bien éclairés et stratégiques dans la ville, tous les piétons bénéficieront d'une sécurité accrue.



Une ville complète : La marche fait partie de la plupart des déplacements. Par l'intégration d'un environnement piétonnier attrayant au réseau cyclable et au réseau de transport en commun, la marche et d'autres moyens de transport deviendront une solution de rechange viable à l'automobile. La Ville mettra en place un réseau bien relié de moyens de transport durables qui offrira aux résidents des solutions de rechange à l'automobile.

1.2.2 Charte du piéton

En raison des pressions en matière d'aménagement et de la surenchère des terres, la Ville doit s'assurer que l'environnement piétonnier est un espace valorisé à protéger dans les aménagements destinés à d'autres utilisations. Le PCPO de 2009 soulignait la nécessité d'adopter une Charte du piéton qui représenterait une grande volonté de créer une culture dans laquelle les gens choisissent de marcher, qui tiendrait compte des besoins des piétons et qui fournirait un cadre commun pour aider la Ville à axer ses politiques, activités et relations dans la création d'une telle culture.

En 2006, une Charte internationale de la marche a été élaborée dans le cadre de la série de conférences Walk21 à la suite de discussions approfondies avec des experts des quatre coins de la planète. Walk21 est né pour répondre à la demande croissante

de partenariats entre les décideurs, chercheurs, spécialistes et promoteurs du monde entier qui ont tous le même objectif : créer des collectivités propices à la marche et viables. Les municipalités sont invitées à adopter la Charte internationale pour appuyer la création d'une collectivité saine, efficace et viable. Parmi les municipalités de l'Ontario qui ont signé la Charte, citons Waterloo, Ajax, Clarington et Oshawa. D'autres municipalités, comme Toronto, ont adopté leur propre charte du piéton. Ottawa a signé la Charte internationale en 2011.

La Charte internationale est fondée sur les principes suivants :

- Une mobilité qui favorise l'insertion sociale;
- Des espaces et des endroits bien conçus et bien gérés destinés aux personnes;
- Intégration améliorée des réseaux;
- Planification spatiale et d'utilisation du sol favorables;
- Réduction des dangers de la route;
- Moins de délits et de peur de délits;
- Des autorités plus à l'écoute;
- La culture de la marche.



Dans le cadre de la mise à jour du PCPO en 2013, une Charte du piéton de la Ville d'Ottawa a été élaborée pour définir la vision, les buts et les objectifs du PCPO et lui donner des lignes directrices (**annexe B**). La Charte du piéton affirme la volonté de créer une ville où les gens marchent par choix, et non par obligation.

La Charte présente la vision de la Ville d'Ottawa en matière de circulation piétonnière et définit une série de principes directeurs qui visent à créer un environnement urbain où la marche est un moyen de transport essentiel. La concrétisation de ces principes passe par la mise en œuvre des politiques, des programmes et des améliorations liées aux infrastructures recommandées dans le Plan.



Recommandation 1.1 du PCPO

La Ville adoptera une Charte du piéton qui énoncera les principes directeurs visant à créer un environnement dans lequel la marche est un moyen de transport attrayant, accessible, sécuritaire et populaire. [Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance]

1.3 La marche et ses bienfaits

La marche fait partie de tout déplacement, et tous les résidents d'Ottawa sont des piétons. Les gens marchent pour se rendre à différentes destinations, à tous les moyens de transport en commun, aux installations d'entreposage des bicyclettes et aux parcs de stationnement. La marche se démarque des autres moyens de transport à plusieurs égards :

- Les déplacements à pied font généralement moins de 2,5 km. À Ottawa, environ 21 % des déplacements font moins de 2 km, mais seulement environ 40 % de ces déplacements sont faits à pied. Puisqu'un nombre important de déplacements en automobile sont courts, les résidents pourraient troquer l'automobile pour la marche dans le cas des trajets courts.
- Les déplacements à pied sont flexibles en termes de trajets et sont rarement touchés par la congestion routière.
- Les déplacements à pied ont tendance à être davantage localisés et à se concentrer autour des destinations attrayantes, comme les arrêts de transport en commun, les écoles et les parcs.
- Les piétons cherchent souvent à emprunter les trajets les plus directs et peuvent facilement être découragés par les obstacles et les perceptions de conditions de marche dangereuses.
- Les déplacements à pied sont dynamiques, et les trajets fluides comprennent souvent des raccourcis sur des terrains privés et publics, dans des bâtiments ou sur des places publiques.

La marche reçoit un fort appui du public, et le souhait des résidents d'Ottawa d'avoir accès à des installations piétonnières spécialisées a été mis au grand jour dans le

cadre du sondage de 2013 sur les positions relatives aux trajets réguliers¹. Le sondage a révélé que 99 % des résidents estiment qu'il devrait y avoir des trottoirs sur les routes achalandées (artères et routes collectrices), une majorité écrasante (88 %) indiquant une préférence pour les trottoirs de chaque côté de ces rues. De plus, 88 % des répondants jugent qu'il devrait y avoir des trottoirs sur les routes résidentielles locales.

L'amélioration de l'environnement piétonnier contribue à offrir un vaste éventail d'avantages sanitaires, environnementaux, sociaux et économiques à la collectivité. Les politiques, programmes et améliorations d'infrastructures axés sur la marche recommandés dans le PCPO de 2013 servent à maximiser les avantages suivants, dont profitent tous les résidents d'Ottawa.

1.3.1 Avantages sanitaires

Activité physique

La conception physique des rues et collectivités a une grande incidence sur la santé et le bien-être général. L'aménagement d'environnements propices à la marche et axés sur les piétons peut avoir d'importants bienfaits sur la santé. L'automobile, qui est devenue le principal moyen de transport dans de nombreuses collectivités, a profondément influencé l'environnement bâti des villes et banlieues nord-américaines. Cette tendance a contribué à la baisse des niveaux d'activité physique². À Ottawa, seulement 22 % des jeunes respectent les objectifs d'activité physique recommandés, et seulement 30 % des adultes marchent une moyenne de 10 000 pas ou plus par jour, l'objectif fixé pour ressentir des bienfaits sur la santé selon l'analyse documentaire des pratiques exemplaires³.

La sédentarité peut contribuer à l'apparition de nombreux états chroniques et à la diminution du bien-être psychologique, ce qui peut nuire à la qualité de vie globale d'une personne. En tant que mode de transport actif, la marche a un grand potentiel d'amélioration de la santé de la population, puisqu'elle intègre l'activité physique à un objectif pratique. Il est plus facile d'atteindre les objectifs d'activité physique recommandés en faisant une activité de routine (utilitaire) qu'une activité récréative. Toutefois, seulement 10 % des adultes et 20 % des jeunes d'Ottawa utilisent des modes de transport actif pour se rendre au travail ou à l'école chaque



jour⁴.

Les formes d'utilisation du sol et la conception des rues influencent la propension des gens à marcher pour se déplacer et pour être actif au quotidien. La création d'environnements qui favorisent la marche peut aider à réduire notre dépendance à l'automobile. L'utilisation de modes de transport actif pour se rendre à l'école peut représenter une importante partie des exigences en matière d'activité physique et peut contribuer à la culture d'une vie saine et active. La marche (ou le vélo) pour aller à l'école présente de nombreux autres avantages, notamment l'augmentation de la réussite scolaire, l'augmentation des interactions sociales, l'exposition accrue à la nature, l'apprentissage de la circulation et d'aptitudes à la vie quotidienne, la diminution du stress et l'amélioration de la qualité de l'air aux alentours des écoles.

De nombreuses preuves confirment qu'il y a une corrélation directe entre l'aménagement d'installations piétonnières et la progression de la marche comme moyen de transport privilégié. Les résidents sont 65 % plus susceptibles de marcher dans un quartier où il y a des trottoirs⁵, et l'augmentation du nombre d'installations pour les déplacements à pied en comparaison au nombre d'installations pour les déplacements en voiture accentue la probabilité que les gens marcheront davantage et se serviront moins de leur voiture⁶. Les gens hésitent à se déplacer à pied dans les secteurs où il n'y a pas d'installations piétonnières adéquates (trottoirs et passages pour piétons)⁷.

Sécurité et sentiment de sécurité

Les collectivités dynamiques qui aménagent des rues complètes pour répondre aux besoins des usagers de la route, y compris les piétons, sont essentielles à l'amélioration du sentiment de sécurité et à la promotion des déplacements actifs. Les caractéristiques des infrastructures et des rues jouent un rôle important dans la promotion de la sécurité des déplacements actifs; 64 % des résidents d'Ottawa affirment que l'accès à des rues et à d'autres endroits publics sécuritaires est l'obstacle à la marche lié aux infrastructures le plus important auquel ils se heurtent⁸. L'aménagement de rues complètes par la mise en place de mesures comme la modération de la circulation, la réduction des limites de vitesse et l'amélioration de la sécurité aux intersections, a une importante incidence tant sur la sécurité réelle que la sécurité perçue et augmente la viabilité de la marche comme moyen de transport⁹.

La mesure dans laquelle une rue est adaptée aux piétons influence le risque de blessure. En moyenne au cours des dernières années à Ottawa, 7 piétons sont décédés et 341 ont été blessés chaque année¹⁰. Les dangers de la marche ne sont pas distribués de manière égale. Les personnes âgées sont beaucoup plus susceptibles que les autres tranches de population d'être victimes d'une collision mortelle¹¹. Il est possible de diminuer le nombre de blessures et de décès de piétons en augmentant le potentiel piétonnier et en améliorant la sécurité des rues¹².



L'aménagement de trajets sécuritaires pour se rendre à l'école permettrait d'améliorer la sécurité des piétons. Lorsque les déplacements actifs deviennent le choix santé facile, les enfants en sortent gagnants, et le reste de la collectivité bénéficie aussi de l'amélioration du potentiel piétonnier global et de la sécurité de tous les résidents.

L'aménagement d'une collectivité peut aussi influencer les taux de criminalité locaux et le sentiment de sécurité. Les quartiers qui ne sont pas polyvalents, comme les zones commerciales, sont souvent désertés le soir. Sans « vue sur la rue » qui accompagne un fort débit piétonnier, ces zones peuvent devenir plus vulnérables à la criminalité¹³. Les stratégies de design urbain, comme la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM), peuvent favoriser la sécurité, réduire la vulnérabilité des quartiers à la criminalité et avoir une influence positive sur l'activité physique et le capital social. La PCAM contribue à améliorer la surveillance naturelle et encourage les gens à s'approprier leur environnement¹⁴.

En plus d'augmenter directement le nombre de déplacements à pied, les trottoirs sont une caractéristique importante de l'aménagement d'une rue sécuritaire et augmentent la sécurité des piétons. La présence de trottoirs dans les rues d'un quartier semble diminuer les risques qu'un accident s'y produise¹⁵, et les sites où il n'y a pas de trottoirs ou de sentiers sont les plus dangereux pour les piétons¹⁶. Il a été démontré que la présence de trottoirs réduit la fréquence d'accidents de 65 % à 89 %¹⁷. Il a été conclu que dans les zones résidentielles et les zones résidentielles polyvalentes, il y avait plus de deux fois plus de chances que des collisions mettant en cause un piéton se produisent à des endroits où il n'y a pas de trottoir que ce à quoi on pourrait s'attendre en fonction de l'exposition¹⁸.

Les piétons, surtout les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées, ne devraient pas avoir à marcher dans la rue parce qu'il n'y a pas de trottoir ou qu'il n'y a pas de rampe d'accès au trottoir¹⁹. Des trottoirs et sentiers accessibles devraient être aménagés et entretenus de chaque côté des artères et des routes collectrices en milieu urbain, particulièrement près des zones scolaires et des stations de transport en commun et dans les secteurs à fort débit piétonnier²⁰.

Dans l'*Examen des décès de piétons – Examen de tous les décès accidentels de piétons survenus en Ontario entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010*, qui a récemment été publié, le coroner en chef de l'Ontario recommande que la fragilité du corps humain tienne lieu de paramètre de conception restrictif pour les règles de la circulation²¹. Les municipalités peuvent prendre de telles mesures en examinant des stratégies de réduction de la vitesse et en diminuant la limite de vitesse à 30 km/h dans les zones résidentielles et à 40 km/h sur les autres rues²². Pour réduire efficacement la vitesse à 30 km/h, il faut modifier la conception de la chaussée en plus de changer la limite de vitesse. Lorsque les véhicules circulent à plus de 50 km/h, les risques de blessures mortelles des piétons happés sont très élevés. Le coroner en chef de l'Ontario recommande également que les municipalités intègrent des trottoirs à l'aménagement de nouvelles collectivités et aménagent des trottoirs dans les collectivités existantes pour créer un réseau de trottoirs continu et relié de chaque côté des rues²³.

Santé mentale

Les collectivités complètes axées sur les piétons, où les gens peuvent habiter, travailler, faire des courses et se divertir, offrent des avantages qui dépassent la promotion de l'activité physique à bien des égards. Selon un nombre croissant de travaux de recherche, la santé mentale et le bien-être seraient aussi liés à l'environnement bâti, même si le lien qui les unit est complexe²⁴. En effet, il semble que le fait qu'une collectivité ne soit accessible qu'en voiture et qu'elle se caractérise par un faible potentiel piétonnier, une faible densité et une séparation de l'utilisation du sol entraînerait des conséquences négatives sur la santé mentale des gens qui y résident. Les caractéristiques de l'environnement bâti comme la densité élevée, la diversité des utilisations du sol, la disponibilité des espaces verts et l'accès aux transports ont été associés à un plus faible nombre de symptômes de dépression²⁵. L'activité physique peut atténuer l'anxiété et les sentiments de dépression et favoriser la santé mentale

générale²⁶.

1.3.2 Avantages environnementaux

Dans la mesure où elle réduit la circulation automobile, l'augmentation de la part modale des piétons diminue la pollution atmosphérique, l'émission de gaz à effet de serre et le bruit lié à la circulation. L'adoption de modes de transport actifs réduit l'émission de polluants et de gaz à effet de serre. La marche et le vélo n'ont pas d'effets dommageables pour l'environnement, comme le soulèvement de la poussière et la vibration du sol.

La dépendance à l'automobile présente un éventail d'effets nuisibles à l'environnement partout au pays. Actuellement, plus de 80 % des ménages canadiens possèdent un véhicule personnel, et chaque véhicule contribue en moyenne à quatre ou cinq tonnes d'émissions chaque année. De plus, les taux élevés de possession de véhicules et de dépendance à l'automobile entraînent l'utilisation des sols pour l'aménagement de places de stationnement de même que pour l'élargissement des chaussées nécessaire pour accueillir de forts débits de circulation. Cela a à son tour une influence négative sur la qualité de l'environnement piétonnier, car il est impossible de créer des collectivités denses propices à la marche lorsque les collectivités ont été pensées seulement en fonction de la circulation automobile. Les hauts taux d'utilisation du sol se traduisent par des menaces pour les habitats naturels, en plus d'une augmentation du ruissellement et de la pollution de l'eau en raison d'une grande proportion de surfaces imperméables. L'amélioration de l'environnement piétonnier d'Ottawa réduira la dépendance à l'automobile.

1.3.3 Avantages sociaux

Les environnements qui encouragent la marche et d'autres types de transports durables favorisent la capacité des populations vulnérables de se déplacer en toute sécurité et facilement dans leur quartier. Un environnement piétonnier amélioré qui réduit les obstacles au déplacement à pied permet à un plus grand nombre d'aînés et de personnes handicapées de préserver leur autonomie.

Les collectivités propices à la marche qui comptent différents magasins de proximité, y compris des épiceries, peuvent aider à faire en sorte que les résidents intègrent la marche à leur quotidien.

Le rôle de l'environnement bâti et le potentiel des collectivités propices à la marche dans l'appui de la possibilité pour les résidents de vieillir chez eux sont de plus en plus reconnus. La mobilité et la qualité de vie des aînés dépendent grandement de leur capacité à interagir avec l'environnement bâti et social qui les entoure²⁷. C'est pourquoi les collectivités axées sur les piétons sont essentielles à l'appui de l'autonomie, de la santé et du bien-être d'une population vieillissante et d'autres groupes vulnérables. Des quartiers denses où sont offerts une gamme de services locaux qui appuient la mobilité de tous les usagers peuvent aider les gens à se déplacer dans leur collectivité, réduire les inégalités et contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des populations vulnérables.



1.3.4 Avantages économiques

Les divers avantages environnementaux, sociaux et sanitaires de la marche se traduisent par de plus grandes retombées économiques. Par exemple, on estime que chaque augmentation de 10 % des taux d'activité physique au Canada permet d'économiser plus de 150 M\$ en soins de santé directs chaque année²⁸. Grâce à cette énorme économie, les mesures visant à accroître la marche pour se déplacer sont extrêmement rentables : chaque dollar consacré à des mesures modifiant les infrastructures ou politiques de transport permet d'économiser en moyenne cinq dollars en soins de santé liés aux maladies chroniques comme la cardiopathie. Les environnements propices à la marche améliorent aussi l'accès aux services sociaux, aux lieux de travail et aux établissements d'enseignement, ce qui permet à un plus grand nombre de personnes d'intégrer le marché du travail. Finalement, on estime que les coûts environnementaux du transport au Canada s'élèvent de 14 à 36 G\$ chaque année; les environnements propices à la marche préviennent les effets nuisibles à l'environnement liés à ces coûts.

Les investissements dans les infrastructures piétonnières réduisent la nécessité d'investir dans des infrastructures pour les véhicules, comme l'élargissement de la chaussée, l'aménagement de places de stationnement, la construction de ponts routiers et l'entretien. Il existe aussi un avantage économique aux collectivités denses axées sur les piétons, qui génèrent des recettes fiscales foncières accrues et un rapport coût-efficacité amélioré sur le plan des infrastructures et des services. Des lieux dynamiques où la marche est le mode de transport privilégié peuvent abriter des commerces et des restaurants prospères.

La marche est le moyen de transport accessible universel le plus économique, viable et fréquemment utilisé. Le PCPO de 2013 reconnaît que ce fait et l'adoption des recommandations qu'il contient aideront à créer des espaces piétonniers dynamiques, sécuritaires et accessibles.

1.4 Analyse des tendances et objectifs

1.4.1 Analyse des tendances

Une comparaison des résultats de l'enquête Origine-Destination de 2005 et de 2011 aide à comprendre l'évolution de la marche à Ottawa et à mieux aménager la ville pour y encourager les déplacements à pied. Ces renseignements sont présentés en version détaillée à l'**annexe C**.

Volume général de déplacements à pied. Il y a eu une légère baisse des déplacements à pied entre l'enquête de 2005 et celle de 2011. Par conséquent, les déplacements à pied représentent maintenant 9,5 % de tous les déplacements de la période de pointe du matin (voir l'image 1.1) et 11 % de tous les déplacements, comparativement à 12 % en 2005. Ces données peuvent indiquer que certains déplacements à pied se font dorénavant à vélo, ce qui s'expliquerait en partie par l'augmentation des investissements dans les infrastructures cyclables au cours des dernières années. La marche représente 10 % de tous les déplacements de la période de pointe de l'après-midi et de la période du soir et de la nuit dans les deux enquêtes.

Longueurs des déplacements à pied. La grande majorité des déplacements à pied sont courts : en 2011, 93 % des déplacements à pied de la période de pointe du matin faisaient moins de 2 km (voir l'image 1.1). L'enquête Origine-Destination de 2011 indique aussi qu'environ la moitié (47 %) de tous les déplacements faisant moins de 1 km étaient faits à pied, et que 23 % de tous les déplacements faisant de 1 à 2 km étaient faits à pied. De tous les déplacements de moins de 2 km, environ 35 % étaient faits à pied.

La marche selon le moment de la journée. De 2005 à 2011, il y a eu une augmentation des déplacements à pied durant les périodes de pointe du midi et de l'après-midi, et une diminution durant la période de pointe du matin et la période du soir et de la nuit (voir l'image 1.2). La part de déplacements à pied durant la période du midi se situe au-dessus de la moyenne quotidienne, s'élevant à 15 % en 2005 et à 14 % en 2011.

Image 1.1 Part et longueur des déplacements à pied (période de pointe du matin en 2011)

Tous les moyens de transport

~ 450 000 déplacements durant la période de pointe du matin

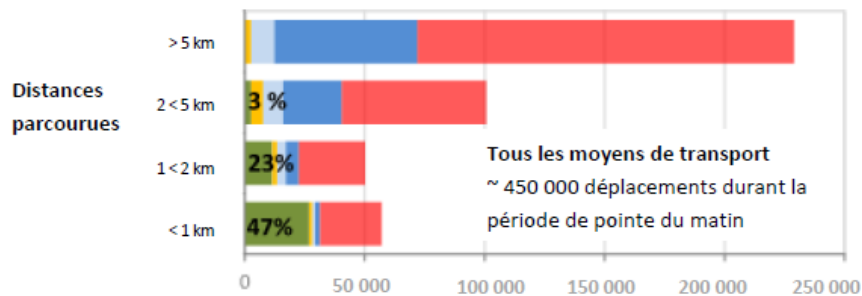
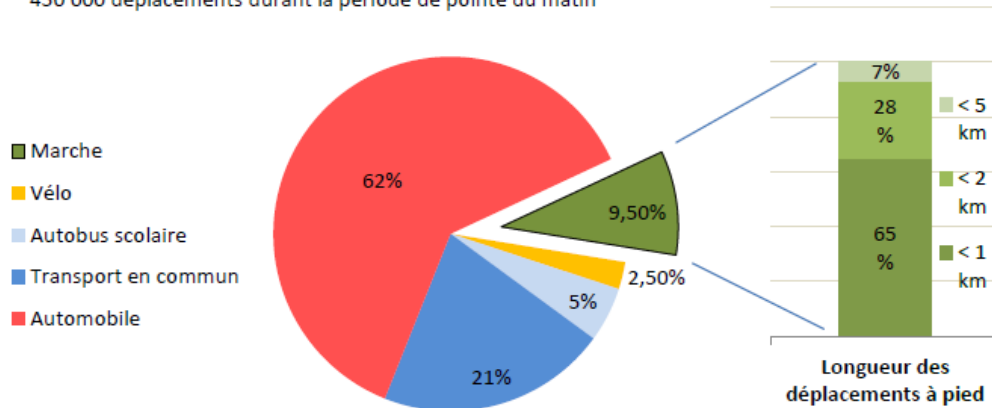
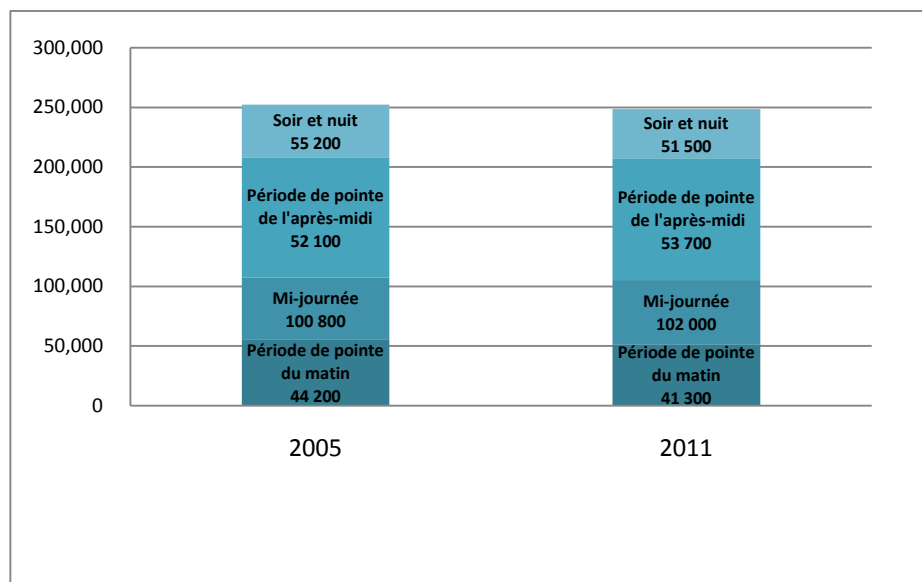


Image 1.2 Déplacements à pied selon le moment de la journée



But des déplacements à pied. Les déplacements pour aller au travail et à l'école représentent 69 % de tous les déplacements à pied de la période de pointe du matin en 2011, comparativement à 77 % en 2005 (voir l'image 1.3). Les déplacements pour aller à l'école représentent une proportion de déplacements à pied plus élevée (respectivement 44 % et 34 % en 2005 et en 2011) que tous les déplacements par d'autres modes (24 % et 21 % au cours des mêmes années). L'image 1.4 illustre les proportions de déplacements quotidiens à pied qui ont été faits pour chaque but sondé en 2005 et en 2011. Les déplacements à pied occupent une part plus importante que la moyenne en ce qui a trait aux déplacements pour aller à l'école et aux déplacements personnels, et légèrement moins importante en ce qui a trait aux déplacements pour aller au travail et aux déplacements pour prendre ou déposer des passagers (p. ex. transport des enfants).

Image 1.3 Déplacements à pied de la période de pointe du matin par but (2011)

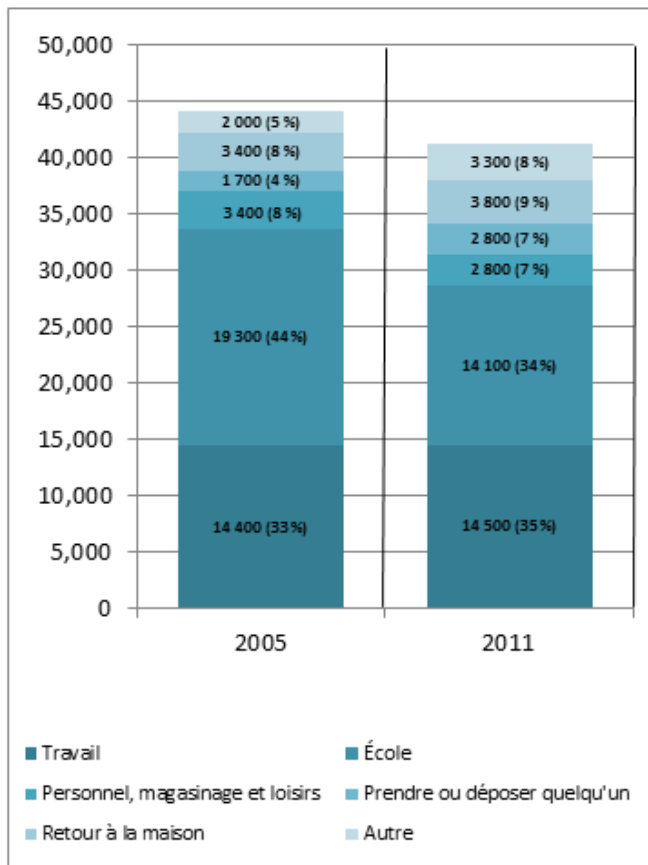
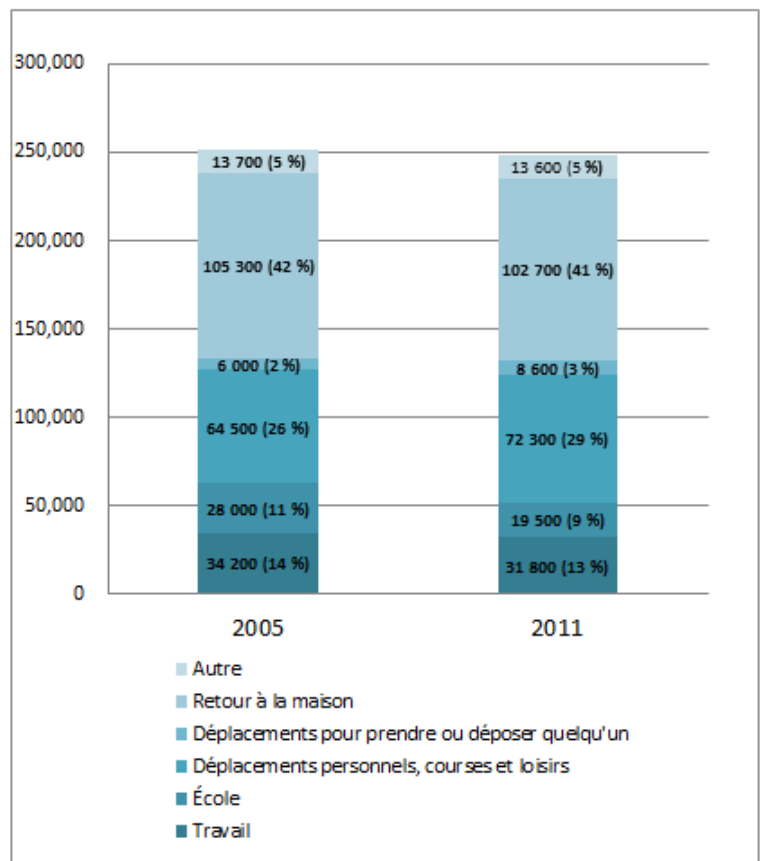


Image 1.4 Déplacements quotidiens à pied par but (2011)



Variation géographique des taux de marche. Le secteur central d'Ottawa a enregistré la proportion de déplacements à pied la plus élevée (41 %) durant la période de pointe du matin en 2011, comparativement à 29 % en 2005. Il s'agit du seul secteur de la ville où l'utilisation de l'automobile est devancée par un autre moyen de transport, ce qui reflète les importantes infrastructures pédestres au centre-ville et l'abondance de lieux de travail, de magasinage et de déplacements personnels non loin de la plupart des résidences.

De tous les déplacements faisant moins de 2 km, près de 70 % sont faits à pied dans la zone centrale. Cette part s'élève à 56 % dans la zone intraurbaine (centre-ville, quartier Glebe, Vieil Ottawa-Sud, Vieil Ottawa-Est, Côte-de-Sable et Marché By), à 30 % dans les autres collectivités situées à l'intérieur de la Ceinture de verdure, à 29 % dans les cinq collectivités urbaines situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure et à 16 % dans la zone rurale.

1.4.2 Objectifs

Objectifs à l'échelle de la ville

En 2011, près de 9,5 % de tous les déplacements de la période de pointe du matin ont été faits à pied. Le Plan directeur des transports a fixé un objectif de 10 % pour 2031 (voir l'image 1.5). Cet objectif peut être atteint en mettant l'accent sur les déplacements courts, les déplacements pour aller à l'école, les déplacements en transport en commun et les déplacements dans les petites zones géographiques (comme à l'intérieur de la Ceinture de verdure et des zones suburbaines).

Image 1.5 Parts modales et volumes de déplacements par personne : Observations de 2011 et objectifs pour 2031 établis dans le Plan directeur des transports (période de pointe du matin)

Moyen de transport	Part modale		Déplacements par personne		
	2011	2031	2011	2031	Croissance
Marche	9,5 %	10 %	43 200	60 100	39 %

Objectifs par sous-secteurs

Bien que le PCPO de 2009 fixe des objectifs pour la part modale de la marche à l'échelle de la ville durant la période de pointe du matin, il est également utile d'établir des objectifs pour les petits sous-secteurs de la ville. Les objectifs par secteurs, comme le présente l'image 1.6, sont plus ambitieux que l'objectif à l'échelle de la ville. L'objectif le plus élevé a été établi pour la zone intraurbaine.

Image 1.6 Part modale de la marche pour les déplacements internes : Observations de 2011 et objectifs pour 2031 établis dans le Plan directeur des transports (période de pointe du matin)

		Parts modales pour 2011 et 2031					
		Zone intraurbaine	Banlieues immédiates	Orléans	Riverside-Sud et Leitrim	Barrhaven	Kanata et Stittsville
Marche	2011	51 %	14 %	19 %	18 %	23 %	22 %
	2031	52 %	16 %	20 %	21 %	24 %	23 %

2.0 Vers des collectivités adaptées aux piétons

2.1 Développement communautaire et aménagement urbain

Une des principales orientations stratégiques du Plan officiel porte sur la croissance dense, durable et abordable. Il s'agit d'un élément important pour la promotion de la marche et du potentiel piétonnier, car il existe un lien indéniable entre le potentiel piétonnier d'une collectivité et les politiques et pratiques d'utilisation du sol établies par la municipalité dans laquelle elle se trouve.

La marche est beaucoup plus fréquente en milieu urbain, en grande partie à cause de la densité élevée de population et d'emplois et des courtes distances de déplacement, de même que la diversité des utilisations du sol où l'on trouve à la fois des logements, des loisirs, des services et des magasins à distance de marche les uns des autres. À l'extérieur du centre urbain, où les distances sont plus longues et les utilisations plus séparées, la marche peut être un moyen de transport pratique pour les déplacements à l'intérieur de la collectivité, par exemple pour se rendre aux stations des couloirs de transport en commun, aller à l'école, faire des courses et se rendre à des destinations communautaires.

Les nouvelles routes, qu'elles soient situées dans le centre urbain, les zones suburbaines ou les villages ruraux, doivent être construites de manière à permettre la circulation piétonnière. Les modèles de quadrillage, qui proposent des routes plus directes, sont mieux adaptés aux piétons que les modèles curvilignes. Dans les collectivités où il y a des culs-de-sac et des modèles curvilignes, l'aménagement de sentiers peut augmenter le potentiel piétonnier.

Plus les avantages d'une collectivité adaptée aux piétons deviennent évidents, plus la demande de nouveaux aménagements contribuant au potentiel piétonnier augmente. Il est important de veiller à la construction d'installations piétonnières de grande qualité et de sentiers pour s'y rendre dans les



secteurs où de nouveaux aménagements sont prévus. Ce besoin concerne non seulement la création d'installations piétonnières et de sentiers les liant au réseau périphérique, mais aussi l'emplacement des installations communautaires et des écoles pour favoriser les déplacements actifs et créer des collectivités axées sur les personnes où il existe un sentiment d'appartenance. Cet objectif peut être atteint grâce à des exercices d'aménagement tels que des plans secondaires et des plans de conception communautaire.

2.2 Lignes directrices sur les aménagements pour piétons

Les deux principaux facteurs qui contribuent à rendre les collectivités propices à la marche sont les suivants :

- des itinéraires piétonniers directs qui relient les services (p. ex. les stations de transport en commun, les écoles, les centres communautaires et les bibliothèques) aux principales destinations (p. ex. les lieux de travail, les résidences et les magasins) où les résidents doivent régulièrement se rendre à pied;
- des installations piétonnières sécuritaires, attrayantes, accessibles et confortables.

La Ville a élaboré un certain nombre de lignes directrices qui soulignent la nécessité de construire des installations piétonnières de qualité, de même que des approches pour aménager ces installations :

- Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales
- Politique sur l'éclairage de la voie publique
- Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers
- Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun

Pour compléter les politiques énoncées dans le présent plan, le personnel élaborera un ensemble de lignes directrices en matière de conception pour l'aménagement d'infrastructures adaptées aux piétons, qui seront utilisées par le personnel pour déterminer les principaux aspects de la conception axée sur les piétons et intégrer ces concepts aux nouvelles constructions et aux projets de réfection.

Ces lignes directrices devraient être prises en compte conjointement avec le Plan officiel, tous les autres règlements applicables (le *Règlement de zonage*, le *Règlement municipal sur les voies d'accès privées*, le *Règlement sur les enseignes*, les plans de conception communautaire) et toutes les autres lignes directrices élaborées par la Ville qui s'y rattachent. Elles orienteront la préparation de nouveaux plans de conception communautaire ou de plans secondaires pour les collectivités et viendront compléter les critères de conception des plans approuvés.

Plus précisément, ces lignes directrices orienteront :

- la conception et l'examen des nouvelles infrastructures;
- la conception et l'examen des projets de reconstruction et de remise en état de la chaussée;
- la conception et l'examen des demandes d'aménagement en ce qui concerne les installations piétonnières.

Recommandation 2.1 du PCPO

Le personnel de la Ville élaborera un ensemble de lignes directrices détaillées en matière de conception pour l'aménagement d'infrastructures adaptées aux piétons. Le directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance se verra attribuer des pouvoirs délégués pour approuver ces lignes directrices et toute révision subséquente.

L'atteinte du potentiel piétonnier pour tous les résidents d'Ottawa comprend la création d'installations piétonnières de qualité qui sont à la fois sécuritaires et accessibles. La Ville d'Ottawa a réalisé d'importants progrès en vue de rendre ses installations accessibles à tous les résidents, y compris les personnes handicapées. Les normes de conception accessible de la Ville, de même que la dernière version de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), orientent la conception d'installations piétonnières accessibles. La création de routes et de sentiers accessibles se traduit par un environnement piétonnier de grande qualité qui profite à tous les usagers.

2.3 Cartographie du potentiel piétonnier

Le potentiel piétonnier d'une collectivité dépend autant de facteurs tangibles, comme l'aménagement, les infrastructures et les destinations, que de facteurs intangibles, comme l'attrait esthétique et le sentiment de sécurité. Compte tenu de la diversité des facteurs, un outil de mesure du potentiel piétonnier doit attribuer une importance relative à un grand nombre d'aspects d'une zone pour témoigner d'une variation du potentiel piétonnier entre les zones.

Le **potentiel piétonnier** reflète les conditions générales de marche dans une zone. Dans une communauté à fort potentiel piétonnier, les piétons disposent d'accès sécuritaires et pratiques aux bâtiments, aux voies piétonnières, au transport en commun ainsi qu'aux parcs, aux services et aux autres commodités du quartier.

Bon nombre de municipalités ont élaboré des outils permettant de quantifier le potentiel piétonnier pour obtenir des renseignements sur l'utilisation et la demande des infrastructures piétonnières existantes et pour déterminer les emplacements qui tireraient profit de nouvelles infrastructures ou d'autres changements à l'environnement piétonnier. Ces outils prennent parfois la forme de cartes des points chauds. Une carte des points chauds illustre la variation du potentiel piétonnier à l'échelle d'une collectivité ou d'une ville entière à l'aide d'un dégradé de couleurs en surimpression où chaque couleur correspond à un degré de potentiel piétonnier. Ces cartes peuvent présenter les « points chauds » de fort potentiel piétonnier, de même que les zones à faible potentiel piétonnier qui bénéficieraient d'améliorations à l'environnement piétonnier.

2.3.1 Carte du potentiel piétonnier

Le PCPO de 2013 comprend une carte des points chauds qui fournit une mesure du potentiel piétonnier de tous les secteurs situés dans les limites du secteur urbain de la ville. Cet outil est fondé sur les données actuellement disponibles; l'outil devrait continuer d'être raffiné à mesure que des données supplémentaires seront disponibles au cours de la durée de vie du Plan, et devrait demeurer en place pour permettre l'évaluation du potentiel piétonnier à l'échelle de la ville en fonction des infrastructures existantes et proposées.

L'image 2.1 présente la carte du potentiel piétonnier de la ville entière, et l'image 2.2, celle des secteurs urbains et suburbains.

La carte du potentiel piétonnier expose les points chauds de fort potentiel piétonnier au centre-ville et au Marché By, ce qui reflète le grand nombre d'infrastructures piétonnières, la densité de population et d'emplois, les commerces, services et loisirs de même que les commodités pour piétons dans ces zones. Des sections de la rue Bank dans le quartier Glebe et de la rue Wellington dans le secteur Hintonburg présentent le même fort potentiel piétonnier. Le potentiel piétonnier dans le reste des secteurs urbains et suburbains se situe dans la moyenne de l'échelle du potentiel piétonnier, plusieurs points chauds propices à la marche étant situés à proximité des principales zones commerciales. De même, les centres de la plupart des villages ruraux avoisinants sont présentés comme de petits points chauds, ce qui reflète la concentration de magasins et de services de village dans ces secteurs. Les zones rurales de la ville ne présentent aucune couleur, puisqu'elles sont situées loin des principales destinations et, dans bien des cas, qu'elles ne sont pas reliées par des infrastructures piétonnières.

Compte tenu de son échelle globale, la carte du potentiel piétonnier peut servir d'outil d'orientation des améliorations au domaine piétonnier. À la base, la carte du potentiel piétonnier fournit un aperçu des secteurs de la ville à fort et à faible potentiel piétonnier, indiquant quelles collectivités présentent des caractéristiques efficaces favorisant le potentiel piétonnier et peuvent servir d'exemples pour encourager le développement ailleurs. Les secteurs à faible potentiel piétonnier pourraient être des candidats à l'amélioration des infrastructures communautaires ou des diverses utilisations du sol. Comme le potentiel piétonnier d'un secteur fluctue en fonction des données sur les caractéristiques, la carte du potentiel piétonnier peut aussi être utilisée comme outil de modélisation pour générer des prévisions du potentiel piétonnier liées aux changements d'infrastructures, d'utilisation du sol ou de caractéristiques pour piétons dans un secteur.

Image 2.1 Carte du potentiel piétonnier (ville entière)

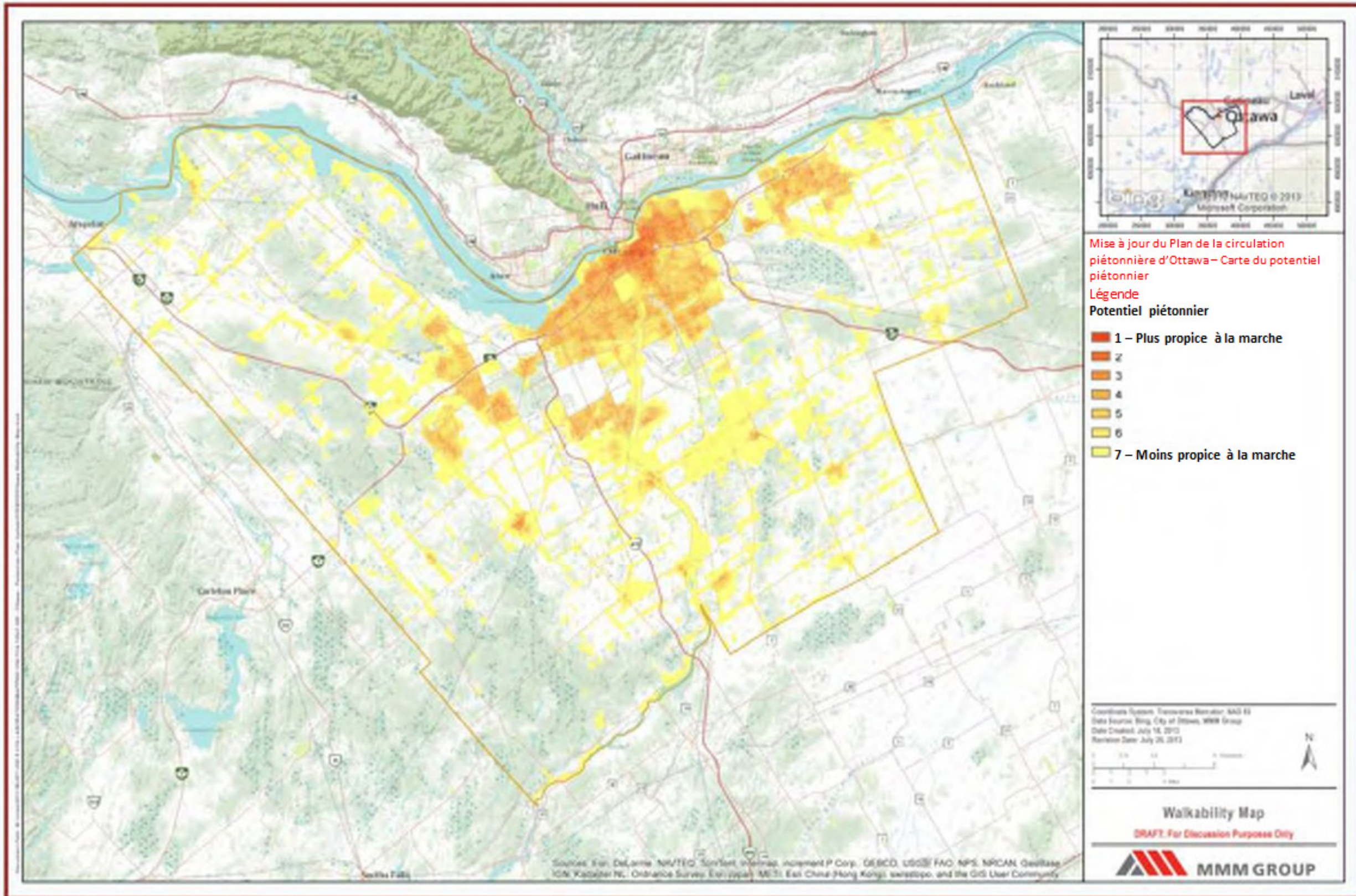
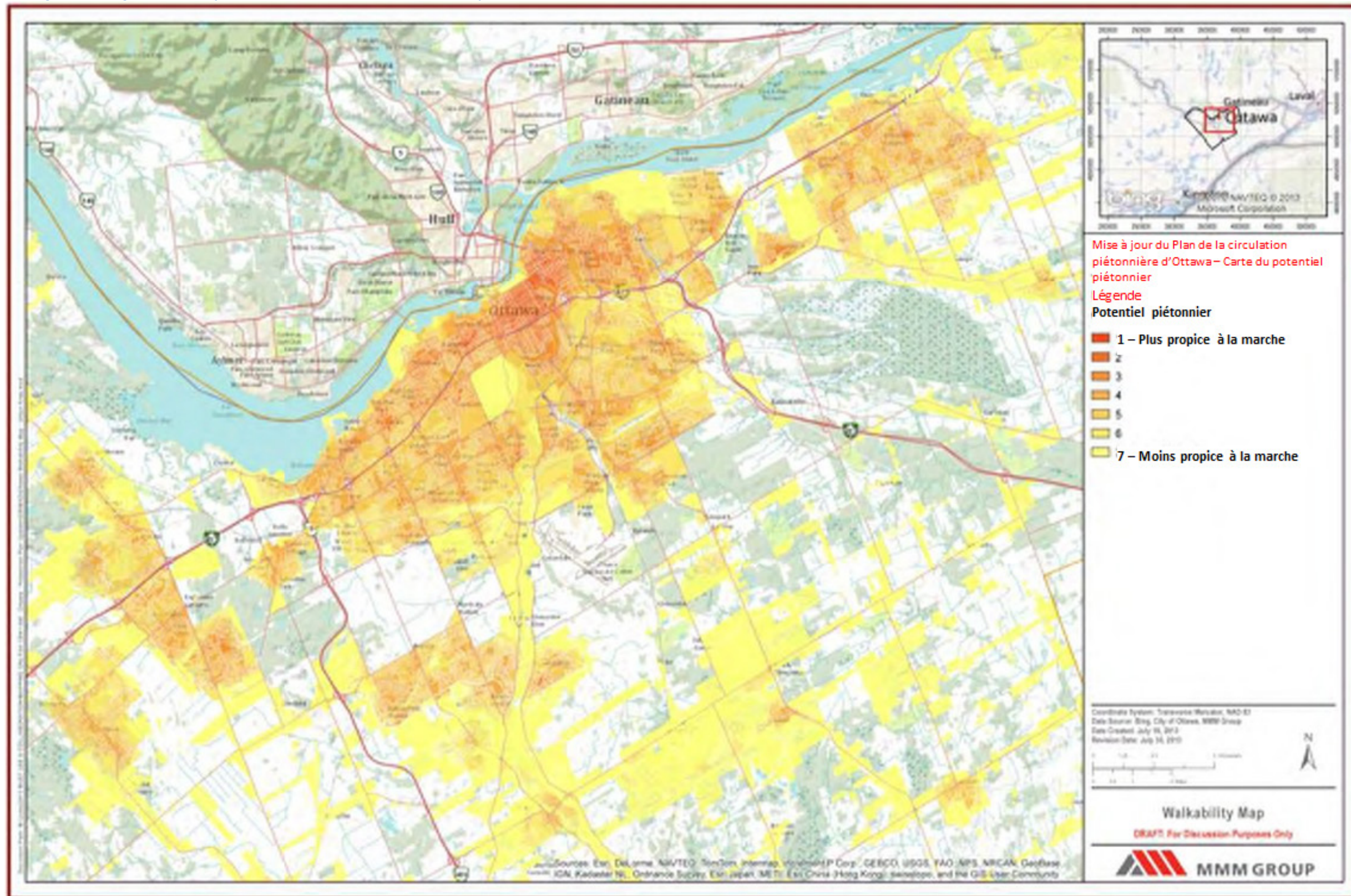


Image 2.2 Carte du potentiel piétonnier (secteurs urbains et suburbains)



2.3.2 Élaboration de la carte du potentiel piétonnier

La carte du potentiel piétonnier a été conçue à l'aide de données spatiales qui ont permis de créer un fin quadrillage couvrant la ville entière; le potentiel piétonnier de chaque cellule de grille dans la ville peut être mesuré en fonction du nombre de caractéristiques favorisant le potentiel piétonnier situées à distance de marche de cette cellule. Cette approche permet d'assurer que la carte fournit une mesure globale du potentiel piétonnier de toute destination possible dans la ville et présente la variation du potentiel piétonnier d'un secteur à l'autre.

La Ville tient un éventail de couches cartographiques présentant l'aménagement et la distribution de divers éléments spatiaux de la ville, allant des caractéristiques des infrastructures, comme les routes et les trottoirs, aux caractéristiques naturelles, comme les arbres et les plans d'eau. À la lumière de ces données, les facteurs qui ont une incidence sur le potentiel piétonnier sont alors pris en considération et additionnés pour créer une carte illustrant le potentiel piétonnier.

Dans le cadre de l'élaboration de la carte du potentiel piétonnier pour Ottawa, le potentiel piétonnier a été défini comme une combinaison des cinq thèmes généraux suivants :

- la facilité de traverser les rues;
- la présence de trottoirs et les caractéristiques s'y rattachant;
- l'intégration du transport en commun;
- la qualité de l'échelle de la rue et du paysage de rue;
- l'utilisation du sol.

Au total, 14 couches cartographiques ont été utilisées comme mesures du potentiel piétonnier en lien avec ces thèmes. Puisque certains aspects communautaires sont plus susceptibles que d'autres d'influencer le potentiel piétonnier, des pondérations individuelles ont été utilisées pour chaque couche de mesure pour refléter leur importance relative comme mesures du potentiel piétonnier. L'image 2.3 ci-dessous présente les 14 couches utilisées et la pondération qui s'y rattache pour calculer le potentiel piétonnier.

L'**annexe D** présente une explication plus détaillée de la structure des données et de la méthodologie de conversion des données spatiales fournies par la Ville en couches utilisées pour calculer le potentiel piétonnier.

La carte finale du potentiel piétonnier est le résultat de la somme pondérée de toutes les couches mentionnées ci-dessus. La série de points établis par ce calcul a été divisée en sept segments égaux pour illustrer la progression entre les secteurs à faible potentiel piétonnier et ceux à fort potentiel piétonnier.

Image 2.3 Données géographiques utilisées dans la création d'une carte du potentiel piétonnier

Thème	Couche de données	Pondération
Facilité de traverser les rues	Densité d'intersections (une densité d'intersections élevée indique un nombre élevé de rues qui se croisent, ce qui implique un nombre élevé d'éventuelles voies piétonnières)	10
	Nombre de signaux piétonniers à décompte	10
	Nombre de signaux sonores pour piétons	2
Présence de trottoirs et caractéristiques s'y rattachant	Installations ouvertes toute l'année	5
Intégration du transport en commun	Arrêts de transport en commun	5
Qualité de l'échelle de la rue et du paysage de rue	Art public	1
	Arbres de rue	5
	Mobilier urbain	2
	Parcs à proximité	5
Utilisation du sol	Densité de population	10
	Densité d'emploi	10
	Installations communautaires à distance de marche	10
	Commerces à distance de marche	10
	Écoles à distance de marche	10

Recommandation 2.2 du PCPO

La Ville intégrera les données appropriées dans la base de données du SIG pour qu'elles soient prises en compte dans les futures versions de la carte du potentiel piétonnier et pour mieux évaluer le potentiel piétonnier des quartiers d'Ottawa.

[Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance / Service des travaux publics / Services d'infrastructure]

2.3.3 Améliorations futures

La version actuelle de la carte du potentiel piétonnier est limitée par la disponibilité des ensembles de données entrés dans un format compatible avec le Système d'information géographique (SIG). Il existe une foule de caractéristiques structurelles, communautaires, naturelles et intangibles qui pourraient être utilisées comme mesures supplémentaires du potentiel piétonnier et qui pourraient être intégrées à l'outil de cartographie, si elles étaient disponibles dans le SIG. Par conséquent, la carte du potentiel piétonnier devrait être considérée comme un outil en évolution qui dépend de la disponibilité de nouvelles données pour raffiner la mesure du potentiel piétonnier dans la ville. La carte du potentiel piétonnier pourrait être mise à jour périodiquement pour refléter les infrastructures qui se construisent et être calibrée pour que la pondération des couches de données de chaque aspect soit mise à jour à mesure que des sources de données supplémentaires sont intégrées.

2.4 Évaluation des niveaux de service aux piétons

Les installations destinées aux piétons dans les rues de la ville sont généralement fournies de deux façons :

- le long des routes, sous forme de trottoirs et de sentiers polyvalents;
- aux intersections, sous forme de caractéristiques comme les passages pour piétons, les feux de circulation, les panneaux d'arrêt et les signaux piétonniers, y compris les décomptes numériques.

Le long des routes, la nécessité d'adapter l'aménagement aux piétons est prévue par les politiques municipales de même que par diverses normes et lignes directrices en matière d'aménagement.

Aux intersections, il manque de conseils techniques précis pour négocier des compromis entre les différents usagers de la route (automobilistes, usagers du transport en commun, cyclistes et piétons). Pour remédier à la situation, la Ville établira une évaluation intermodale de niveau de service, après avoir élaboré des mesures de rendement appropriées pour tous les moyens de transport. Il existe un certain nombre de mesures de rendement qui décrivent le fonctionnement des intersections du point de vue des véhicules, et de telles mesures doivent également être élaborées pour décrire le fonctionnement des intersections du point de vue des piétons. À cette fin, le PCPO de 2013 prévoit une méthode quantitative pour mesurer la qualité des services aux piétons en évaluant l'exposition des piétons à la circulation aux carrefours à feux.

Étant donné que les principaux obstacles au confort et à la sécurité des piétons qui traversent aux carrefours à feux sont la distance à parcourir pour traverser, les conflits avec les véhicules qui tournent et le temps nécessaire pour traverser, l'exposition des piétons à la circulation aux carrefours à feux tient compte de deux principales mesures :

1. *L'exposition au moment de traverser l'intersection*, évaluée en fonction des cinq critères suivants :
 - a) **Distance à parcourir pour traverser** – Principal élément de la traverse ou obstacle à la traverse pour les piétons aux intersections, ce qui comprend le nombre de ruelles qu'un piéton doit traverser et tient aussi compte de la présence de refuges pour piétons et de voies de virage à droite.
 - b) **Durée du signal et caractéristiques de réglage** – Ces facteurs déterminent le type et le niveau de renseignements fournis aux piétons et si la durée du signal réduit, élimine ou exacerbe les conflits entre les piétons et les véhicules qui tournent. Sont pris en considération les feux de circulation pour les virages à gauche et à droite conflictuels, la présence de décomptes numériques et les cycles devancés pour piétons, de même que la vitesse de marche utilisée pour calculer le délai de dégagement.
 - c) **Rayon du coin** – Les rayons de coins des intersections ont une incidence sur la vitesse des véhicules qui tournent à droite et sur la distance que les piétons doivent parcourir pour traverser.
 - d) **Virages à droite au feu rouge** – Qu'il soit permis ou non, le virage à droite au feu rouge influence le risque de conflit entre les véhicules et les piétons.
 - e) **Aménagement des passages pour piétons** – La présence et les caractéristiques de conception des passages pour piétons peuvent contribuer à sensibiliser les automobilistes à la possibilité que des piétons traversent la rue.

2. Le *délai moyen ou maximum pour traverser*, calculé en fonction de la synchronisation des feux de circulation.

La méthode proposée fera l'objet d'une évaluation approfondie et sera modifiée au besoin. Elle doit être utilisée comme mesure de rendement pour les piétons aux carrefours à feux seulement; d'autres travaux doivent être faits pour étendre son utilisation aux autres types d'intersections et aux installations piétonnières.

Recommandation 2.3 du PCPO

La Ville continuera d'élaborer des mesures de rendement appropriées pour quantifier l'incidence de diverses conceptions de routes sur les piétons, qui mèneront à l'adoption de mesures de niveau de service pour les piétons.

[Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance]

3.0 Réseau piétonnier

La présente section porte sur la création et la définition du réseau piétonnier proposé. La cartographie du réseau existant et du réseau proposé figure dans cette section, tout comme le processus d'établissement de priorités qui a été entrepris pour déterminer les liaisons piétonnières (jugés abordables) qui seront construites au cours de l'horizon de planification du PCPO de 2013. La section traite aussi des discussions sur le plan *Le centre-ville en action* et les plans d'aménagement axé sur le transport en commun ainsi que sur leur lien avec la création du réseau piétonnier du PCPO de 2013.

3.1 Examen de la situation actuelle

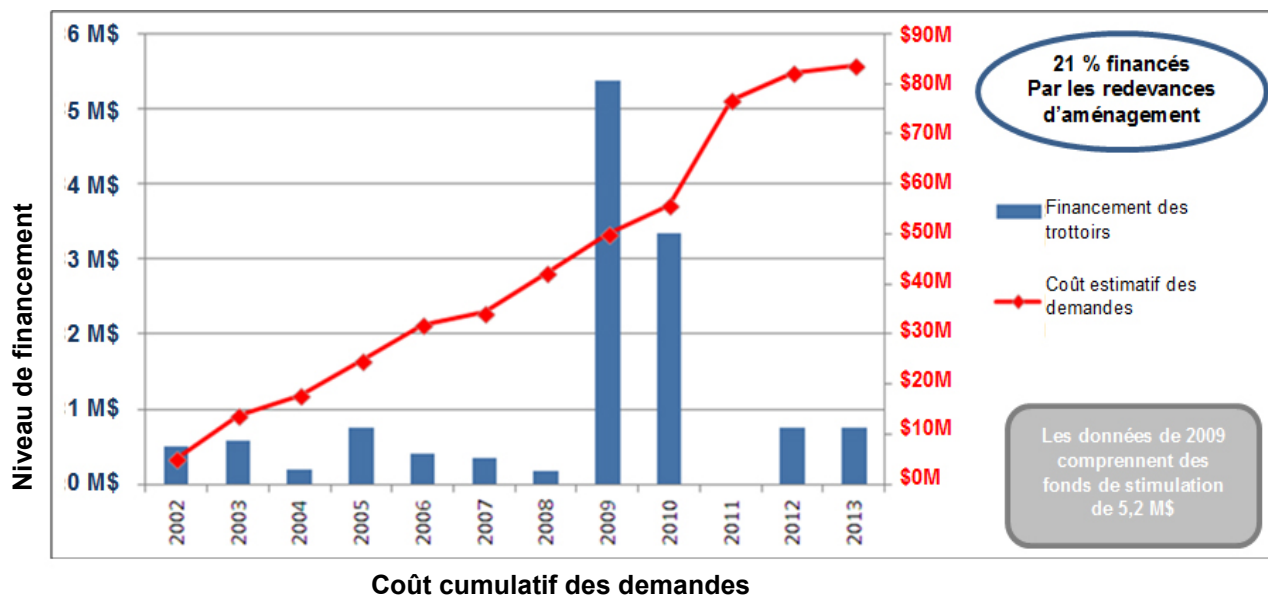
Réseau actuel de trottoirs et de sentiers. À l'heure actuelle, la Ville entretient un vaste réseau de trottoirs dans les secteurs les plus densément peuplés du territoire de la ville. Les trottoirs existants ont été aménagés jadis, selon d'anciennes exigences municipales, de sorte qu'aujourd'hui, il y a habituellement des trottoirs des deux côtés des principales artères et routes collectrices urbaines, et d'un côté ou des deux côtés des routes collectrices secondaires. Dans les quartiers situés près du centre-ville, il y a généralement des trottoirs des deux côtés des rues résidentielles locales, alors que dans les rues résidentielles hors du centre-ville, il n'y a d'ordinaire pas de trottoir ou il y en a d'un seul côté. Dans les secteurs suburbains, les aménagements suivent en général la tendance passée d'aménager un trottoir d'un côté des routes collectrices locales et de ne pas en aménager dans les rues résidentielles locales et les routes qu'empruntent les autobus.

Le réseau de trottoirs de la Ville est complété par des sentiers polyvalents (appartenant à la Ville et à la Commission de la capitale nationale), qui relient les parcs et les principaux espaces verts et qui servent de sentiers de déplacements actifs dans les quartiers. Beaucoup de sentiers sont utilisés à des fins de loisirs par les piétons et les cyclistes.

Nouvelle méthode d'établissement de priorités des demandes. Selon le PCPO de 2009, le programme d'infrastructures piétonnières répondait aux demandes de la collectivité en matière de nouveaux trottoirs et sentiers, tout en accordant une attention particulière à l'aménagement des liaisons manquantes entre les stations de transport en commun, les écoles, les parcs, les installations publiques et récréatives, les églises, les édifices publics, les centres de vente au détail, les centres commerciaux et les centres d'emploi ainsi que d'autres importantes destinations communautaires. Le processus

consistait à organiser les demandes par ordre de priorité, selon une méthodologie où chaque lieu proposé était noté et classé, en vue d'allouer des fonds pour la construction de nouvelles installations piétonnières dans les tronçons prioritaires. Le processus a révélé l'importante nécessité de construire des installations piétonnières, tandis que par le passé, le financement ne permettait la construction que pour les quelques tronçons classés en tête de liste chaque année. Le processus comportait un défaut : la base de données comprenait seulement les tronçons pour lesquels la collectivité avait demandé une évaluation, et aucun examen global du réseau n'était fait. La base de données sur les piétons était un document évolutif pouvant faire l'objet d'un reclassement constant à mesure que de nouvelles demandes étaient évaluées et ajoutées. Le cycle continu de mises à jour donnait lieu à la création de listes de projets d'infrastructures piétonnières d'une année sur l'autre et ne s'inscrivait pas dans une vision de planification à long terme. Les travaux à compléter dans le réseau piétonnier sont trop nombreux (et les travaux de modernisation trop coûteux) pour que la Ville puisse combler toutes les lacunes. L'image 3.1 illustre l'historique de financement du programme par rapport au financement nécessaire pour répondre à la demande constante d'examen.

Image 3.1 Financement du Programme d'installations piétonnières



3.2 Nouveaux trottoirs et sentiers proposés

L'approche la plus directe pour favoriser les déplacements à pied est d'étendre ou d'améliorer les infrastructures piétonnières, y compris les trottoirs et les sentiers²⁹. En effet, une étude a révélé que toute hausse de 1 % de la proportion des routes ayant des trottoirs peut augmenter les déplacements à pied de 1,23 %³⁰. Une autre étude a démontré que chaque augmentation de 10 km de longueur de trottoir correspondait à une augmentation des déplacements à pied dans le quartier de 5,38 minutes par semaine par personne³¹.

Le PCPO de 2013 constitue une occasion d'examiner et d'améliorer le réseau piétonnier et la méthode d'établissement de priorités des demandes de nouvelles liaisons piétonnières. L'ordre de priorité des projets a été recentré pour influencer plus efficacement la part modale tout en appuyant une intégration plus poussée du transport en commun et des trajets pour se rendre à l'école pour favoriser la marche comme mode de déplacement quotidien viable.

La nouvelle approche comprend un scénario de planification pluriannuelle pour déterminer et mettre en œuvre les projets d'infrastructures piétonnières prioritaires, ce qui permet de mieux les intégrer aux autres projets d'immobilisations, d'améliorer l'élaboration du budget et les prévisions, de favoriser la mise à niveau des ressources et des capacités et de sensibiliser et informer un public plus large.

3.2.1 Réseau piétonnier proposé

L'image 3.2 illustre les emplacements et la période de mise en œuvre des projets piétonniers prioritaires à intégrer aux budgets graduels de mise en œuvre du PCPO. L'image 3.3 présente la liste des projets, tandis que la liste plus détaillée, comprenant le quartier et la longueur, figure à l'**annexe E**.

Image 3.2 Projets du réseau piétonnier proposés du PCPO de 2013

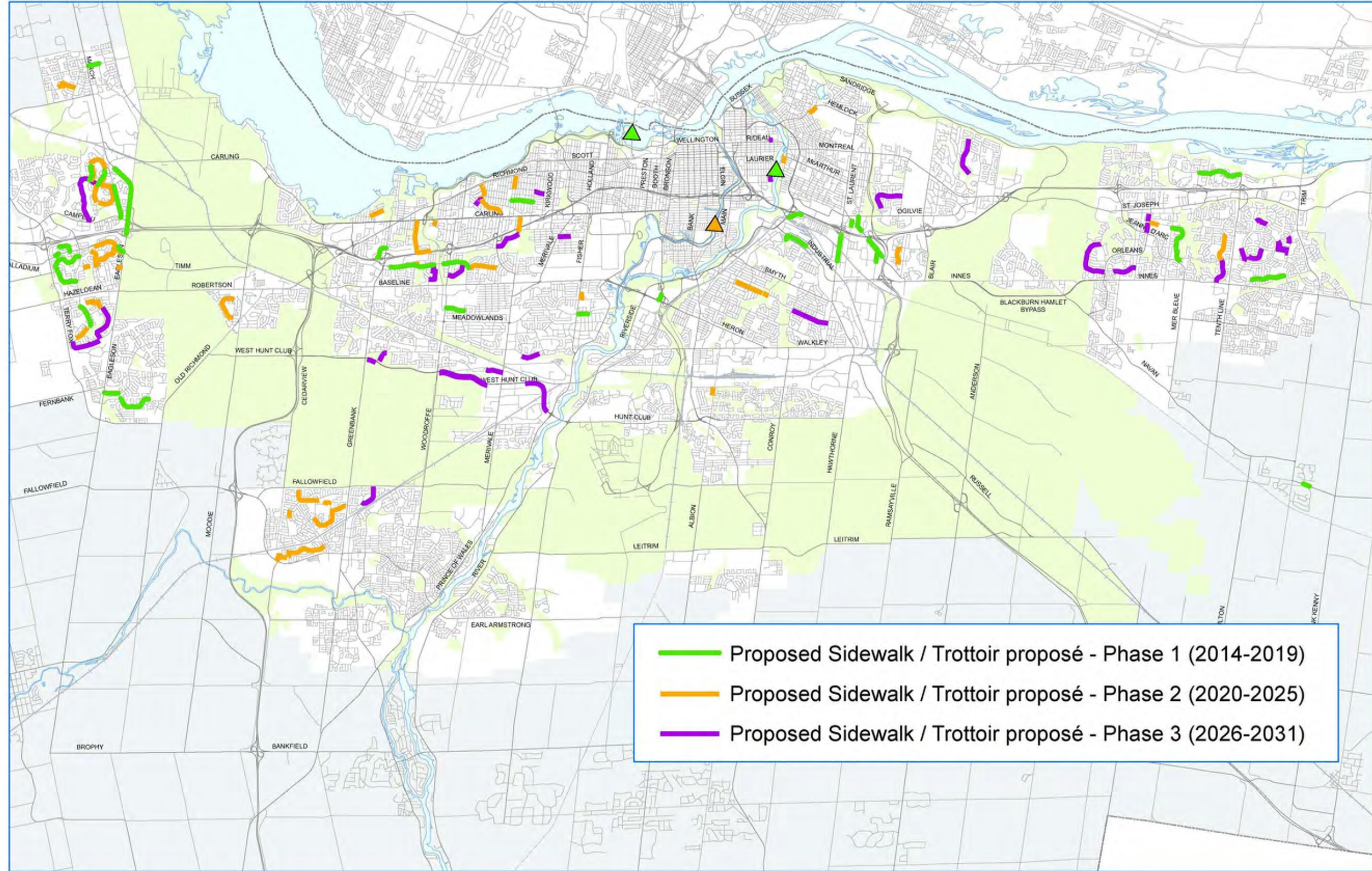


Image 3.3 Réseau de voies piétonnières abordable 2031 – Projets par phases de mise en œuvre**Phase 1 (2014-2019)**

Promenade Bridgestone (côté nord) – de la promenade Grassy Plains au chemin Eagleson

Bretelle de sortie de l'avenue Bronson vers le chemin Heron (côté ouest) – Station de transport en commun en direction du chemin Heron

Chemin Castlefrank – de la voie Torcastle à la promenade Winchester

Chemin Colonial – de la promenade Henn à la promenade Delson

Avenue Cummings – du chemin Cyrville au chemin Ogilvie

Chemin Cyrville (côté nord) – de l'avenue Cummings au couloir de transport en commun

Chemin Cyrville (côté nord) – du chemin Star Top à l'avenue Labrie

Chemin Cyrville (côté sud) – de 250 m à l'est du chemin Star Top à 200 m à l'est du couloir de transport en commun

Avenue Dovercourt – de l'avenue Churchill à l'avenue Broadview

Avenue Dumaurier – du croissant Ramsey au chemin Pinecrest

Promenade Gardenway – de la voie Thicket au boulevard Portobello

Promenade Grassy Plains – de la promenade Stonehaven à la promenade Bridgestone

Terrasse Halton – de la voie Flamborough à l'avenue Newcastle

Avenue Industrial (côté sud) – tout juste à l'est de la promenade Trainyards à la voie Neighbourhood

Rue Iris – du chemin Pinecrest à la promenade Navaho

Boulevard Jeanne d'Arc – de la rue Champlain au chemin Tenth Line

Chemin Katimavik – de l'avenue Davis (côté nord) au sentier polyvalent

Chemin Katimavik (côté nord) – du chemin Eagleson à la voie Hearst

Chemin Klondike (côté nord) – du chemin March au chemin Sandhill

Chemin March (côté sud) – du chemin Teron à la bretelle de l'autoroute 417 S

Promenade McCurdy – du chemin Castlefrank (nord) au chemin Castlefrank (sud)

Promenade McGibbon – du chemin Katimavik à l'avenue Davis

Promenade Meadowlands (côté sud) – de l'avenue Fisher à l'avenue Apeldoorn

Rue Michael (côté est) – du chemin Cyrville à 150 m au sud du chemin Cyrville

Promenade Parkglen – de l'avenue Woodroffe à l'avenue Withrow

Boulevard Saint-Laurent (côté est) – de la bretelle d'accès à l'autoroute 417 en direction est au chemin Tremblay

Boulevard Saint-Laurent (côté est) – du chemin Tremblay au chemin Belfast

Chemin Star Top (côté est) – du chemin Cyrville au chemin Algoma

Promenade Sunview – du boulevard Belcourt à l'avenue Des Épinettes

Chemin Teron (côté est) – de la promenade Campeau au trottoir existant

Chemin Teron (côté est) – du trottoir existant au chemin Beaverbrook

Chemin Tremblay (côté nord) – de la promenade Riverside au couloir de transport en commun

Promenade Varley (intérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Carr (nord)

Phase 2 (2020-2025)

Avenue Ahearn – de la rue Farrow à la rue Scrivens

Chemin Albion – du croissant Brenda au chemin Johnston

Chemin Arnot (côté est) – du chemin Dynes à l'avenue Fisher

Chemins Banning, Abbotsford et Morrena – de la promenade Abbeyhill au chemin Morrena

Avenue Brady – de l'avenue Newcastle à la terrasse Halton – Avenue Newcastle

Avenue Broadview – de l'avenue Byron à l'avenue Princeton

Rue Carrière – du boulevard Orléans au boulevard Belcourt

Chemin Castlefrank – de la promenade Sheldrake (nord) à la promenade Sheldrake (sud)

Promenade Chimo (des deux côtés) – du chemin Katimavik à la voie Anik et au croissant McClure

Avenue Clyde – de l'avenue Carling à l'avenue Woodward

Chemin Cobden – de la rue Iris à la promenade Elmira

Avenues Connaught et Roman – de l'avenue Carling à la rue Hindley

Avenue Edgeworth – de la promenade Georgina à l'avenue Carling

Avenues Hemlock et Beechwood – du chemin Oakhill au chemin Lansdowne

Chemin Kakulu (tronçons) – de la promenade Drainie au chemin Eagleson

Chemin Katimavik – du chemin Eagleson à l'ouest de la promenade Whitney

Promenade Larkin – de la promenade Saint-Remy au croissant Andrea

Promenade Leacock (intérieur) – du chemin Beaverbrook au chemin Beaverbrook – sentier polyvalent

Promenade Leacock (extérieur) – du chemin Beaverbrook à la voie Leacock

Promenade Malvern – de la rue Fable au chemin Greenbank

Chemin Meadowbrook – de la rue Dondale au croissant Bortolotti

Promenade Navaho – de la rue Iris à la promenade Erindale

Chemin North River – de l'avenue McArthur à l'avenue Stevens

Chemin Pleasant Park (côté nord) – de la ruelle Lynda à la promenade Alta Vista

Promenade Prestwick – de la rue Amiens à l'avenue Des Épinettes

Promenade Seyton – de la promenade Cymbeline à la promenade Seyton

Chemin Sherbourne – de l'avenue Byron au chemin Bromley

Promenade Sherway – de la rue Fable à la promenade Malvern

Promenade Tartan – de la promenade Strandherd à la promenade Townsend

Promenade Varley (intérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Milne (nord)

Promenade Varley (extérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Carr (nord)

Promenade Varley (extérieur) – du chemin Beaverbrook à la ruelle Varley (sud)

Promenade Varley (extérieur) – du croissant Carr (nord) à la ruelle Varley (nord)

Promenade Weybridge – de la promenade Maravista à la porte Delmeade

Phase 3 (2026-2031)

Voie Bottruell – de la promenade Merkley au boulevard Charlemagne

Rue Clare – de l'avenue Churchill à l'avenue Tweedsmuir

Croissant Como – du boulevard Varennes au boulevard Varennes

Croissants Deancourt et Briarfield – de la promenade Princess Louise au sentier existant

Rue Field – de l'avenue Woodroffe à la rue Iris

Promenades Glamorgan et Rothesay – du chemin Castlefrank au chemin Old Colony

Promenade Holitman – de la promenade Foxfield au chemin Fallowfield

Chemin Knoxdale – du chemin West Hunt Club à la rue Conover

Promenade Knudson, voie Weslock et chemin Beaverbrook – de la promenade Campeau à la promenade Leacock (extérieur)

Promenade La Vérendrye – de l'avenue Quincy au chemin Ogilvie

Chemin Matheson – de la rue Ogden à la promenade Bathgate

Promenade Meadowglen – du boulevard Orléans à la promenade Forest Valley

Promenade Meadowglen – du croissant Summerfields au chemin Boyer

Chemin Old Colony – de la promenade Rothesay à la promenade Abbeyhill

Boulevard Orléans – de la rue Notre Dame au boulevard Jeanne d'Arc

Promenade Parkway, chemin Fellows et chemin Westbury – de la rue Iris au chemin Highgate

Chemin Pleasant Park (côté sud) – de la promenade Haig au boulevard Saint-Laurent

Chemin Range – de l'avenue Mann au sud de la rue Templeton

Rang Saville – du chemin Sherbourne à l'avenue Neepawa

Avenue Shillington – de la rue Hollington au chemin Merivale

Rue Tormey – de la rue Cobourg à l'allée privée Brigadier

Boulevard Varennes – du chemin Watters au chemin Sheenboro N

Promenade Viewmount – de la promenade Overlake à l'allée privée Europa

Chemin West Hunt Club (tronçons) – du chemin Greenbank à la promenade Prince of Wales

Promenade Wilkie – de la promenade Merkley au sentier polyvalent près de la voie Chenier

Promenade Woodfield – du sentier situé à 70 m à l'est du croissant Downsview au chemin Merivale

Avenue Woodward – de l'avenue Maitland à l'avenue Clyde

3.2.2 Calendrier de mise en œuvre proposé

L'abordabilité est le facteur clé du PCPO de 2013, le réseau proposé représentant les projets prioritaires que la Ville est en mesure de réaliser au cours de l'horizon de planification. Selon l'échelle de chacun des projets déterminés, une vérification de l'abordabilité sera faite pour établir l'échelonnement des projets dans l'une des trois phases de l'horizon de planification :

- Phase 1 – 2014-2019
- Phase 2 – 2020-2025
- Phase 3 – 2026-2031

3.2.3 Justification des projets proposés

L'ordre de priorité des projets d'infrastructures piétonnières proposés a été établi selon une méthodologie raffinée et à jour de classement de projets pour déterminer les liaisons piétonnières qui seraient les plus avantageuses en termes d'augmentation de la part modale de la marche et d'accès. Le processus était basé sur un système de pointage, dans le cadre duquel des notes étaient attribuées selon le rôle de chaque installation dans le réseau de transport et leur proximité avec les arrêts de transport en commun, les écoles et les parcs. L'image 3.5 illustre les principaux critères du processus d'évaluation, et l'**annexe F** fournit des renseignements plus détaillés.

Image 3.5 Critères du processus d'évaluation

Critère	Justification	Évaluation	Points
Densité de population et d'emploi	Les secteurs ayant des niveaux de population et d'emploi élevés peuvent accueillir une plus grande circulation piétonnière, c'est pourquoi la demande en infrastructures pour piétons y est plus grande.	Installation dans un secteur de forte densité	20
		Installation dans un secteur de moyenne à forte densité	15
		Installation dans un secteur de moyenne densité	10
		Installation dans un secteur de faible à moyenne densité	5
		Installation dans un secteur de faible densité	0
Distance des arrêts de transport en commun	Les trottoirs qui mènent à des installations de transport en commun ont été classés prioritaires, compte tenu de l'importance de la marche comme mode d'accès au transport en commun.	Installation menant à une station de la Ligne de la Confédération (système rapide par bus ou O-Train)	10-15
		Installation menant à un couloir déterminé de transport en commun à fort débit	6-10
		Installation menant à un arrêt de transport en commun local	4

Distance des écoles	Les déplacements pour aller à l'école représentent une portion importante des déplacements à pied, c'est pourquoi les trottoirs qui peuvent améliorer la sécurité des trajets scolaires ont été classés prioritaires.	Installation menant à une école primaire (priorité accordée aux écoles qui participent au programme de planification du transport scolaire)	5-10 (+3)
		Installation menant à une école secondaire ou postsecondaire	4-8
Distance des parcs	Les déplacements à pied sont propices aux déplacements récréatifs, surtout lorsque les installations récréatives extérieures sont situées dans le voisinage.	Installation située à 400 m ou moins d'un parc équipé de commodités (terrain de jeu, aire de jets d'eau, terrain de balle, etc.)	8
		Installation située à 400 m ou moins d'un parc sans commodité (espace vert)	4
Catégorie de route	La catégorie d'une route reflète le débit et la vitesse de circulation le long de cette route. Les routes où la circulation est dense et la vitesse élevée ont davantage besoin d'installations piétonnières pour offrir un environnement de déplacement sécuritaire. En raison de la portée limitée de l'abordabilité des infrastructures piétonnières, les petites routes secondaires sur lesquelles se trouve déjà un trottoir n'ont pas été prises en considération pour la construction d'un trottoir de l'autre côté de la rue.	Artère ou route collectrice principale sans trottoir	20
		Artère ou route collectrice principale ayant un trottoir d'un côté	14
		Route collectrice secondaire sans trottoir	10
		Route collectrice secondaire ayant un trottoir d'un côté	7
		Route locale sans trottoir	5
		Route locale ayant un trottoir d'un côté	Ne satisfait pas aux critères

Les liaisons piétonnières qui ont été classées prioritaires conformément aux critères ci-dessus ont fait l'objet d'une évaluation technique approfondie pour permettre l'élimination des projets dont la construction n'était pas réalisable sur le plan technique (en raison de la coupe transversale de la rue ou d'autres contraintes techniques) et l'intégration possible de certains projets dans d'autres projets routiers proposés ou projets d'aménagement.

Liaisons manquantes

De nombreux facteurs ont été pris en considération dans l'établissement des liaisons manquantes prioritaires, notamment les densités de population et d'emploi, les caractéristiques de la route, les autres installations situées le long de la route et les destinations que la Ville juge prioritaires (p. ex. les écoles, les parcs et les nœuds de transport en commun). L'image 3.6 indique la distance maximale à laquelle les liaisons doivent se trouver d'une destination importante pour être prises en considération dans le cadre de l'évaluation des liaisons piétonnières manquantes.

Image 3.6 Destinations prioritaires

Destination	Distance de marche maximale
Stations de transport en commun rapide	600 m
Arrêts du réseau de transport en commun prioritaire	200 m
Arrêts de transport en commun local	200 m
Écoles	300 m
Parcs	400 m

Il est évident que certains quartiers ont besoin de plus de liaisons que d'autres, en partie en raison de la nature de l'aménagement communautaire et des politiques en place au moment et à l'endroit de l'aménagement de la collectivité; à certains endroits, il y a des trottoirs dans la plupart des rues, alors qu'à d'autres, il y en a moins. Aujourd'hui, la société est mieux sensibilisée à l'importance d'aménager des routes sécuritaires pour les piétons, et la construction de trottoirs est proposée dans les quartiers où il n'y en avait pas auparavant pour assurer un lien piétonnier sécuritaire et direct aux arrêts de transport en commun et aux écoles.

Liaisons des aménagements axés sur le transport en commun

La création de la Ligne de la Confédération représente une occasion unique de changer les habitudes de déplacement. Le réseau piétonnier joue un rôle primordial dans la plupart des déplacements en transport en commun, et les liaisons entre les quartiers et les principales stations des couloirs de transport en commun sont essentielles pour que les piétons bénéficient d'un accès fiable au transport en commun. La création et l'entretien de ces importantes liaisons diminueront les distances de marche et réduiront la dépendance aux autres moyens de transport.

Dans le cadre du projet de la Ligne de la Confédération, le Conseil a établi les secteurs prioritaires autour des stations de train léger qui seront visées par des plans d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC). Ces plans visent à encourager la création de quartiers polyvalents et denses axés sur le transport en commun, et comprennent des voies piétonnières, car la priorité sera accordée à ces modes de déplacement durant la préparation des plans d'AATC. Les premiers plans d'AATC élaborés portent sur les stations Train, Saint-Laurent et Cyrville. Les autres plans actuellement à l'étude (2013) portent sur les stations Hurdman, Lees et Blair. Les plans d'AATC ont établi un rayon de 800 m accueillant de 200 à 400 résidents par hectare brut. Les éléments essentiels des AATC ont été intégrés pour accorder la

priorité aux déplacements des piétons et des cyclistes dans chaque secteur visé par un plan d'AATC et pour aménager dans le voisinage des liaisons améliorées vers chaque station.

Les principes directeurs des AATC ont été établis dans les plans de chaque station, parmi lesquels figurent la promotion des modes de transport et la priorité accordée aux déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun plutôt qu'à l'utilisation de véhicules personnels. Il est donc important que les installations qui favorisent



la marche, le vélo et le transport en commun soient rapidement accessibles, faciles à trouver et à utiliser et attirantes. Les voies piétonnières doivent être bien liées aux arrêts de transport en commun pour fournir un accès piétonnier aux stations. Les réseaux piétonniers prendront principalement la forme de trottoirs publics aménagés dans l'emprise et de sentiers municipaux. Les trottoirs seront liés aux infrastructures existantes et futures et appuieront les déplacements en provenance et à destination des stations de la Ligne de la Confédération. Cette mesure met en lumière l'importance de construire des installations piétonnières à grande capacité, comme des trottoirs à largeur normalisée, un accès facile aux stations, des intersections adaptées aux piétons où il y a moins de ruelles à traverser et des intersections axées sur les piétons plutôt que sur les voitures. La touche finale de la création des voies piétonnières se fera en même temps que le processus d'aménagement final de la Ligne de la Confédération.

Les liaisons déjà déterminées par la Ville dans les plans d'AATC des stations Train, Saint-Laurent et Cyrville qui doivent être réalisées entre 2015 et 2017 ont été comprises dans l'examen, jugées en fonction des critères d'évaluation du réseau pour que soit déterminée leur priorité relative à l'échelle de la ville et classées prioritaires dans le présent plan en fonction de leur note relative.

Sentiers polyvalents proposés

Les sentiers polyvalents et les structures qui s'y rattachent jouent un rôle clé dans le réseau piétonnier en général, mais constituent un élément essentiel du réseau cyclable. L'élaboration simultanée du Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO) de 2013 a mené à la proposition de créer plusieurs nouveaux sentiers polyvalents au cours de l'horizon de

planification. Puisque ces sentiers compléteront le réseau piétonnier et offriront une connectivité améliorée, ils ont été inclus dans le PCPO de 2013 pour donner une vue d'ensemble du réseau; toutefois, ils n'ont pas été inclus dans le processus d'établissement de priorités décrit ci-dessus, et seront réalisés dans le cadre du PCO.

3.3 Sentiers polyvalents

Un réseau piétonnier bien relié possède des liaisons traversant les principaux obstacles naturels et bâtis, y compris la rivière Rideau et la rivière des Outaouais, le canal Rideau, les autoroutes 416 et 417, le Transitway, la Ligne de la Confédération et les nombreux couloirs ferroviaires qui passent dans la ville. Les structures polyvalentes, comme la primée passerelle Corktown qui traverse le canal Rideau, offrent connectivité, confort et sécurité en ce qui concerne les modes de déplacement actif et sont essentielles à la transformation des habitudes de déplacement en faveur des options durables. Bien que plusieurs traverses de ce type existent déjà, il faudra songer à en construire d'autres pour améliorer la connectivité du réseau piétonnier d'Ottawa à mesure qu'il prendra de l'ampleur.

Grâce aux exercices d'aménagement précédents entrepris par la Ville, de même qu'à la consultation réalisée dans l'élaboration du présent plan, un certain nombre d'emplacements où pourraient être construits de nouveaux ponts ou tunnels le long des voies piétonnières ont été déterminés.

Puisque les structures polyvalentes complètent le réseau piétonnier comme le réseau cyclable et entraînent habituellement des coûts importants comparativement aux coûts totaux du PCPO et du PCO, elles ont été déterminées séparément dans le cadre de l'élaboration du budget. L'image 3.7 présente les structures polyvalentes abordables de 2031 qui respectent les limites financières du cadre d'abordabilité. Ces projets ont été déterminés dans le cadre des processus d'aménagement du PCO et du PCPO pour répondre aux priorités du réseau et aménager les liaisons manquantes qui satisfont au mieux les besoins en matière de déplacements actifs.



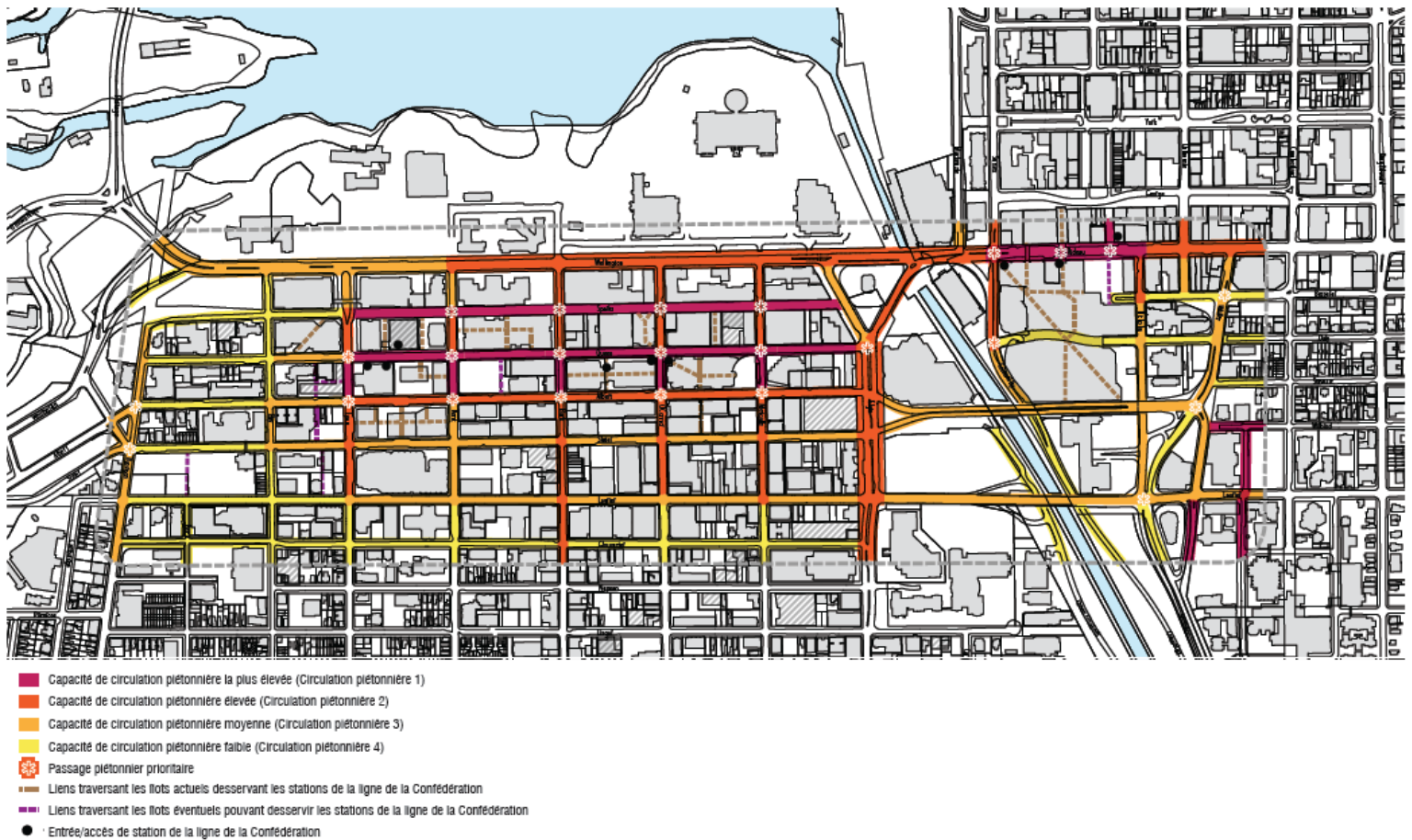
Image 3.7 Structures de sentiers polyvalents

Projet	Description
Phase 1 (2014-2019)	
Passerelle pour piétons de la rivière Rideau	Nouvelle passerelle pour piétons traversant la rivière Rideau et reliant la rue Donald et la rue Somerset est
Pont Prince-de-Galles	Améliorations au pont Prince-de-Galles pour permettre le passage des piétons et des cyclistes
Phase 2 (2020-2025)	
Passerelle pour piétons du canal Rideau	Nouvelle passerelle pour piétons traversant le canal Rideau et reliant la rue Clegg et l'avenue Fifth
Phase 3 (2026-2031)	
Autre	À déterminer

3.4 Le centre-ville en action

Le centre-ville en action est une étude qui a été élaborée en vue de créer des rues sécuritaires, dynamiques et accessibles pour tous les usagers de la route au centre-ville, où la marche est plus agréable et plus pratique. Pour ce faire, bon nombre d'initiatives liées au paysage de rue et à la mobilité seront réalisées; elles instaureront un équilibre entre tous les usagers de la route et rendront le centre-ville propice à la marche, viable et durable. Le plan cible les emplacements où pourraient être éventuellement aménagés des rues complètes, des passages pour piétons en section courante pour améliorer la circulation piétonnière en provenance et à destination des stations de la Ligne de la Confédération, des intersections auxquelles les débits de piétons peuvent garantir des améliorations en matière de sécurité et des pâtés où des trottoirs plus larges, un confort amélioré et des commodités pour piétons sont nécessaires en raison des débits de piétons. L'image 3.8 illustre le réseau proposé de l'étude Le centre-ville en action et les différents types d'installations en fonction de la capacité proposée. Ces éléments du réseau n'ont pas été intégrés au réseau piétonnier proposé dans cette section, en raison du besoin d'amélioration supplémentaire et de l'élaboration des recommandations de l'étude Le centre-ville en action, qui sera faite lorsque les projets de réfection seront entrepris.

Image 3.8 Le centre-ville en action : voies piétonnières au centre-ville



Source : Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa

4.0 Mise en œuvre du Plan de la circulation piétonnière

4.1 Politique en matière d'installations piétonnières

Pour que la marche soit un mode de transport fondamental, les collectivités doivent être perméables et offrir un réseau piétonnier complet et relié. Les politiques suivantes visent à assurer la construction rapide et efficace des installations piétonnières nécessaires pour permettre l'accès des piétons aux principales destinations piétonnières des collectivités.

La Ville reconnaît que la construction des trottoirs au moment de l'aménagement des collectivités et de la réfection des rues constitue l'approche la plus avantageuse et économique pour l'expansion du réseau. Par conséquent, trois principes directeurs motivent le choix de la stratégie la plus rentable et efficace d'expansion du réseau piétonnier :

- *Éviter de créer de nouvelles lacunes* – Établir de nouvelles communautés et aménager des sites selon des critères adéquats en matière de densité et de qualité, de façon à créer des communautés propices à la marche.
- *Maximiser les occasions dans le cadre des travaux de construction* – Aménager des trottoirs lors de la construction ou de la réfection des routes, une mesure économique qui permet de réduire au minimum les perturbations et de construire des aménagements de qualité supérieure.
- *Rénover selon un ordre de priorité* – Entreprendre des projets individuels pour combler les lacunes dans le réseau piétonnier aux endroits prioritaires de façon à accroître la part modale de la marche en appuyant l'accès au transport en commun et en reliant les principaux nœuds d'une collectivité.

À ces fins, la politique de la Ville reflète l'optimisation de ces possibilités. Pour aménager des installations piétonnières appropriées et améliorer le potentiel piétonnier communautaire, la Ville prendra les mesures suivantes :

1. Durant l'examen des demandes d'aménagement et au cours des travaux de construction et de réfection des routes, exiger l'aménagement d'installations piétonnières sur toutes les routes existantes, nouvellement construites et reconstruites, comme suit :
 - a. Aménager des trottoirs des deux côtés des artères et des routes collectrices du

secteur urbain et des villages.

- b. Aménager un trottoir sur au moins un des côtés des artères et des routes collectrices traversant la Ceinture de verdure.
 - c. Aménager des trottoirs des deux côtés des routes du secteur urbain et des villages qui servent au transport en commun.
 - d. Construire des installations sur les routes locales qui mènent directement aux stations de transport en commun, aux écoles, aux parcs publics, aux centres récréatifs, aux édifices et aux établissements publics, aux centres commerciaux, aux centres de vente au détail et aux centres d'emploi régionaux et locaux.
 - e. Aménager des liaisons dans les quartiers, entre les quartiers et depuis les rues de quartier (y compris les culs-de-sac, les rues en boucle et les croissants) pour relier les artères et routes collectrices à des distances assez rapprochées pour créer des collectivités poreuses propices à la marche.
 - f. Exiger que les routes soient conçues pour une vitesse de 30 km/h ou moins (d'ici l'élaboration d'une nouvelle norme de conception de la chaussée pour une vitesse de 30 km/h) sur toutes les routes locales urbaines nouvellement construites et reconstruites où des installations piétonnières sont nécessaires conformément aux présentes politiques, mais où il n'y en a aucune actuellement.
 - g. Songer à construire un sentier polyvalent dans l'emprise au lieu d'un trottoir si un tel sentier est jugé approprié dans le contexte urbain. Les sentiers polyvalents qui font office de trottoir doivent être considérés comme des trottoirs aux fins d'entretien hivernal, conformément aux normes appropriées à ce sujet.
 - h. Aménager des liaisons dans d'autres circonstances particulières énoncées dans le présent plan, dans un plan secondaire ou dans un plan de conception communautaire approuvé par la Ville.
2. Exiger la construction d'installations piétonnières supplémentaires comme suit :
- a. Aménager des liaisons piétonnières directes de grande qualité menant aux stations de transport en commun rapide, aux arrêts d'autobus et à d'autres importantes destinations piétonnières.
 - b. Aménager des liaisons dans les couloirs de transport en commun rapide ou à

proximité, au moment de l'aménagement de ces couloirs.

- c. Aménager des passages pour piétons traversant les couloirs de transport en commun rapide, compte tenu du niveau de demande et des autres possibilités de traverser.
 - d. Aménager des passages pour piétons pour relier les quartiers qui sont séparés par des routes ou d'autres obstacles physiques, là où les exigences en matière de sécurité le permettent.
3. Exiger que les programmes et services de la Ville appuient les objectifs de potentiel piétonnier communautaire comme suit :
- a. Exiger que les processus de planification, comme les plans de conception communautaire, les plans d'aménagement axé sur le transport en commun et les évaluations environnementales pour les projets de transport en commun, comprennent les installations piétonnières exigées.
 - b. Exiger que soient réalisées des évaluations des répercussions sur les transports pour entreprendre l'analyse et l'examen des déplacements actifs et l'élaboration d'un plan indiquant les installations piétonnières exigées.
 - c. Continuer d'installer des signaux piétonniers à décompte et des signaux sonores à tous les feux de circulation nouvellement construits et reconstruits ainsi qu'aux autres feux de circulation, dans la mesure où les ressources le permettent.
 - d. Assurer le déneigement, le balayage des rues et l'entretien des plantes, des arbres et du paysage de rue en général de manière à favoriser la marche, tout en tenant compte des contraintes physiques, opérationnelles et financières.
 - e. Continuer d'élargir les programmes de service favorisant la marche.
 - f. Continuer de mettre en œuvre des projets individuels de modernisation d'installations piétonnières en fonction des priorités, dans la mesure où les ressources le permettent.

Les automobiles qui circulent à grande vitesse représentent un risque important pour la sécurité des piétons. Pour protéger les marcheurs, il faut les séparer suffisamment de la circulation à grande vitesse en aménageant des trottoirs. Les routes sur lesquelles aucun trottoir n'est aménagé devraient être conçues pour encourager les automobiles à circuler à basse vitesse. Pour améliorer la sécurité, il faudrait réduire la limite de vitesse

(30 km/h) des routes locales où un trottoir est exigé conformément à la politique de la Ville, mais ne peut pas être aménagé, et aménager des trottoirs sur les routes à vitesse et à débit élevés. Ces mesures nécessiteraient la création d'une nouvelle norme de conception des routes (30 km/h), car la signature d'une entente ne garantit pas le respect d'une limite de vitesse réduite.

Recommandation 4.1 du PCPO

Le personnel de la Ville étudiera la possibilité de créer de nouvelles lignes directrices sur la conception de routes dont la limite de vitesse serait de 30 km/h. [Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance / Service des travaux publics]

4.2 Processus d'aménagement d'installations piétonnières

La création du réseau piétonnier proposé dans le PCPO de 2013 tient compte de l'abordabilité de la construction et de l'entretien des installations piétonnières. La Ville veillera à ce que la construction de nouvelles infrastructures ne compromette pas sa capacité à entretenir et éventuellement à remplacer les actifs existants pendant leur cycle de vie. L'état des actifs contribue grandement à la qualité de vie, à l'attrait et à la fonctionnalité des installations. Une telle prudence financière aidera à faire en sorte que les générations à venir n'aient pas à assumer des coûts insoutenables pour entretenir les infrastructures construites aujourd'hui.

En 2012, le Conseil a approuvé un Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) pour mieux gérer les actifs de la Ville. Le Programme de GIA porte sur les décisions en matière d'investissement qui respectent les niveaux de service de manière à gérer les risques à peu de frais.

Le processus de construction des infrastructures piétonnières est géré par les trois approches décrites en détail ci-dessous :

- *Mise en œuvre conjointe aux nouveaux aménagements* dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement (approche préventive)
- *Mise en œuvre conjointe aux projets de construction et de réfection des routes* (approche proactive)
- *Mise en œuvre en tant que projets de modernisation* pour corriger les lacunes (construire des liaisons manquantes) dans le réseau existant (approche réactive)

Les deux premières approches sont les plus rentables, car elles réduisent au minimum les perturbations et donnent des paysages de rue de qualité supérieure. La dernière approche est beaucoup moins efficace, mais demeure un outil important qui permet à la Ville de corriger les lacunes du réseau, bien qu'elle ne puisse pas respecter toutes les normes de conception en raison de contraintes physiques.

4.2.1 Mise en œuvre conjointe aux nouveaux aménagements

Le meilleur moyen de créer des collectivités propices à la marche consiste à bâtir les nouvelles collectivités et à gérer les activités d'aménagement de façon à promouvoir la circulation piétonnière par une densité suffisante et des installations piétonnières de qualité. Chaque occasion manquée crée une nouvelle lacune structurelle et reporte le fardeau à la Ville à plus tard et à un coût considérablement plus élevé, et cause de plus grandes perturbations pour la collectivité. L'exigence d'aménager des installations piétonnières au moment de la construction est une pratique d'aménagement établie et acceptée depuis longtemps, reconnue par la *Loi sur l'aménagement du territoire*. La Ville n'a pas à verser d'apport en capital initial pour les installations piétonnières construites à cette étape, mais devra financer l'entretien sur une base continue, de même que le renouvellement du cycle de vie.

Par le passé, la pratique d'aménager des trottoirs comme condition de l'aménagement a contribué à l'expansion constante du réseau piétonnier. La Ville exigera la construction d'installations piétonnières, conformément à la section 4.1, comme condition de l'aménagement. La Ville peut accepter le règlement financier des exigences d'aménagement de trottoirs au moment de l'aménagement seulement dans des circonstances exceptionnelles qui empêchent la construction efficace des installations piétonnières exigées. Dans ces cas, le montant du règlement financier sera suffisant pour couvrir le coût total de l'aménagement de l'installation piétonnière exigée, y compris la conception, l'appel d'offres, la construction et l'inspection. De plus, les acheteurs potentiels doivent être informés des installations piétonnières à venir; cette information devrait être rapidement disponible et figurer dans le matériel de publicité et de vente.

Recommandation 4.2 du PCPO

La Ville exigera que les promoteurs des projets d'aménagement pour lesquels le règlement financier des installations piétonnières est permis versent un montant suffisant pour assurer la construction des installations piétonnières. [Direction de l'examen des demandes d'aménagement, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance]

Recommandation 4.3 du PCPO

La Ville exigera des promoteurs qu'ils informent les acheteurs potentiels des installations piétonnières à venir. [Direction de l'examen des demandes d'aménagement, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance]

4.2.2 Mise en œuvre conjointe aux projets de construction et de réfection des routes

Tout comme la mise en œuvre préalable conjointe aux aménagements, la mise en œuvre proactive offre la possibilité de construire des installations piétonnières conjointement avec les projets de construction et de réfection des routes. Le fait d'aménager des installations piétonnières et d'améliorer le domaine piétonnier dans le cadre des projets de construction ou de réfection est beaucoup plus rentable, donne de meilleurs résultats et perturbe moins la collectivité que lorsque ces travaux sont faits ultérieurement.

L'exigence d'inclure la construction d'installations piétonnières aux projets routiers est une méthode établie et économique d'aménagement des installations piétonnières utilisée par la Ville. L'énoncé des travaux doit faire état des trottoirs à aménager conformément à la section 4.1, de même que du coût prévu des trottoirs dans le budget des immobilisations du projet aux fins d'examen par le Conseil, selon les directives du Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville.

4.2.3 Mise en œuvre en tant que projets de modernisation

La modernisation des trottoirs visant à corriger les lacunes dans le réseau piétonnier existant est gérée par le Programme d'installations piétonnières de la Ville. Les projets individuels de modernisation des trottoirs dans le paysage de rue actuel seront traités comme étant prioritaires pour mieux respecter la stratégie globale de la Ville visant à

appuyer et à encourager la marche et l'utilisation du transport en commun pour en augmenter les parts modales. Le financement du Programme d'installations piétonnières est attribué dans le cadre du budget annuel, et sa mise en œuvre se fait en fonction des priorités, dans la mesure où les ressources le permettent.

L'établissement des projets individuels prioritaires de modernisation des trottoirs est un processus à deux étapes, dont la première consiste en une évaluation en fonction des critères suivants :

- Encouragement des navetteurs à marcher pour se rendre aux arrêts de transport en commun et aux écoles locales – Examiner les trajets qui mènent aux stations de transport en commun rapide, aux couloirs de transport en commun à fort débit et aux arrêts de transport en commun locaux, aux écoles et aux parcs.
- Sécurité et caractéristiques de la route – Tenir compte de la catégorie de route (vitesse générale, débit, ruelles).
- Potentiel de demande en ce qui a trait à la circulation piétonnière (selon les densités de population et d'emplois)

La deuxième étape permet de mieux déterminer la priorité relative dans le cadre d'un plus vaste ensemble de critères pour séparer clairement les priorités au besoin, en fonction des critères suivants :

- Autres destinations communautaires et pôles générateurs de circulation piétonnière, comme les installations publiques et les lieux de services et de loisirs (arénas, installations sportives, centres communautaires, établissements de santé, centres des congrès, stades, bibliothèques, centres religieux, installations culturelles, etc.), les centres commerciaux à forte demande (dans un rayon de 600 m), les centres pour jeunes et pour aînés (résidences pour personnes âgées, centres de soins de longue durée, centres pour personnes handicapées, services de garde, centres de jeunes)
- Autres aspects de la sécurité : vitesse, débit, lignes de visibilité
- Autres emplacements prioritaires : tronçons situés à proximité de stations de transport en commun, d'écoles et de parcs, obstacles, éléments précisés dans d'autres documents (p. ex. plans de conception communautaire, évaluations environnementales pour les projets de transport en commun)

Des renseignements plus détaillés sur le processus d'établissement des projets de modernisation prioritaires (utilisé pour évaluer les liaisons qui doivent être intégrées au réseau piétonnier du PCPO de 2013) et la liste des projets de modernisation prioritaires proposés sont présentés dans la section 3.2. Un rapport complet sur le processus figure à l'**annexe F**.

5.0 Entretien des installations piétonnières

Les Normes de qualité pour l'entretien des routes, des trottoirs et des sentiers de la Ville, adoptées par le Conseil en 2003 (NQE de 2003), établissent des catégories de travaux d'entretien et des niveaux de service. La présente section décrit les normes d'entretien qui se rapportent aux installations piétonnières durant les mois d'été et d'hiver, de même que l'approche en matière d'entretien hivernal des sentiers polyvalents de la ville. De plus, l'établissement des voies piétonnières prioritaires qui favorisent la marche pour se rendre aux arrêts de transport en commun et aux écoles a été étudié, et un nouvel ensemble de lignes directrices pour répondre aux besoins des piétons dans les zones de construction a été présenté.

5.1 Entretien saisonnier

5.1.1 Normes d'entretien hivernal

Actuellement, selon les normes d'entretien des voies piétonnières de la Ville, la priorité dans le cadre des opérations d'entretien hivernal est établie en fonction de l'accumulation de neige, de l'emplacement géographique et du rôle des installations dans l'accès aux services municipaux. L'image 5.1, tirée des NQE de 2003, indique à quelle catégorie appartiennent les infrastructures piétonnières de la Ville : il existe trois niveaux de priorité pour les infrastructures entretenues, et un quatrième niveau pour les infrastructures non entretenues.

En général, les NQE de 2003 appellent à une intervention rapide au centre-ville et dans les grands centres d'emploi. La plupart des autres installations piétonnières sont classées de niveau 2, alors que celles des routes collectrices et secondaires locales situées dans les secteurs suburbains et ruraux de la ville sont classées de niveau 3, ce qui signifie qu'il s'écoulera plus de temps avant qu'elles ne soient déneigées.



Les opérations d'entretien hivernal sont effectuées dans les secteurs géographiques divisés en zones, qui ont chacune un nombre de rondes (routes prédéterminées). Chaque ronde d'entretien a été classée dans l'un des deux niveaux de priorité : niveau 1 (trottoirs en zone prioritaire) et niveau 2 (trottoirs en zone résidentielle).

Image 5.1 Déneigement et déglacement des trottoirs et des sentiers

Priorité	Catégorie de travaux d'entretien des trottoirs et des sentiers	Accumulation de neige minimale pour le déploiement des ressources	Délai prévu pour le déneigement après la fin de la chute de neige ou délai prévu pour le déglacement	Normes de traitement	
				Surface dégagée	Neige damée
1	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur commercial du centre-ville • Marché By • Grands centres d'emploi • Zones touristiques spéciales 	2,5 cm	4 h	√	
2	<ul style="list-style-type: none"> • Quartiers résidentiels et urbains où les trottoirs sont le seul endroit sécuritaire où marcher • Trottoirs dans les villages • Sentiers qui servent de liens principaux à la communauté ou d'accès aux services de transport en commun • Trottoirs le long des routes où se trouvent des services de transport en commun, des services d'urgence, des installations publiques ou des devantures commerciales • Sentiers qui font partie du réseau de pistes cyclables de la Ville 	5 cm	12 h	Trottoirs adjacents aux artères	Tout autre emplacement
3	<ul style="list-style-type: none"> • Trottoirs le long des routes collectrices rurales ou de banlieue et des rues résidentielles • Sentiers asphaltés des quartiers ruraux et de banlieues (sentiers qui sont entretenus en hiver) 	5 cm	16 h		√
4	<ul style="list-style-type: none"> • Sentiers et pistes non asphaltés • Sentiers asphaltés qui ne sont pas entretenus en hiver 	Non entretenus pendant l'hiver			

Source : Normes de qualité pour l'entretien des routes, des trottoirs et des sentiers de la Ville d'Ottawa (Tableau 103.02.01)

Recommandations d'améliorations au service existant

La Ville a envisagé de modifier le classement d'entretien hivernal des trottoirs et des sentiers qui facilitent l'accès aux arrêts de transport en commun et aux écoles, deux importants services communautaires et destinations quotidiennes des navetteurs. Une analyse et un examen ont été réalisés dans les secteurs situés à proximité des diverses installations de transport en commun et écoles pour déterminer et évaluer la possibilité d'accorder une plus grande priorité aux liaisons piétonnières situées dans les zones d'étude de niveau 2 qui pourraient être classées de niveau 1 pour fournir plus rapidement un accès à pied à ces destinations.

Plusieurs combinaisons d'options ont été étudiées pour améliorer les liaisons piétonnières moins prioritaires situées près des principales destinations piétonnières, et les besoins en ressources et en financement qui s'y rattachent ont été déterminés et évalués. La meilleure solution pour parvenir à l'amélioration du service la plus avantageuse sur le plan du potentiel piétonnier en hiver, dans le plus vaste secteur et de la manière la plus rentable possibles, serait de songer à modifier le classement des liaisons moins prioritaires situées à proximité des arrêts de transport en commun rapide (600 m) et des couloirs de transport en commun à fort débit (200 m).

L'image 5.2 présente les installations et les zones dans lesquelles il est recommandé que les liaisons piétonnières de niveau 2 soient classées de niveau 1.

Image 5.2 Installations et rayons nécessaires au reclassement de priorité en matière d'entretien hivernal

Catégorie	Installations	Rayon
Stations de transport en commun rapide	Stations du système rapide par bus du Transitway Futures stations de l'O-Train	600 m
Couloirs de transport en commun à fort débit	<ul style="list-style-type: none"> Avenue Woodroffe – de la station Baseline au chemin Hunt Club Chemin Heron – de la promenade Prince of Wales au chemin Data Centre Chemin Baseline – de la promenade Bayshore à la promenade Prince of Wales 	200 m

La mise en œuvre de ces améliorations dépend de l'approbation du financement continu par le Conseil pour les besoins en ressources et les coûts d'immobilisations et de fonctionnement qui y sont associés.

Recommandation 5.1 du PCPO

La Ville étudiera la possibilité d'accorder un financement supplémentaire pour l'entretien lors de l'approbation des budgets d'immobilisations et de fonctionnement afin d'appuyer l'amélioration du classement des routes moins prioritaires situées à proximité des couloirs de transport en commun rapide (600 m) et de transport en commun à fort débit (200 m).

Critères d'entretien hivernal des sentiers

Le PCPO de 2009 contenait des critères d'évaluation pour déterminer l'admissibilité d'un sentier à l'entretien hivernal. Les critères originaux demeurent valides, et le processus d'évaluation des sentiers sur demande garantit l'évaluation de l'admissibilité des sentiers menant aux arrêts de transport en commun, aux écoles et à d'autres destinations communautaires clés (p. ex. les bibliothèques, les églises) si la collectivité le souhaite. L'image 5.3 présente les critères utilisés pour déterminer l'admissibilité d'un sentier à l'entretien hivernal.

Image 5.3 Critères d'évaluation pour l'entretien hivernal des sentiers**Doit satisfaire à tous les critères suivants :**

- 1 Le sentier est situé sur une propriété municipale ou sur un terrain privé dont le propriétaire a signé une entente juridique avec la Ville.
- 2 Le sentier est recouvert d'un revêtement amélioré.
- 3 Le sentier ne constitue pas un parcours de rechange à un trottoir ou sentier entretenu par la Ville (à moins de 400 m).

Doit satisfaire à l'un des critères suivants :

- 1 Le sentier est éclairé.
- 2 Le sentier offre aux piétons un accès à une destination communautaire ou à une attraction, p. ex. :
 - un arrêt de transport en commun rapide (Transitway);
 - un arrêt de transport en commun (circuits d'autobus);
 - une école;
 - un centre communautaire;
 - un parc (ou un espace vert);
 - une résidence pour personnes âgées;
 - un centre de soins de longue durée (maisons de soins infirmiers);
 - une bibliothèque;
 - une église;
 - un établissement public;
 - un centre de vente au détail ou un centre commercial;
 - une zone commerciale ou industrielle;
 - un centre d'emploi;
- 3 Le sentier relie des collectivités ou des culs-de-sac là où il n'y a aucun parcours de rechange.

5.1.2 Normes d'entretien estival

Les normes d'entretien estival relèvent elles aussi des NQE de 2003. Elles portent sur l'inspection et la réparation des trottoirs et des sentiers et leur ordre de priorité en matière de réparations.

Inspection annuelle du printemps : Les NQE de 2003 prévoit l'inspection annuelle de tous les trottoirs et sentiers au printemps, avant le 15 juin. Cette inspection vise plus précisément à veiller à ce que les installations soient sécuritaires, praticables et accessibles pour les piétons, cyclistes et autres usagers en éliminant les risques au sol et à prolonger la durée de vie des actifs en préservant les infrastructures. Les NQE de 2003 précisent que les inspections visent aussi à repérer les défauts qui peuvent poser un risque à la sécurité des piétons, c'est-à-dire des bosses ou des dépressions où pourrait s'accumuler de l'eau, des nids-de-poule, des craques et des ruptures verticales. Les défauts peuvent être attribuables à l'effet du gel, à la croissance des racines d'arbres ou encore à l'affaissement inégal du sol ou à la détérioration du revêtement en raison de l'usure excessive. L'image 5.4 illustre les différents types de défauts et le niveau de priorité qui leur est attribué.

Image 5.4 Niveau de priorité des défauts des trottoirs et sentiers

Niveau de priorité	Description
A	L'état du trottoir ou du sentier représente un risque potentiel (responsabilité civile) : ruptures verticales ou craques de 3 cm, dommages aux bornes de protection ou aux autres dispositifs limitant l'accès des véhicules.
B	L'état du trottoir ou du sentier entrave le bon fonctionnement, mais ne représente pas un danger : ruptures verticales ou craques de 1,5 cm à 3 cm.
C	L'état du trottoir ou du sentier contribue au délabrement à long terme des infrastructures : craques de moins de 1,5 cm et effritement du revêtement.

Source : NQE de 2003 de la Ville d'Ottawa

Les NQE de 2003 indiquent que les mesures d'élimination des risques et les délais d'intervention doivent être fondés sur la priorité de l'état, comme le montre l'image 5.5.

Image 5.5 Réparation des trottoirs, sentiers et plates-formes d'arrêt d'autobus

Niveau de priorité	Mesure	Délai
A	Déterminer clairement que l'emplacement représente un risque.	8 heures
	Sécuriser l'emplacement en remédiant aux conditions dangereuses.	7 jours
B	Prévoir la réparation au calendrier des travaux d'entretien.	Dès que possible, selon la gravité de la situation
C	Ajouter la réparation à la liste des programmes de remise en état des infrastructures.	Selon l'ordre de priorité de l'état

Source : NQE de 2003 de la Ville d'Ottawa

Un nettoyage de printemps à l'échelle de la ville a lieu chaque année avant le 31 mai pour assurer la propreté et la sécurité des routes, des trottoirs et des rues piétonnières par le retrait des débris et des matières dangereuses qui se sont accumulés au cours de l'hiver. Les activités d'entretien des trottoirs et des sentiers qui se tiennent durant le nettoyage de printemps sont les suivantes :

- Balayage et nettoyage de tous les trottoirs et sentiers à revêtement dur, au besoin.
- Ramassage des débris et des déchets sauvages le long des sentiers.
- Nettoyage des ponts, y compris les trottoirs, car ils sont en béton et peuvent être abîmés par les produits de déglacage.

Inspections visuelles générales : En plus de l'inspection officielle annuelle du printemps, des inspections visuelles générales des voies principales de niveau 1 et 2 sont réalisées de quatre fois par semaine à une fois par mois, selon la catégorie des routes. Ces patrouilles routières sont effectuées pour évaluer les conditions routières et veiller à ce qu'elles soient adéquates, ainsi que pour faire un contrôle visuel des trottoirs qui sont situés dans l'emprise et qui peuvent être raisonnablement vus depuis un véhicule en marche.

5.1.3 Sentiers polyvalents

L'entretien adéquat des sentiers est essentiel pour offrir aux piétons un niveau de service approprié. La notation de l'état et la gestion du cycle de vie des sentiers polyvalents doivent garantir l'entretien des sentiers et leur remise en état en fonction de normes appropriées, aux fins de leur utilisation par les piétons et les cyclistes.

5.2 Lignes directrices en matière de conditions temporaires

La Ville ajoutera aux Lignes directrices sur les aménagements pour piétons recommandées dans la section 2.2 des lignes directrices en matière de conditions temporaires pour répondre aux besoins des piétons dans les zones de construction. Elles seront fondées sur des éléments des lignes directrices visant à répondre aux besoins des cyclistes dans les zones de construction et en cas de fermeture de routes (PCO de 2009) et du livre 7 de l'*Ontario Traffic Manual* (conditions temporaires) (livre 7 de l'OTM). Le livre 7 de l'OTM a été élaboré pour fournir des lignes directrices uniformes de base en matière de contrôle de la circulation dans les zones de travaux temporaires sur les voies publiques ou à proximité, y compris les bretelles d'accès et les routes municipales, de même que sur d'autres emprises publiques auxquelles la circulation a accès³². Même si le livre 7 de l'OTM vise principalement les véhicules automobiles, il aborde aussi la sécurité des piétons, un aspect qui sera intégré aux nouvelles lignes directrices.

Les principes directeurs de l'élaboration des lignes directrices en matière de conditions temporaires pour répondre aux besoins des piétons dans les zones de construction sont les suivants :

La sécurité est primordiale : Les piétons sont des usagers de la route vulnérables, et il faut accorder une attention particulière à leurs besoins en matière de sécurité. Le respect des lignes directrices contribuera à répondre constamment aux attentes des piétons, ce qui favorisera leur sécurité lors des changements temporaires du réseau piétonnier.

La responsabilité est partagée : La Ville est responsable d'informer la population à l'avance et de s'assurer que des déviations sont prévues autour des zones de travaux, lorsque les fermetures des installations résultent de travaux contractuels ou d'événements spéciaux. Dans les zones de construction, l'entrepreneur est responsable de fournir un passage sécuritaire à tous les usagers de la route. Cette mesure est particulièrement nécessaire pour les piétons, qui doivent aussi être informés à l'avance des fermetures de trottoirs et des parcours de rechange.

Limites de l'application : Les lignes directrices peuvent être appliquées de façon plus ou moins rigoureuse dans une situation donnée, selon un certain nombre de variables, y compris la disponibilité de parcours de rechange, le contexte de l'aménagement, la

saison et la durée des travaux. Le document vise à compléter et non à remplacer le livre 7 de l'OTM.

Les lignes directrices porteront sur les aspects suivants :

- le préavis;
- les voies piétonnières provisoires autour des zones de travaux;
- l'incidence sur les piétons de la déviation des vélos sur les trottoirs;
- la conception des trottoirs et des voies temporaires;
- les obstacles et barrières;
- le contrôle de la circulation à l'aide de drapeaux ou de signaux temporaires;
- l'accès aux services de transport en commun;
- la surveillance.

6.0 Promotion et sensibilisation à la sécurité

Pour faire la promotion de la marche, que ce soit à des fins récréatives ou utilitaires, il faut améliorer l'environnement piétonnier en le rendant sécuritaire et attrayant pour les usagers. Des programmes et activités de promotion solides, visant tous les groupes de la collectivité, doivent aussi être offerts pour encourager la circulation piétonnière. Plusieurs programmes ont été élaborés dans la ville pour améliorer la sécurité routière, sensibiliser les piétons, promouvoir la marche pour les déplacements utilitaires et mieux faire connaître les aspects positifs de la marche non seulement comme mode de transport viable, mais aussi comme partie intégrante d'un mode de vie sain et actif.

Les principes en matière de sécurité, de marche, de promotion et de gestion de la demande en transport (GDT) sont intégrés à divers services et activités de bon nombre de services de la Ville. Il est essentiel d'apporter des changements à l'environnement bâti pour mieux répondre aux besoins des piétons; toutefois, un plan de circulation piétonnière réussi ne peut reposer seulement sur des améliorations structurelles et des changements à l'approche d'aménagement et de conception. En effet, la promotion et la sécurité sont des éléments importants. La promotion de la marche comme mode de transport et comme moyen d'augmenter les niveaux d'activité physique relève de différents services de la Ville et est intégrée à un certain nombre de programmes et de stratégies. La présente section donne un aperçu des nombreux programmes de sécurité et de promotion qui favorisent la marche.

6.1 Stratégie de gestion de la demande en transport

Depuis plus de dix ans, la Ville participe à la planification et à la mise en œuvre d'initiatives de GDT par l'élaboration de politiques et de recommandations du Plan officiel et du Plan directeur des transports, y compris l'adoption de pratiques de planification qui favorise la GDT, la sensibilisation et la promotion ainsi que des initiatives complémentaires qui visent à encourager l'utilisation du transport en commun, le vélo, la marche et le covoiturage. Le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé la stratégie de GDT en mai 2012 dans le but de mettre à jour les programmes et politiques pour favoriser l'augmentation de l'utilisation des options de mobilité durable.

La stratégie de GDT appuie l'objectif suivant du Plan stratégique de la Ville d'Ottawa : « Promouvoir les options alternatives de transport en privilégiant le transport en commun, le vélo et la marche comme moyens de déplacement dans la ville. Utiliser

l'éducation, la promotion et des mesures incitatives pour encourager les modes de déplacement alternatifs à l'automobile, et fournir des informations qui encouragent les déplacements responsables ». Elle appuie aussi les objectifs de durabilité à long terme de la Ville, plus particulièrement sur le plan de la connectivité et de la mobilité (objectif : « La marche, le vélo et le transport en commun sont les moyens de transport privilégiés par les résidents »), mais aussi sur le plan de la santé et de la qualité de vie (objectif : « Tous les résidents jouissent d'une excellente qualité de vie et contribuent au bien-être de la collectivité »).

En fonction du Plan officiel, du Plan directeur des transports et du Plan stratégique de la Ville, de même que des pratiques exemplaires d'autres municipalités et de l'expérience passée à Ottawa, la stratégie de GDT fixe quatre objectifs généraux pour le programme de GDT de la Ville :

- **Navettage des employés et déplacements professionnels** : Donner l'exemple en encourageant les employés de la Ville à choisir des options de navettage et de déplacement professionnel durables.
- **Communication et promotion** : Profiter des initiatives de communication et de promotion pour éliminer les obstacles aux choix de déplacement durables auxquels les gens se heurtent.
- **Partenariats communautaires** : Établir des partenariats solides pour mobiliser la population dans les milieux de travail, à l'école et dans les quartiers, pour étendre la portée de la Ville et pour tirer profit des ressources communautaires.
- **Liens internes** : Intégrer les principes de GDT à un vaste éventail d'initiatives municipales connexes.

6.2 Sécurité des piétons et évaluation

Que les risques pour la sécurité des piétons soient réels ou perçus, il est important que des programmes de sécurité soient en place pour aider les résidents à choisir de marcher dans leur collectivité en toute confiance. La notion qu'il peut être dangereux ou risqué de marcher dans une collectivité découle souvent d'un sentiment d'inconfort et non du degré de sécurité. Par conséquent, pour aider les résidents à se sentir plus à l'aise de marcher, la Ville a élaboré un certain nombre de programmes qui augmentent la sécurité de l'environnement piétonnier.

Le Service des travaux publics est responsable du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa, en partenariat avec le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, le Service de police d'Ottawa et Santé publique Ottawa. Voici les activités qui font partie de ce programme :

Rapports annuels sur la sécurité routière – Ce rapport vise à surveiller la sécurité routière et à fournir diverses statistiques, notamment le nombre de collisions, de décès et de blessures, les dix carrefours à feux où se produisent le plus grand nombre de collisions de même que la distribution des collisions selon l'heure de la journée, la journée de la semaine et l'état du revêtement routier.

ottawa.ca – Le site Web de la Ville présente des renseignements sur les usagers de la route, dont des statistiques, par exemple sur le fait que les hommes qui conduisent sont plus souvent en cause dans les collisions que les femmes, et que les collisions sont la principale cause de décès chez les adolescents. Il présente aussi des messages importants et des questions de circulation, comme les ceintures de sécurité, la conduite avec facultés affaiblies, les sièges pour bébés et enfants et les sièges d'appoint.

Programme d'application sélective en matière de circulation (PASC) – Le PASC vise l'application des règles de la route. Chaque mois, la police accorde une attention particulière à deux priorités en matière de sécurité routière, par exemple le talonnage, la vitesse, le non-respect des panneaux d'arrêt et la sécurité des piétons. Pour déterminer le moment d'application de thèmes en particulier, le programme tient compte des campagnes de sécurité routière nationales et provinciales en cours, de même que des campagnes de sensibilisation qui ont lieu durant certains mois de l'année, comme la conduite avec facultés affaiblies en décembre et la sécurité du transport scolaire en septembre. Le programme est coordonné avec la Ville de Gatineau pour que les aspects soient les mêmes dans les deux villes et que les deux corps de police recueillent des statistiques sur l'application des règles correspondantes.

Le Service des travaux publics est responsable d'autres programmes visant à augmenter la sécurité des transports de manière générale à Ottawa. Bien que certains de ces programmes ne visent pas seulement les piétons, ils sont conçus pour améliorer la sécurité et le confort des piétons dans le réseau de transport global.

Programme d'amélioration de la sécurité – Le Programme d'amélioration de la sécurité de la Ville a lieu une fois par année. Il consiste à étudier les endroits dont les

taux de collision sont au-dessus de la normale. Des études approfondies des tendances de collisions sont réalisées et utilisées pour suggérer des contre-mesures, qui peuvent comprendre des changements de signalisation, des marques sur la chaussée, la géométrie de la route, etc. La plupart des recommandations mises en œuvre sont des mesures modiques à haut rendement qui améliorent la sécurité.

Programme d'évaluation de la sécurité des piétons – Le Programme d'évaluation de la sécurité des piétons vise à établir les améliorations prioritaires de la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent des intersections d'Ottawa munies ou non de feux de circulation et à apporter ces améliorations. Il s'agit d'un projet pilote de 2013 qui vise à diminuer la fréquence et la gravité des collisions évitables impliquant des piétons. Les recommandations sont mises en œuvre dans le cadre des projets d'immobilisations correspondants, lorsque possible.



Signaux sonores pour piétons – Les signaux sonores pour piétons (SSP) sont les sons que l'on entend aux intersections de la ville. Les SSP sont des tonalités qui indiquent aux piétons dans quelle direction ils peuvent traverser la chaussée en toute sécurité en attirant leur attention, ce qui procure aux piétons malvoyants une sécurité accrue en leur assurant une plus grande mobilité. À Ottawa, 700 intersections sont ainsi dotées de SSP, et ce nombre augmente d'année en année.

Signaux piétonniers à décompte – Décompte des secondes qui s'affiche pendant que le signal d'interdiction de traverser la rue clignote. Il indique aux piétons le temps qu'il leur reste pour traverser l'intersection en toute sécurité. Les signaux piétonniers à décompte permettent de réduire le nombre de collisions aux intersections entre un véhicule et un piéton, et ce, en raison de meilleures indications sur l'alternance des feux de circulation. À Ottawa, 435 intersections sont dotées de signaux piétonniers à décompte, et ce nombre augmente d'année en année.

Programme de sécurité routière dans les zones scolaires – Le Programme de sécurité routière dans les zones scolaires est un service gratuit offert aux écoles dans le cadre duquel un représentant du Conseil de sécurité d'Ottawa donne une présentation visant à sensibiliser les enfants à la sécurité à pied et à vélo. La discussion porte sur le

fait de traverser en section courante, à des intersections dotées de panneaux d'arrêt, à des carrefours à feux et à des carrefours giratoires, la distraction des piétons et la sécurité à vélo. L'animateur a recours à des outils et à des accessoires pour rendre le processus éducatif plus interactif et adapte la présentation aux différents groupes d'âge.

Programme de brigadiers scolaires adultes – Actuellement, la ville compte 154 brigadiers scolaires adultes qui aident les enfants à traverser les rues lorsqu'ils se rendent à l'école et qu'ils reviennent à la maison. Chaque année, la Ville reçoit des demandes pour qu'il y ait des brigadiers à de nouveaux endroits et évalue au printemps s'il est justifié de poster un brigadier scolaire adulte à ces endroits. Le cas échéant, si le financement est approuvé par le Conseil municipal, la Ville installe des panneaux de signalisation et fait des marques sur la chaussée pour que l'endroit soit prêt au début des classes à l'automne, lorsqu'un brigadier scolaire adulte y sera posté.

Programme de patrouille de sécurité scolaire – Le Programme de patrouille de sécurité scolaire est un partenariat entre les écoles et le Service de police d'Ottawa. Les élèves de la 6^e à la 8^e année aident les plus jeunes à traverser les rues près de l'école. Le Service de police d'Ottawa apprend aux élèves plus âgés comment traverser une route en toute sécurité. Des panneaux de signalisation sont installés pour informer les automobilistes de la présence d'un passage pour élèves et pour les exhorter à s'arrêter à une distance appropriée du passage.

Programme Snow-Go – Le Programme Snow-Go offre un service de jumelage aux aînés et aux personnes handicapées qui souhaitent embaucher une personne ou un entrepreneur pour assurer le déneigement de leur entrée ou allée privée. Le travail du fournisseur de services est cependant à la charge du résident. Durant le processus de réception des demandes, le personnel de service d'aide à domicile dresse une liste des demandeurs potentiels qui pourraient être admissibles à une aide financière dans le cadre du Programme d'aide Snow-Go.

Programme d'aide Snow-Go – Les personnes âgées à faible revenu et les personnes handicapées qui sont admissibles peuvent faire une demande afin de recevoir une aide financière pour couvrir une partie de leurs frais de déneigement dans le cadre du programme d'aide Snow-Go. Les participants approuvés peuvent obtenir un remboursement pouvant atteindre 50 % des frais de déneigement et de dégivrage à chaque occasion, jusqu'à un maximum saisonnier de 250 \$.

Programme des bacs de gravillon – Pour qu'il soit plus sécuritaire de marcher sur les trottoirs l'hiver, la Ville a disposé 56 bacs de gravillons « libre-service » à divers endroits, à l'usage des résidents. Les bacs contiennent le même produit qu'utilise le personnel des opérations de déneigement de la Ville pour que les trottoirs demeurent sécuritaires. Les bacs sont installés près des pentes raides ainsi que dans les zones où la circulation piétonnière est intense et où vivent un grand nombre de personnes âgées et de personnes utilisant des appareils d'aide à la mobilité. Les résidents sont encouragés à répandre le gravillon sur les surfaces glissantes des trottoirs et aux autres endroits appropriés.

6.3 Santé publique

Au moyen de la Stratégie pour la promotion de la saine alimentation et de la vie active, Santé publique Ottawa (SPO) cherche à augmenter le taux d'activité physique en faisant la promotion de la marche et des déplacements actifs. La marche à des fins récréatives et utilitaires fait partie intégrante d'un mode de vie sain à tout âge. La portée des programmes varie, mais leur objectif est d'encourager la circulation piétonnière.

Partenariats avec la Bibliothèque publique d'Ottawa (BPO) – Depuis un bon moment déjà, SPO offre au public d'emprunter des podomètres aux succursales de la BPO, afin d'encourager les gens à marcher 10 000 pas par jour. En 2012, il y a eu 1 356 prêts de podomètres. Cette approche fondée sur des données probantes a récemment été complétée par la publication d'itinéraires piétonniers suggérés de 1,5 à 2 km à proximité de 30 succursales de la BPO.

Santé en milieu de travail – SPO appuie les lieux de travail locaux pour qu'ils encouragent les déplacements actifs et l'activité physique. Voici quelques exemples d'activités : consultation sur les politiques du lieu de travail, élaboration d'une nouvelle trousse d'outils, présentations et ateliers. SPO transmet un bulletin électronique aux employeurs cinq ou six fois par année pour donner des nouvelles sur des activités et fournir des ressources et des trucs de motivation.

Déplacements scolaires actifs – Les infirmières en santé publique affiliées à plus de 300 écoles d'Ottawa collaborent avec les enseignants, les élèves, les parents et d'autres partenaires (dont la liste se trouve sous Écoliers actifs et en sécurité dans la présente section) pour augmenter le nombre d'enfants qui font l'aller-retour entre la maison et l'école au moyen de modes de transport actifs. Les infirmières en santé

publique utilisent une approche globale pour promouvoir les déplacements actifs, y compris la sensibilisation, la revendication d'environnements physiques favorables et l'évaluation de la présence de ces environnements, la promotion d'environnements sociaux favorables et la collaboration avec d'importants intervenants. Elles appuient les comités d'élèves, organisent des activités, donnent des trucs pratiques et fournissent des ressources en matière de sécurité routière. Pour répondre à l'une des priorités du Conseil de santé, SPO déploie des efforts pour aider toutes les écoles primaires à avoir un plan de transport scolaire. En 2013, SPO a commandité le concours Photo-voix, qui invitait les élèves à soumettre des photos de déplacements scolaires actifs.

Promotion de la marche – SPO appuie la marche et donne des renseignements au sujet de la marche dans le cadre de présentations communautaires, sur ottawa.ca et lors de rencontres de groupes de marche, comme le groupe des Passionnés de la marche au Centre commercial St-Laurent, de clubs ruraux et de club d'aînés. La marche aide les gens à se sentir mieux, à vivre mieux et à jouir d'une meilleure santé, et elle peut être pratiquée toute l'année.

Activités – SPO organise chaque année de nombreuses activités qui font la promotion d'un mode de vie sain, y compris la marche. En plus de collaborer à bon nombre des activités indiquées plus loin dans la présente section, SPO présente la marche et l'objectif de 10 000 pas par jour lors de ses propres activités de promotion de la santé, comme la Journée de la santé à Ottawa et le Mois de l'activité physique, et à l'occasion d'activités communautaires comme les activités des conseillers, les fêtes multiculturelles, les foires rurales et d'autres activités populaires.

6.4 Bureau des relations avec les quartiers

Le Bureau des relations avec les quartiers (BRQ) établit un lien entre les résidents et les groupes communautaires et la Ville pour favoriser la création de quartiers toujours plus actifs. Les quartiers collaborent à des projets destinés à embellir leur quartier et à le rendre plus agréable, plus dynamique et plus sain. Il peut s'agir, entre autres, d'améliorer l'aménagement des rues, de revitaliser des parcs ou encore de mettre sur pied des initiatives artistiques comme la peinture de rue.

Le BRQ appuie les objectifs du Plan stratégique de la Ville d'Ottawa visant à favoriser les choix durables et à encourager les résidents à contribuer à l'amélioration de leur qualité de vie. Ces deux objectifs correspondent à la promotion que fait le BRQ de

quartiers « complets où il fait bon vivre », un trait marquant des collectivités viables.

Le BRQ appuie les projets à petite échelle de tous les quartiers en fournissant des renseignements et des ressources sur son site Web. Le Programme d'amélioration des quartiers visant les quartiers urbains et suburbains sélectionnés appuie des initiatives communautaires à l'échelle des quartiers. Dans le cadre de l'évaluation des besoins et de la mise en œuvre des projets, des quartiers sélectionnés travaillent avec le personnel de la Ville afin de déterminer les occasions et de choisir des projets à réaliser.

Le BRQ servira plus de 100 quartiers des secteurs urbains et suburbains. Tous les quartiers auront accès aux outils de projet et aux ressources du site Web, y compris une trousse d'outils présentant un processus étape par étape pour déterminer les besoins et possibilités du quartier, générer des idées de projets et décider les mesures d'amélioration qui seront prises, et le moment auquel elles seront prises. Des renseignements sur le financement, comme des conseils sur les collectes de fonds et les programmes de financement disponibles, seront aussi fournis.

6.5 Écoliers actifs et en sécurité

Le programme Écoliers actifs et en sécurité est un programme national qui fait la promotion des déplacements sécuritaires et actifs entre la maison et l'école par la promotion de la sécurité, de l'activité physique et de moyens de transport écologiques. Green Communities Canada s'est associé à des municipalités, à des conseils scolaires, à des organismes de santé publique et à des organismes communautaires partout au pays pour encourager les enfants et leurs parents à utiliser des modes de transport actifs pour se rendre à l'école. À Ottawa, les services de la Ville, les conseils scolaires locaux, l'Ottawa Student Transportation Authority, le Consortium de transport scolaire d'Ottawa, le Service de police d'Ottawa et le Conseil de sécurité d'Ottawa collaborent au programme Écoliers actifs et en sécurité de Green Communities Canada pour encourager les enfants à marcher et à faire de la bicyclette davantage. Le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa participe aussi à cette initiative.



Source : Concours Photo-voix de 2013, Santé publique Ottawa

Planification du transport scolaire – La planification du transport scolaire vise à encourager les gens à s'appropriier le programme Écoliers actifs et en sécurité. Elle sollicite la participation d'intervenants comme les conseils scolaires, les urbanistes en transports et ingénieurs de la Ville, les bureaux de santé publique, la police, les parents, les élèves et le personnel de l'école. La planification du transport scolaire permet la réalisation de recherches pour déterminer les obstacles aux déplacements scolaires actifs et mettre en place des solutions, grâce à l'appui d'intervenants locaux. Cette initiative améliore la santé des élèves et réduit la congestion routière, entre autres. La planification est actuellement en place dans 17 écoles d'Ottawa (12 écoles primaires et 5 écoles secondaires)³³.



Source : Concours Photo-voix de 2013, Santé publique Ottawa

Je vais à l'école À PIED... et toi? – Les écoles participantes consignent leurs activités liées à la marche et aux déplacements actifs durant l'année pour courir la chance de gagner des prix. Elles peuvent organiser une campagne hebdomadaire ou mensuelle de marche pour aller à l'école ou de marche sur le terrain de l'école, participer à une Journée de la marche hivernale en février durant le Mois du cœur, ou à *Printemps... Action!* d'avril à juin.

Journée, Semaine et Mois internationaux Marchons vers l'école – La Journée internationale Marchons vers l'école (JIME) a lieu le premier mercredi du mois d'octobre et est une tradition au Canada depuis 2000. Elle vise à favoriser une culture de la marche dans les écoles et les collectivités. La JIME fournit des documents d'information pour aider les écoles participantes à organiser des activités. Les élèves, les parents et les enseignants planifient l'activité en organisant des concours et en sollicitant les entreprises et organismes locaux pour qu'ils donnent des prix ou des rafraîchissements aux élèves. Les écoles font la promotion de la JIME dans leur collectivité, convient des invités spéciaux et invitent les médias.

Journée de la marche hivernale – La Journée de la marche hivernale est un événement pancanadien où l'on donne des conseils pour bien s'habiller pour marcher en hiver et pour rendre la marche en hiver amusante. Lorsqu'il n'est pas possible pour les élèves de se rendre à l'école à pied, on les encourage à marcher jusqu'à une patinoire locale pour y patiner ou à organiser un carnaval d'hiver dans la cour d'école sur l'heure du dîner.

Marchons et roulons chaque mercredi – Cette activité consiste à désigner une journée par mois ou par semaine où il faut se rendre à l'école à pied ou à vélo, juste après la Semaine internationale Marchons vers l'école en octobre. L'activité encourage les familles à rompre le temps d'une journée avec leur habitude de prendre la voiture et à utiliser un mode de déplacement actif pour se rendre à destination, que ce soit la marche ou le vélo. Le programme présente notamment l'avantage de diminuer la congestion routière près des écoles.

Printemps... Action! – Les élèves des écoles participantes marchent, courent, sautent ou pédalent pendant une semaine entre la Semaine de la terre et la Journée de l'air pur. Les activités peuvent s'intégrer à celles de la Semaine de la terre (avril) ou de la Semaine de l'environnement (juin). Le programme favorise l'assainissement de l'environnement, rend les rues plus sécuritaires et permet aux enfants de se faire des amis, entre autres avantages.

Club de la JIME – Le Club de la JIME fait la promotion des déplacements actifs et d'un mode de vie sain pour les élèves et leurs familles. Les écoles reçoivent des cartes d'abonnement et des autocollants. Le Club ne s'adresse pas seulement aux élèves qui marchent pour se rendre à l'école : ceux qui se rendent à l'école en autobus peuvent faire une partie du trajet à pied et ceux qui s'y rendent en auto peuvent demander à leurs parents de les déposer dans une zone de marche établie par l'école.

6.6 Autres programmes

La Ville a élaboré un certain nombre de plans et de programmes qui comportent des activités qui favorisent la marche.

Programme de surveillance des sentiers ruraux – Après la construction des sentiers ruraux de Prescott-Russell et d'Osgoode ainsi que l'adoption de la Politique d'utilisation partagée des sentiers ruraux, la Ville a mis en place un programme pour surveiller l'achalandage des sentiers et recueillir des commentaires des usagers des sentiers et des résidents afin de déterminer l'efficacité et l'incidence de la Politique d'utilisation partagée. La Ville continuera à exercer une surveillance continue au moyen d'un ensemble de compteurs automatiques installés le long des sentiers.

Lignes directrices en matière d'aménagement des lotissements suburbains – Il s'agit d'un examen approfondi de la manière dont l'analyse des stationnements, des allées arrière, des emprises routières, de la largeur des boulevards, des trottoirs, des arbres, des tracés des rues, des parcs, des espaces libres et des terrains d'écoles seront intégrés aux aménagements de lotissements suburbains de la Ville.

Programme de stationnement sur rue résidentielle en milieu urbain – Il s'agit d'un ensemble de politiques qui orientent le programme de permis résidentiels de stationnement et tirent profit du stationnement sur rue comme mesure de modération de la circulation dans les rues résidentielles en milieu urbain.

Programme pilote de promotion personnalisé – Le programme offrira des renseignements et des encouragements personnalisés aux résidents du quartier Westboro Beach pour promouvoir des habitudes de déplacement durables, que ce soit en transport en commun, à vélo ou à pied. L'abandon de l'automobile au profit d'options de transport durables est une composante essentielle de la stratégie de la Ville en matière de transport et appuie les objectifs généraux de gestion de la croissance de la Ville.

Plan de mise en œuvre de la gestion du transport du chemin Richmond/Westboro (PMOGT) – Le PMOGT recommande des programmes, politiques et améliorations des infrastructures qui favoriseront la transition vers des modes de transport durables, y compris la marche, dans le secteur du chemin Richmond à Westboro au cours des 15 prochaines années. Ces mesures comprennent des initiatives pour piétons comme l'amélioration d'infrastructures, la mise en œuvre de programmes de sécurité et la promotion de la sécurité.

Plan relatif aux personnes âgées

(PRPA) – Le PRPA constitue une initiative importante qui aidera la Ville à améliorer la qualité de vie des aînés d'Ottawa. Le PRPA s'inscrit dans l'objectif du Plan stratégique de la Ville, soit de réaliser l'équité et l'inclusion pour une population vieillissante et diversifiée. De plus, le Conseil a établi comme une de ses priorités au cours du présent mandat (de 2011 à 2014) de

permettre à tous les résidents d'avoir une grande qualité de vie et de contribuer au mieux-être de la communauté, grâce à des endroits sains, sécuritaires, sûrs, accessibles et inclusifs. Il faut répondre aux besoins d'une population diversifiée et vieillissante par la planification efficace et la mise en œuvre des changements au développement des grandes infrastructures et à la prestation des services. Deux points ont été soulevés dans le rapport du PRPA : le fait que de nombreux aînés ne se sentent pas en sécurité sur les trottoirs et dans les sentiers, et l'augmentation du nombre de scooters électriques et de fauteuils roulants attribuable au vieillissement de la population. Pour traiter ces questions, la Ville doit réaliser une campagne d'information et faire un examen des répercussions des aides à la mobilité motorisées dans les voies cyclables. Le PRPA comprend également des recommandations qui visent à permettre aux personnes âgées d'être plus actives grâce à des infrastructures améliorées.

Programme de gestion de la circulation locale – Programme visant à préserver la qualité de vie dans les quartiers en atténuant les effets indésirables de l'utilisation des véhicules motorisés, notamment le fort débit de circulation et la vitesse excessive, la conduite agressive et les conditions hostiles de marche et de vélo. Un vaste éventail d'outils de gestion de la circulation locale peuvent être utilisés dans le cadre de ce programme, comme la modification du réseau routier, les dispositifs de signalisation, les mesures de modération de la circulation, le paysage de rue, l'application des règles de la route, la gestion de la demande en transport et la sensibilisation du public.

Bienvenue au Coin amical
Centre St-Laurent
1200, boul. St-Laurent
Case postale 106, Ottawa (Ontario) K1K 3B8
Étage inférieur
(Demandez des directions au comptoir du Service à la clientèle)
613-580-9620
stlaurent-centre.com/quest-services/

Musculature et exercices progressifs à l'aide d'une chaise
Soyez actif et faites-vous de nouveaux amis tout en vous amusant! Ce programme d'exercice d'une heure vise à améliorer l'équilibre, la posture, la souplesse, la résistance des os et de la force musculaire. Le matériel est fourni. Les frais d'inscription sont de 15 \$.
Pour obtenir des renseignements sur ce programme, téléphonez au 613-580-9620 et laissez-nous un message.

La marche dans le centre commercial
Fondé en 1993, le groupe des Passionnés de la marche est un programme de marche extrêmement populaire.
Vêtus de T-shirts qui les distinguent des clients, les participants marchent à leur rythme sur une distance d'un kilomètre dans le Centre St-Laurent, lequel offre un milieu sécuritaire, confortable et facilement accessible à tous.
Les frais d'inscription sont de 15 \$ et comprennent un t-shirt. Venez-vous inscrire les lundis, mercredis ou vendredis entre 8 h 30 et 10 h 30.
Information sur la santé et événements spéciaux
Activités variées, événements spéciaux, déplacements en autobus, discussions sur la promotion de la santé et activités communautaires offerts tout au long de l'année.
Merci au Centre St-Laurent, notre société commanditaire, de son appui et de son dévouement à la promotion d'un mode de vie sain auprès des résidents d'Ottawa.

7.0 Coopération entre les administrations

La Ville partage avec d'autres organismes gouvernementaux son objectif de créer un environnement adapté aux piétons. Au nombre de ses partenaires figurent la Commission de la capitale nationale (CCN) (sentiers polyvalents et passages pour piétons), Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (ponts interprovinciaux et gestion des propriétés fédérales), Parcs Canada (canal Rideau), le gouvernement de l'Ontario (passages à niveau, conception des chaussées, *Code de la route* et divers règlements) ainsi que la Ville de Gatineau.

Il est important que les piétons puissent circuler entre les principaux secteurs d'Ottawa et de Gatineau, et ceci dépend des passages traversant la rivière des Outaouais, dont la responsabilité est partagée entre le gouvernement fédéral et la CCN. Le présent chapitre porte sur les initiatives conjointes entreprises par ces deux partenaires qui touchent le plus la circulation piétonnière à Ottawa.

7.1 Gouvernement fédéral

7.1.1 Commission de la capitale nationale

La région d'Ottawa-Gatineau est située sur un emplacement privilégié, à la jonction de trois rivières importantes et d'un canal. La CCN, au moyen du plan Gréber, a établi un vaste réseau d'installations piétonnières et cyclables le long de ces couloirs naturels, de même qu'au sein du parc de la Gatineau et de la Ceinture de verdure. Le réseau est presque terminé, mais la CCN et la Ville d'Ottawa continuent toujours d'améliorer les installations, comme en font foi les travaux qui ont été réalisés dans les sentiers ruraux d'Ottawa et les 55 kilomètres de sentiers de la Ceinture de verdure.

- La CCN a également agrandi son propre réseau de sentiers (p. ex. les nouveaux sentiers vers le ruisseau Black), et il a finalement aménagé des sentiers attendus depuis longtemps, comme celui de Rockcliffe Park, entre l'avenue Acacia et le chemin Lisgar.

La Ville et la CCN envisagent les partenariats suivants pour favoriser la circulation piétonnière dans la région de la capitale nationale :

- La CCN souhaite particulièrement améliorer la liaison entre Ottawa et Gatineau en mettant l'accent sur les passages verts ainsi qu'offrir aux visiteurs et aux résidents de meilleures occasions d'explorer le littoral de la capitale grâce à de nouveaux

concepts, comme la possible construction d'un passage pour piétons et cyclistes sur le pont Prince-de-Galles.

- La Ville et la CCN s'efforcent d'élaborer des normes et des politiques d'usage similaires (p. ex. pour ce qui est de l'affichage et des règles à suivre sur les sentiers) afin de créer un environnement le plus uniforme possible pour les piétons.
- La CCN mène ses propres campagnes sur la sécurité dans les sentiers sur le thème du partage des sentiers en vue de réduire les conflits entre cyclistes et piétons, et elle travaille avec la Ville sur des initiatives plus globales en matière de sécurité et de promotion.
- La CCN examine les possibilités d'améliorer les passages pour piétons et cyclistes sur la promenade Reine Elizabeth et la promenade du Colonel By.
- La Ville et la CCN cherchent à diminuer l'utilisation des trottoirs par les cyclistes dans le centre-ville, de manière à réduire les conflits entre cyclistes et piétons et à accroître la sécurité des marcheurs.
- La Ville et la CCN travaillent à la création de cartes de signalisation et de cartes en ligne pour aider les résidents et les visiteurs à explorer la région de la capitale nationale à pied.

La CCN examine les demandes de la Ville concernant l'entretien des sentiers pendant l'hiver, mais ne fournit pas de financement à cet égard.

7.1.2 Ponts interprovinciaux

Les piétons sont bien servis par les passages surplombant la rivière des Outaouais. En effet, il existe cinq passages interprovinciaux reliant les secteurs urbains d'Ottawa et de Gatineau. Chacun des ponts suivants permet aux piétons de circuler entre les deux villes :

Pont Macdonald-Cartier – La structure fait actuellement l'objet d'une importante réfection qui comprend l'aménagement d'un sentier polyvalent bidirectionnel du côté est de la travée, ce qui améliorera entre autres la liaison à partir des deux extrémités. Le pont comprend des installations piétonnières, mais ce n'est pas le plus utilisé.

Pont Alexandra – Le pont Alexandra constitue un lien pratique entre les principales installations gouvernementales, touristiques et culturelles situées des deux côtés de la rivière. Un passage pour piétons et cyclistes est aménagé du côté ouest de la travée.

Pont du Portage – Ce pont offre une vue panoramique qui s'étend des plaines LeBreton et de l'ouest du centre-ville d'Ottawa jusqu'au secteur de Hull. Des trottoirs

sont aménagés de chaque côté de la travée.

Pont Chaudière – Le pont Chaudière relie la rue Booth (Musée canadien de la guerre / plaines LeBreton) aux rues Laurier et Eddy, dans le secteur de Hull. Il fournit un lien pratique entre l'extrémité ouest du centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau, en plus de donner accès à l'île Victoria.

Pont Champlain – Ce pont relie les communautés de l'ouest de la Ceinture de verdure et de l'ouest de Gatineau par la promenade Island Park et le chemin d'Aylmer / boulevard Taché. Un trottoir étroit est aménagé du côté est de la travée, et une bande cyclable le sépare de la chaussée. Le pont offre un point de vue panoramique et relie directement les sentiers de la CCN situés des deux côtés de la rivière des Outaouais.

7.2 Province de l'Ontario

La Province a une influence considérable sur l'évolution des installations piétonnières dans les villes ontariennes, une influence qui s'étend à la rédaction des règles du *Code de la route* et de lignes directrices en matière de conception de la chaussée (avec l'appui de la législation pertinente, comme le livre 15 de l'*Ontario Traffic Manual* sur les installations piétonnières). Elle est également responsable des passages surplombant les autoroutes 416 et 417 à Ottawa, dont bon nombre sont des voies piétonnières clés.

Le 19 septembre 2012, le Bureau du coroner en chef de l'Ontario a publié le rapport intitulé *Examen des décès de piétons – Examen de tous les décès accidentels de piétons survenus en Ontario entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010*, qui contient une série de recommandations visant à encourager l'adoption de politiques axées sur les piétons de même que la mise en œuvre d'améliorations fonctionnelles pour accroître la sécurité piétonnière en Ontario. L'exercice visait à analyser les circonstances du décès de 95 piétons en Ontario en 2010, et à formuler des recommandations en vue d'éviter d'autres morts. Le rapport contient 26 recommandations dans les cinq domaines suivants : leadership, textes législatifs, sensibilisation, aspect technique et application de la loi. Les recommandations découlant de la politique sur les transports contenues dans le rapport *Examen des décès de piétons* ont orienté le processus d'examen du Plan de la circulation piétonnière : en effet, les visées des recommandations du coroner en chef de l'Ontario ont été prises en compte et appliquées dans l'élaboration de la nouvelle version du Plan.

7.2.1 Stratégie sur la durabilité du ministère des Transports de l'Ontario

Le ministère des Transports (MTO) de l'Ontario a élaboré une stratégie sur la durabilité, intitulée la *stratégie Priorité Durabilité*, qui énonce des objectifs en matière de transport durable. Voici quelques exemples de la façon dont le Ministère fournira des conseils en matière de circulation piétonnière :

- Offrir aux résidents diverses options en matière de transport de façon à ce qu'ils puissent choisir le moyen de déplacement qui leur convient le mieux, ainsi que le plus durable.
- Encourager les transports multimodaux par l'aménagement de liaisons sécuritaires et agréables à utiliser entre les passages piétonniers et le transport en commun.
- Intégrer l'utilisation du sol et la planification des transports pour créer des communautés polyvalentes et propices à la marche.
- Encourager l'utilisation de stratégies de gestion de la demande en transport pour promouvoir le transport durable et gérer la congestion routière, ce qui pourrait donner lieu à des partenariats entre la province et les municipalités.

De plus, le rapport *Examen des décès de piétons* contient la recommandation suivante : « Le MTO devrait modifier le *Code de la route* de façon à permettre aux municipalités de fixer par règlement municipal la limite de vitesse par défaut sur les routes résidentielles sans signalisation à 40 km/h, une diminution par rapport à la limite actuelle de 50 km/h. » Cette recommandation est appuyée par le PDT et le PCPO de 2013. Selon l'équipe du coroner, les données scientifiques prouvent sans équivoque que les piétons qui se font heurter par un véhicule roulant à faible vitesse ont plus de chance de s'en sortir. En plus de la réduction des limites de vitesse par défaut, il a été reconnu qu'il faudrait également modifier les routes elles-mêmes pour encourager une diminution de la vitesse.

7.2.2 Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers

La Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers est un cadre conçu pour réunir tous les intervenants de la province afin qu'ils puissent améliorer le réseau de pistes et de sentiers de l'Ontario. Les pistes et sentiers sont une composante importante du réseau piétonnier, et la stratégie oriente les mesures à prendre pour qu'ils continuent d'en faire partie.

7.3 Ville de Gatineau

La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau travailleront ensemble pour intégrer les réseaux et les politiques en matière de transport actif, et en particulier pour améliorer davantage la qualité et l'interconnectivité des passages surplombant la rivière des Outaouais. La Ville de Gatineau examinera les politiques et initiatives conjointes énoncées ci-dessous dans le cadre de la mise à jour de son plan sur la mobilité de 2013 (*Plan de déplacements durables*), une fois les processus d'examen et d'approbation requis terminés. Tout investissement nécessaire sera examiné dans le cadre du processus budgétaire de la Ville de Gatineau, nonobstant toute entente stratégique en vigueur. À cet égard, le *Plan de déplacements durables* de Gatineau comprend les recommandations suivantes :

Considérer l'option d'élaborer une proposition pluriannuelle pour la surveillance en tout temps de tous les moyens de déplacement utilisés pour traverser la rivière des Outaouais (tous les moyens de transport, toute l'année).

- Concevoir les nouvelles rues de façon à ce qu'elles accommodent les piétons et qu'elles soient reliées aux pistes cyclables.
- Améliorer les infrastructures en fonction des modes de transport actif (trottoirs, avancées de trottoirs, bandes cyclables, gare-vélos).
- Mettre en œuvre la recommandation contenue dans le programme de planification spécial de Gatineau pour le centre-ville en vue d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes³⁴.

8.0 Conclusion

La Ville d'Ottawa doit se doter d'une vision et d'une politique fortes en matière de circulation piétonnière pour établir une stratégie équilibrée en matière de transport. L'aménagement d'un réseau d'itinéraires piétonniers et d'environnements favorisant la marche sécuritaires, commodes et agréables permettra de faire connaître la marche comme un moyen de déplacement pratique et attirant. Pour y arriver, il faut créer des milieux urbains à l'échelle des piétons, lesquels doivent comprendre un réseau sécuritaire et interrelié d'installations piétonnières favorisant l'accès à une multitude de destinations, comme le réseau de transport en commun, les écoles, les commerces de détail, les installations de loisirs et les secteurs d'emploi. Les communautés propices à la marche sont des milieux sécuritaires et commodes qui favorisent la mobilité et la santé des résidents, tout en créant une ville viable, inclusive et dynamique.

Le Plan de la circulation piétonnière de 2013 propose les principaux éléments suivants pour aider à la création d'une ville amie des piétons :

Mise à jour de la vision, des buts et des objectifs en matière de circulation piétonnière – Orienter et renforcer la gestion de la croissance par la Ville de manière à favoriser la circulation piétonnière et grâce à la création de la Charte du piéton d'Ottawa.

Objectifs réalistes en matière de parts modales qui reflètent les caractéristiques des divers secteurs de la ville – Objectifs révisés comprenant des taux propres aux collectivités rurales et aux villages, aux banlieues immédiates et lointaines ainsi qu'au centre intérieur, et fondés sur les données historiques ainsi que sur les prévisions en matière de croissance.

Outils de mesure du potentiel piétonnier – Une carte du potentiel piétonnier illustrant la variation du potentiel piétonnier dans la ville, répertoriant les endroits ayant un fort potentiel piétonnier et comprenant une nouvelle mesure de rendement décrivant la fonctionnalité des intersections du point de vue des piétons.

Renforcement des politiques régissant les installations piétonnières – Politiques assurant rapidement aux piétons la disponibilité de liens accessibles, sécuritaires et directs vers les principales destinations piétonnières, notamment le réseau de transport en commun, les écoles, les parcs et d'autres aménagements

communautaires, et ce, de la façon la plus économique possible et qui permettra de réduire les perturbations au minimum ainsi que de créer des installations de la plus grande qualité.

Méthode peaufinée pour établir la priorité des projets de rénovation des infrastructures piétonnières – Méthode peaufinée et à jour pour établir la priorité des travaux de rénovation qui visent à combler les lacunes dans le réseau piétonnier aux endroits prioritaires, de façon à favoriser le mieux possible la marche et la répartition modale du transport en commun, en mettant l'accent sur la sécurité des routes où la vitesse et le débit de circulation sont les plus élevés.

Principes directeurs pour la mise en œuvre – Il faut prévoir l'aménagement d'installations piétonnières dans le cadre stratégique global pour accroître la part modale de la marche et créer une ville favorable aux piétons. L'établissement du réseau piétonnier prendra du temps, et dépend surtout de la conception de nouveaux lotissements, des occasions de construction et de réfection des routes et du financement des travaux de rénovation des installations piétonnières. Les trois principes directeurs suivants sont proposés pour aménager un réseau piétonnier de qualité au moindre coût possible :

- Éviter de créer de nouvelles lacunes – Établir de nouvelles communautés et aménager des sites selon des critères adéquats en matière de densité et de qualité, de façon à créer des communautés propices à la marche.
- Maximiser les occasions dans le cadre des travaux de construction – Aménager des trottoirs lors de la construction ou de la réfection des routes, une mesure économique qui permet de réduire au minimum les perturbations et de construire des aménagements de qualité supérieure.
- Rénover selon un ordre de priorité – Entreprendre des projets individuels pour combler les lacunes dans le réseau piétonnier aux endroits prioritaires de façon à accroître la marche et la répartition modale du transport en commun.

Références

- 1 Les trajets réguliers sont les déplacements réguliers vers le travail, l'école ou un lieu de bénévolat.
- 2 Megan Williams et Myrna Wright, *The Impact of the Built Environment on the Health of the Population: A Review of the Review Literature*, Barrie, Bureau de santé du comté de Simcoe-Muskoka, 2007, p. 36.
- 3 Santé publique Ottawa, *Une alimentation saine, une vie active et un poids santé*, Ottawa, Santé publique Ottawa, 2012. Sur Internet : http://ottawa.ca/calendar/ottawa/citycouncil/obh/2012/05-07/HEAL_Report_2012_FR_Final_Updated_May072012.pdf.
- 4 Santé publique Ottawa, *Une alimentation saine, une vie active et un poids santé*, Ottawa, Santé publique Ottawa, 2012. Sur Internet : http://ottawa.ca/calendar/ottawa/citycouncil/obh/2012/05-07/HEAL_Report_2012_FR_Final_Updated_May072012.pdf.
- 5 Smart Growth America, *Complete Streets Promote Good Health!*, <http://tstc.org/reports/licsbx/cs-health.pdf>.
- 6 Société canadienne d'hypothèque et de logement, *Donner leur place aux piétons – Utilisation du tracé des rues pour influencer sur le mode de déplacement*, 2008. Sur Internet : <http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/66087.pdf>.
- 7 United States Environmental Protection Agency, *Our Built and Natural Environments A Technical Review of the Interactions between Land Use, Transportation, and Environmental Quality*, 2001. Sur Internet : http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/built_chapter4.pdf.
- 8 Santé publique Ottawa, *Une alimentation saine, une vie active et un poids santé*, Ottawa, Santé publique Ottawa, 2012. Sur Internet : http://ottawa.ca/calendar/ottawa/citycouncil/obh/2012/05-07/HEAL_Report_2012_FR_Final_Updated_May072012.pdf.
- 9 Bureau de santé publique de Toronto, *The Road to Health: Improving Walking and Cycling in Toronto*, Toronto, 2012, pp. 49-50. Sur Internet : <http://www.toronto.ca/health/hphe/pdf/roadtohealth.pdf>.
- 10 Santé publique Ottawa, *Le fardeau des blessures à Ottawa*, Ottawa, 2010.
- 11 Bureau du coroner en chef de l'Ontario, *Examen des décès de piétons*, 2012. Sur Internet : <http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/stellent/groups/public/%40mcscs/%40www/%40com/documents/webasset/fc161059.pdf>.

- 12 Conor C.O. Reynolds, Meghan Winters, Francis J. Ries et Brian Gouge, *Transport actif en région urbaine : avantages et risques pour la santé*, Vancouver, Centre national de collaboration de l'hygiène du milieu, 2010, p. 1.
P.L. Jacobsen, *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, Injury Prevention, section 10.2, 2004, pp. 205-209.
- 13 Megan Williams et Myrna Wright, *The Impact of the Built Environment on the Health of the Population: A Review of the Review Literature*, Barrie, Bureau de santé du comté de Simcoe-Muskoka, 2007.
- 14 Cozens, P., *Public health and the potential benefits of Crime Prevention Through Environmental Design*, New South Wales Public Health Bulletin, 2007, vol. 18, n° 12, pp. 232-237.
- 15 Département des Transports des États-Unis – Federal Highway Administration, *An analysis of factors contributing to “walking along roadway” crashes: Research study and guidelines for sidewalks and walkways*, (citation de McMahon, P.J., Zegeer, C.V., Duncan, C., Knoblauch, R.L., Stewart, J.R. et Khattak, A.J.), 2001. Sur Internet : http://drusilla.hsrc.unc.edu/cms/downloads/WalkingAlongRoadways_Study_Guidelines.pdf.
- 16 Département des Transports des États-Unis – Federal Highway Administration, *A Review of Pedestrian Safety Research in the United States and Abroad*, 2004. Sur Internet : http://katana.hsrc.unc.edu/cms/downloads/Pedestrian_Synthesis_Report2004.pdf.
- 17 Florida Department of Transportation, *Update of Florida Crash Reduction Factors and Countermeasures to Improve the Development of District Safety Improvement Projects*, 2005. Sur Internet : http://www.dot.state.fl.us/research-center/Completed_Proj/Summary_SF/FDOT_BD015_04_rpt.pdf, http://www.cmfclearinghouse.org/study_detail.cfm?stid=66.
- 18 R. A. Retting, S. A. Ferguson et A. T. McCartt, *A Review of Evidence- Based Traffic Engineering Measures Designed to Reduce Pedestrian-Motor Vehicle Crashes*, American Journal of Public Health, 2003, vol. 93, n° 9, pp. 1456-1463. Sur Internet : <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1447993/>.
- 19 Département des Transports des États-Unis, *White Papers for: “Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety” —White Paper No. 5 — Safer Vulnerable Road Users: Pedestrians, Bicyclists, Motorcyclists, and Older Users*, 2010. Sur Internet : <http://safety.transportation.org/doc/web5%20Vulnerable%20Users%20White%20Paper.pdf>.
- 20 Département des Transports des États-Unis – Federal Highway Administration Safety Program, *Safety Benefits of Walkways, Sidewalks, and Paved Shoulders*. Sur Internet : http://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/walkways_brochure/walkways_broch

ure.pdf.

- 21 Bureau du coroner en chef de l'Ontario, *Examen des décès de piétons*, 2012. Sur Internet :
<http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/stellent/groups/public/%40mcscs/%40www/%40com/documents/webasset/fc161059.pdf>.
- 22 Bureau du coroner en chef de l'Ontario, *Examen des décès de piétons*, 2012. Sur Internet :
<http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/stellent/groups/public/%40mcscs/%40www/%40com/documents/webasset/fc161059.pdf>, recommandations 14 et 15.
- 23 Bureau du coroner en chef de l'Ontario, *Examen des décès de piétons*, 2012. Sur Internet :
<http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/stellent/groups/public/%40mcscs/%40www/%40com/documents/webasset/fc161059.pdf>.
- 24 R. Bray, C. Vakil, D. Elliott, A. Abelsohn, *Report on Public Health and Urban Sprawl in Ontario : A review of the pertinent literature*, Collège des médecins de famille de l'Ontario, 2005. Sur Internet :
<http://www.ocfp.on.ca/docs/publications/urbansprawl.pdf>.
- 25 Satcher, D., Okafor, M., LeConte, J., *Impact of the Built Environment on Mental and Sexual Health: Policy Implications and Recommendations*. International Scholarly Research Network Public Health, 2012, article ID806792.
- 26 Barton, H. : Land use Planning and Helath and well Being. Land use Policy 2009;26s: s115-s123
- 27 Hanson, H., Ashe, M., McKay, H., *Mobilité des aînés et intersection entre cadre bâti et environnement social : examen des données probantes*, Centre national de collaboration de l'hygiène du milieu, 2012.
- 28 Reynolds, C.C.O., Winters, M., Ries, F., Gouge, B., *Transport actif en région urbaine : avantages et risques pour la santé*, Centre national de collaboration de l'hygiène du milieu, 2010.
- 29 Gian-Claudia Sciara, Susan Handy et Marlon G. Boarnet, *Draft Policy Brief on the Impacts of Pedestrian Strategies Based on a Review of the Empirical Literature, for Research on Impacts of Transportation and Land Use-Related Policies*, California Air Resources Board, 2011. Sur Internet :
http://www.arb.ca.gov/cc/sb375/policies/ped/ped_brief.pdf.
- 30 Rodriguez, D. A. et Joo, J., *The Relationship between Non-motorized Mode Choice and the Local Physical Environment*, 2004, Transportation Research Part D, vol. 9, n° 2, pp. 151-173.
- 31 McCormack et al., *The association between sidewalk length and walking for different purposes in established neighborhoods*, 2012. Sur Internet :
<http://www.ijbnpa.org/content/9/1/92>.

32 Livre 7 de l'*Ontario Traffic Manual* (conditions temporaires).

33 Écoliers actifs et en sécurité, 2013. Sur Internet :
<http://www.saferoutestoschool.ca/fr/participants>.

34 Ville de Gatineau.

Annexe A

Résumé des recommandations du Plan de la circulation piétonnière de 2009

Résumé de l'état des recommandations du Plan de la circulation piétonnière de 2009

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
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.	Poursuite des discussions engagées, au besoin	S.O. (réglé)
7.2	Utiliser les résultats touchant les déplacements piétonniers de l'enquête Origine-Destination de 2005 – ainsi que ses futures mises à jour – comme indication des tendances à venir.	Recommandation mise en œuvre	Comprend désormais aussi les données de l'enquête Origine-Destination de 2011
7.3	Procéder à un examen approfondi des rôles et des responsabilités en ce qui a trait à la planification, à la conception, à l'exploitation, à la restauration et à 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 mise en œuvre	S.O. (réglé)
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 de sentiers polyvalents, comme prévu dans le Plan de la circulation piétonnière, le Plan officiel et le Plan directeur des transports.	Recommandation mise en œuvre	Renforcement de la directive découlant de la politique
7.5	Modifier le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs au moyen des critères et des coefficients de pondération prévus dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa pour évaluer les candidats, établir leur admissibilité et fixer un ordre de priorité plus précis. Ceci peut comprendre des recommandations sur l'élaboration ou le rétablissement de programmes parallèles d'infrastructures piétonnières autres que des trottoirs, comme les sentiers.	Recommandation mise en œuvre	Réorientation en vue d'une harmonisation avec les priorités de la Ville pour une meilleure intégration du transport en commun et un accroissement de la part modale

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
7.6	Consolider les données de référence du réseau piétonnier actuellement gérées par diverses directions indépendantes en utilisant l'outil de cartographie SIG. Des procédures devront être respectées pour s'assurer que l'information est mise à jour régulièrement par les différentes sources de données.	Mise à jour des données en cours et publication sur geoOttawa	S.O. (réglé)
7.7	Peaufiner 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.	Recommandation mise en œuvre	S.O. (réglé)
7.8	Établir un réseau piétonnier à Ottawa en se basant sur : <ul style="list-style-type: none"> a) le réseau piétonnier envisagé et présenté dans les schémas 1 à 17; b) les améliorations au réseau au moyen de l'application 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. 	Recommandation mise en œuvre	Mise à jour du réseau piétonnier en vue d'une mise en œuvre progressive d'ici 2031

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
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 des éventuelles demandes de financement des projets d'immobilisations.	Aucun financement pour le projet pilote. Application du Plan de mise en œuvre du projet (PMOP) lors du processus d'examen	Renforcement de la directive découlant de la politique
8.1	Élaborer une charte du piéton en vue de son adoption par la Ville, ce qui représente 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.	Signature de la Charte internationale de la marche en 2011	Charte de la marche d'Ottawa
8.2	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 feront ensuite 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.	Application en cours	Renforcement de la directive découlant de la politique
8.3	Établir une liste de priorités visant des améliorations à l'aménagement paysager et aux paysages de rue dans chaque plan secondaire et chaque plan de conception communautaire en vue d'améliorer le potentiel piétonnier.	Application en cours	Renforcement de la directive découlant de la politique

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
8.4	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'immobilisations. Fonder ces lignes directrices sur l'ensemble des recommandations favorisant la circulation piétonnière énoncées dans les lignes directrices actuelles de la Ville et les lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière.	Mise en œuvre de certains éléments des lignes directrices	Projet de lignes directrices sur l'aménagement axé sur les piétons
8.5	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.)	Application en cours	Renforcement de la directive découlant de la politique
8.6	Modifier les Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports afin qu'elles précisent l'exigence d'une description de la façon dont le site répond aux lignes directrices du Plan de la circulation piétonnière et à la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. (Voir la recommandation 8.5.)	Application en cours– Les lignes directrices sont actuellement révisées	S.O. (en cours)
8.7	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.	Mise en œuvre de certains éléments	Projet de lignes directrices sur l'aménagement axé sur les piétons

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
8.8	Dans le cadre de la construction des nouvelles routes, ainsi que des travaux de réfection et de restauration, mettre en application les lignes directrices de la circulation piétonnière et la méthodologie du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière.	Application en cours	Renforcement de la directive découlant de la politique
8.9	Veiller à ce que les zones piétonnières délimitées satisfassent aux lignes directrices en matière d'accessibilité et demeurent exemptes d'obstruction.	Nouvelles normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa	S.O. (réglé)
9.1	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 piétonnière et considérer également les dispositifs d'activation des signaux pour piétons sur les refuges piétonniers.	Mise en œuvre de certains éléments	Projet de lignes directrices sur l'aménagement axé sur les piétons
9.2	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.	Aucun examen réalisé	S.O. (aucune autre mesure n'est nécessaire)
9.3	Améliorer les mesures visant à réduire les risques et à accroître l'accessibilité aux piétons dans les zones de construction, y compris les 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.	Mise en œuvre de certains éléments	Projet de lignes directrices sur l'aménagement axé sur les piétons

N° de la recommandation	Recommandation technique	Mesure	Plan de la circulation piétonnière de 2013
10.1	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.	Prévu dans le Plan de la circulation piétonnière de 2013	Intégration de nouveaux scénarios d'entretien en période hivernale dans le Plan de la circulation piétonnière de 2013
10.2	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.	Offre de programmes permanents	S.O. (en cours)
10.3	Entreprendre un examen approfondi des rôles et des 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.)	Examen en cours	S.O. (en cours)
10.4	Adopter les critères d'entretien des trottoirs et des sentiers présentés au tableau 10.4.	Application en cours	Inclus dans le Plan de la circulation piétonnière de 2013

Annexe B

Charte du piéton de la Ville d'Ottawa

CHARTRE DU PIÉTON de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa reconnaît la grande importance de la marche dans la création d'une ville attirante, accessible, sécuritaire et saine; c'est pourquoi elle a créé un plan de circulation piétonnière, qui place la marche au cœur d'un système de transport durable. La charte du piéton présente globalement la vision et les objectifs de la Ville en matière de circulation piétonnière, et énonce son engagement à créer une ville où les résidents marchent par plaisir, et non par obligation. Elle orientera la prise de décisions quant à l'attribution de l'espace et du financement, et permettra d'intégrer une culture de marche dans le processus de prise de décisions de la Ville.

VISION D'OTTAWA EN MATIÈRE DE CIRCULATION PIÉTONNIÈRE

Faire d'Ottawa une ville piétonnière de calibre mondial dotée d'un domaine piétonnier fonctionnel et dynamique qui encourage les gens à marcher toute l'année. En concrétisant cette vision, Ottawa deviendra...

plus dynamique et esthétique

Un milieu urbain propice à la marche favorise l'interaction sociale et la vitalité de l'économie locale.

plus équitable

La marche est le seul moyen de transport abordable pour tous qui permet aux enfants, aux personnes âgées et aux personnes de toutes capacités de se déplacer librement.

plus saine

La marche est une façon avérée de favoriser la santé et le bien-être des individus.

plus durable

Les modes d'utilisation du sol axés sur les piétons permettent de diminuer la dépendance aux voitures, l'utilisation des terrains et les émissions.

plus sécuritaire

Quand on se sent à l'aise et en sécurité de marcher dans un lieu donné, la sécurité de tous les membres de la communauté en est améliorée.

plus complète

La marche fait partie de chaque déplacement. Si un domaine piétonnier attirant est intégré aux réseaux de pistes cyclables et de transport en commun, la marche devient alors une solution de rechange viable à la voiture pour les courtes distances.



Afin de créer un milieu urbain où la marche est un moyen de transport de premier choix, la Ville d'Ottawa :

- considère l'environnement piétonnier comme un espace important (non disponible) devant être protégé lors d'aménagements visant d'autres usagers;
- tient dûment compte de l'esthétique de l'espace piétonnier lors de la conception d'infrastructures;
- favorise un aménagement des terrains riche en détails qui offre diverses expériences aux piétons, ce qui rend les déplacements à pied plus intéressants et attirants;
- continue à allouer les ressources nécessaires à l'entretien à l'année des espaces piétonniers;
- améliore les installations piétonnières en fonction de la densité de la circulation piétonnière;
- met en place et améliore les voies piétonnières menant au transport en commun, aux écoles et aux parcs afin de promouvoir un mode vie sain et actif;
- crée des rues complètes rendant les trajets à pied plus directs, intéressants et productifs, dans un milieu urbain propice à la marche, établi et ouvert;
- limite le nombre d'obstructions inutiles aux déplacements des piétons, y compris l'attente aux feux de circulation et les obstacles physiques;
- met en place un réseau bien lié entre les moyens de transport durables, offrant ainsi aux résidents d'autres options que la voiture;
- recueille, analyse et communique des données permettant de définir les avantages de marcher pour se déplacer, faire de l'exercice ou s'amuser, sur les plans des relations sociales, de l'économie, de l'environnement et de la santé;
- coordonne ses efforts avec ceux des gouvernements et collabore avec des résidents, des groupes communautaires et des entreprises afin de concrétiser sa vision en matière de circulation piétonnière.

Un environnement piétonnier sécuritaire, pratique et esthétique augmentera la mobilité des résidents d'Ottawa et améliorera leur santé, ce qui rendra la ville plus invitante, inclusive et dynamique.

Annexe C

Analyse des tendances

ANALYSE DES TENDANCES

1.0 Introduction

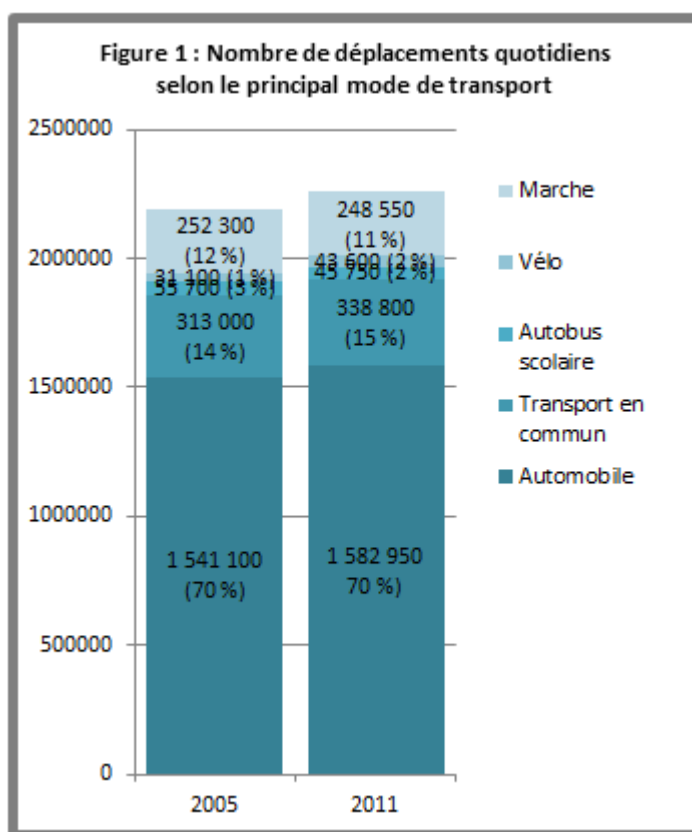
Le transport actif est de plus en plus populaire auprès des résidents d'Ottawa qui souhaitent diminuer la congestion routière et réduire au minimum les répercussions négatives sur l'environnement, tout en optant pour un mode de vie sain et actif. Au cours des dernières années, une attention particulière a été portée aux infrastructures et aux services qui soutiennent le transport actif; ces deux secteurs ont donc bénéficié d'investissements publics plus élevés. Pour miser sur la popularité de ce mode de transport et répondre à la demande, la Ville a publié en 2009 son premier plan de la circulation piétonnière afin d'orienter l'aménagement des nouvelles infrastructures et l'élaboration des futures politiques qui favorisent la marche comme moyen de transport.

Pendant de nombreuses années, les organismes de planification locaux ont eu recours à des enquêtes détaillées sur les déplacements dans l'ensemble du secteur pour connaître les habitudes de déplacement des résidents d'Ottawa et de Gatineau afin de dégager les tendances et d'en savoir plus sur les décisions prises quotidiennement par les résidents du secteur quant à leur destination, au moment de leurs déplacements et au moyen de transport utilisé. La dernière enquête sur les déplacements a été réalisée en 2011 par le Comité TRANS, qui regroupe des membres de tous les ordres de gouvernement présents des deux côtés de la frontière de la région de la capitale nationale, soit l'Ontario et le Québec. La présente annexe fournit une analyse comparative des enquêtes de 2005 et de 2011 en portant une attention particulière aux variations de la demande en transport et aux déplacements à pied.

Les enquêtes sur les déplacements sur lesquelles se fondent cette analyse ont été réalisées à l'automne, cette période de l'année reflétant les habitudes de déplacement types. Toutefois, le recours aux modes de transport actifs culmine pendant l'été pour décliner à l'automne. Il convient donc de noter que les données sur le nombre de déplacements à pied recueillies dans le cadre de ces enquêtes ne correspondent peut-être pas exactement au nombre maximal de personnes qui utilisent ces modes de transport.

2.0 Croissance des déplacements quotidiens

Selon les résultats de l'enquête de 2011, quelque 2,26 millions de déplacements sont effectués quotidiennement lors d'une journée de travail type, ce qui représente une augmentation d'environ 3 % par rapport à l'enquête de 2005. Cette hausse, qui reflète la croissance démographique et de l'emploi dans la région d'Ottawa au cours de cette période, varie aussi en fonction du moment de la journée et des lieux de départ et d'arrivée des déplacements. Il sera question de cette variation dans les prochaines sections.



3.0 Choix du mode de transport

Traditionnellement, le mode de transport le plus répandu à Ottawa est l'automobile personnelle, bien qu'en raison de l'investissement municipal dans son infrastructure, le transport en commun jouisse d'une part modale relativement élevée, particulièrement pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. La **figure 1** illustre les modes de transport utilisés par les répondants des enquêtes sur les déplacements de 2005 et de 2011 pour leurs déplacements quotidiens.

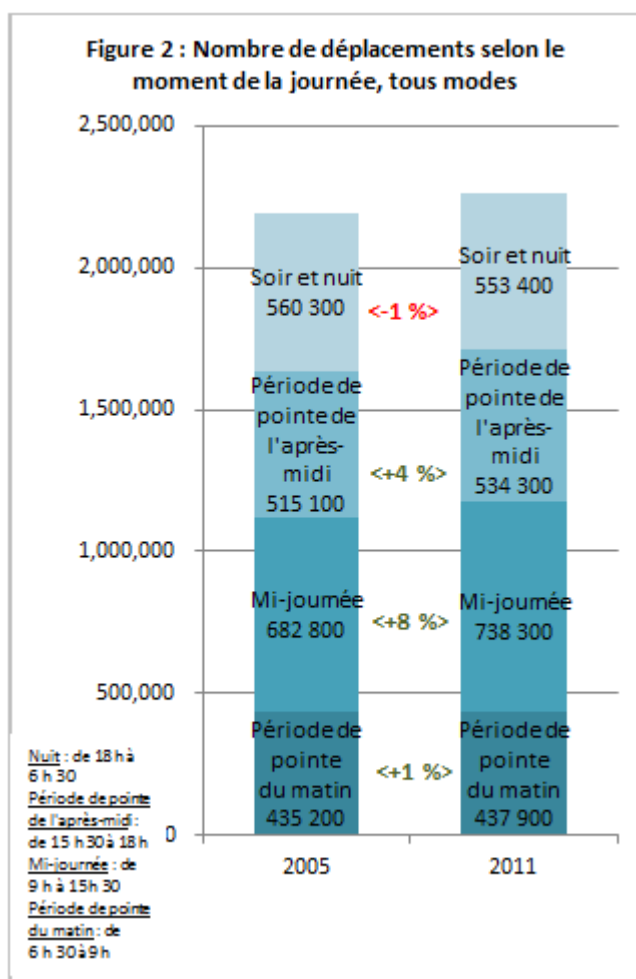
Les données démontrent que l'automobile personnelle demeure le moyen de transport principal : en effet, elle est utilisée dans environ 70 % de tous les déplacements effectués à Ottawa selon les enquêtes de 2005 et de 2011. On observe également une augmentation de l'utilisation du transport en commun, dont le nombre de déplacements s'est accru de quelque 8 % entre 2005 et 2011, et la part modale, de près de 1 %.

Il convient également de noter que le rôle des modes de transport actifs (la marche et le vélo) a évolué à Ottawa entre 2005 et 2011. Le nombre total de déplacements quotidiens effectués au moyen d'un mode de transport actif a augmenté d'environ 3 % entre 2005 et 2011, ce qui reflète la croissance constatée pour l'ensemble des déplacements, tous modes de transport confondus. La proportion des déplacements faits au moyen de ces modes de transport est demeurée stable à quelque 13 % en 2005 et en 2011.

Lorsqu'on examine en détail les résultats de l'enquête de 2011 par rapport à ceux de l'enquête de 2005 pour ce qui est des déplacements effectués au moyen d'un mode de transport actif, on constate une augmentation des déplacements à vélo (12 500) et une légère diminution des déplacements à pied (-3 750). Ainsi, les déplacements à pied représentent maintenant 11 % de tous les déplacements, comparativement à 12 % en 2005. Certaines personnes ont peut-être délaissé la marche pour le vélo à la suite des investissements municipaux accrus dans les infrastructures cyclables au cours des dernières années.

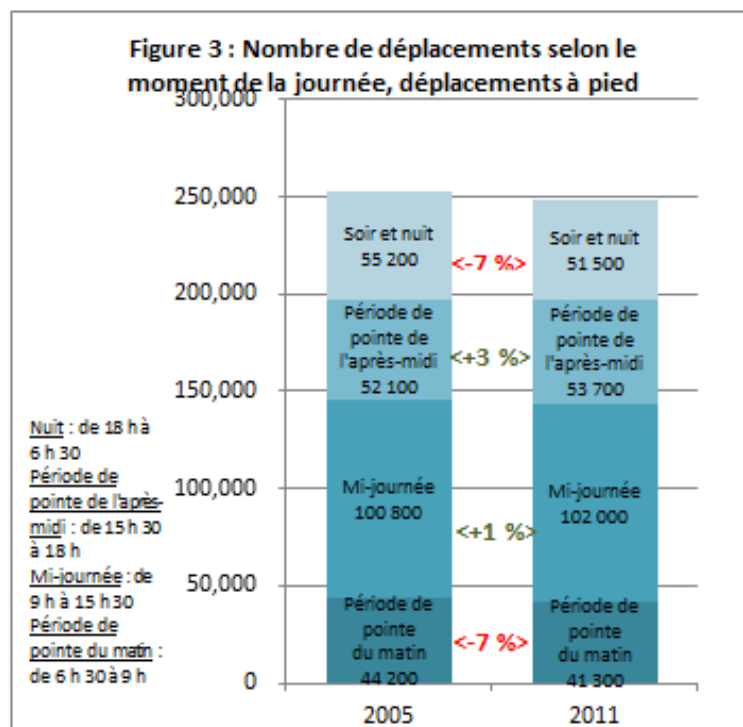
4.0 Déplacements selon le moment de la journée

La **figure 2** illustre la variation du nombre de déplacements selon le moment de la journée entre les enquêtes sur les déplacements de 2005 et de 2011. Le nombre de déplacements a augmenté pour toutes les périodes de la journée, sauf celle du soir et de la nuit (18 h à 6 h 30), qui a connu une diminution de 1 % entre 2005 et 2011. La hausse du nombre de déplacements pendant l'heure de pointe du matin est relativement faible (1 %), tandis que les périodes de pointe de mi-journée et d'après-midi ont connu des augmentations respectives de 8 % et de 4 % pour ce qui est du nombre total de déplacements.



Les heures de pointe du matin et de l'après-midi enregistrent généralement les plus grandes concentrations de déplacements quotidiens. Les résultats des enquêtes de 2005 et de 2011 démontrent que les déplacements effectués pendant ces deux périodes représentent environ 44 % de tous les déplacements faits au cours d'une journée, la période de l'après-midi demeurant la plus occupée, principalement parce que les déplacements pour se rendre au travail ou à l'école faits pendant cette période sont liés à des déplacements pour le magasinage, pour des raisons personnelles ou pour des loisirs.

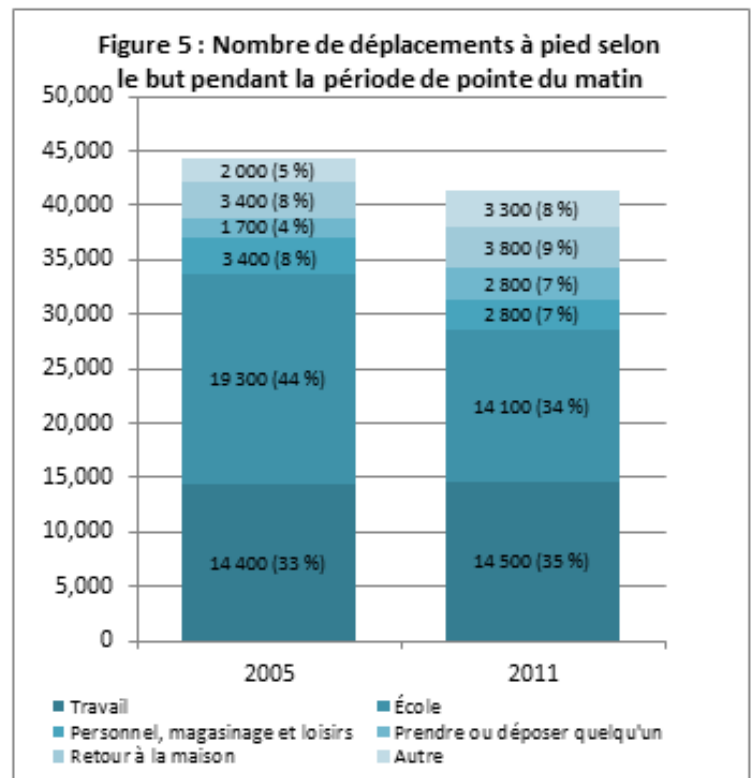
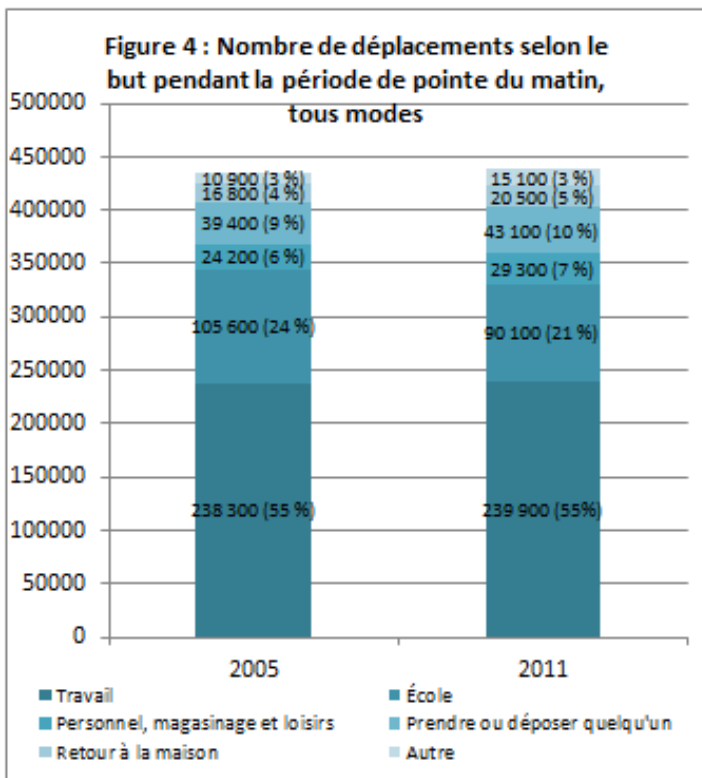
La **figure 3** illustre la variation du nombre de déplacements à pied selon le moment de la journée entre les enquêtes de 2005 et de 2011. Les déplacements à pied ont connu une certaine augmentation pendant les périodes de pointe de mi-journée et d'après-midi, mais ils ont diminué pendant la période de pointe du matin et la période du soir et de la nuit, ce qui explique la diminution globale des déplacements à pied illustrée à la figure 1. Les déplacements à pied représentent environ 10 % de tous les déplacements effectués pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi ainsi que pendant la période du soir et de la nuit, selon les résultats des deux enquêtes. La part des déplacements à pied est plus élevée en mi-journée, représentant 15 % de tous les déplacements effectués pendant cette période en 2005, et 14 % en 2011.



5.0 But des déplacements

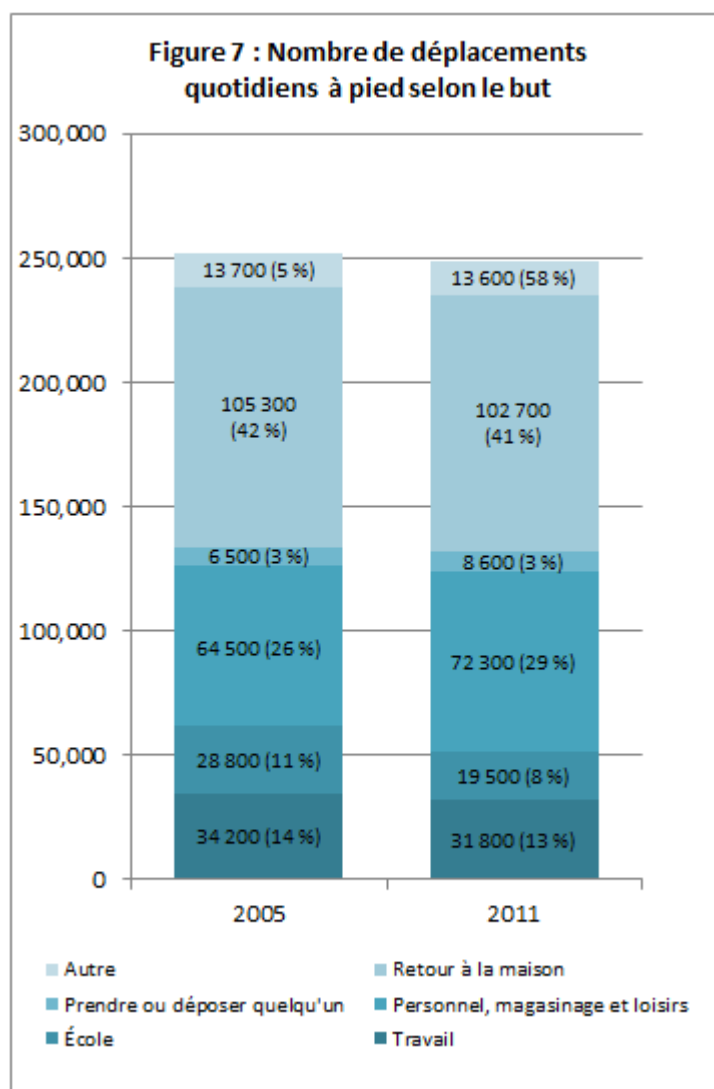
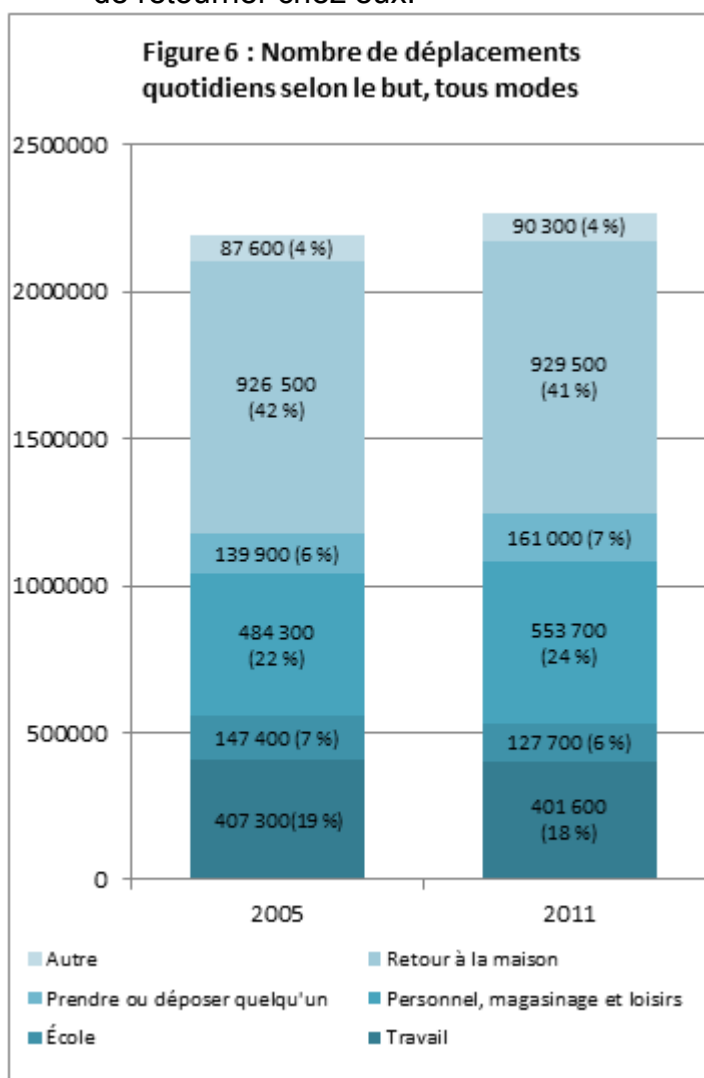
La compréhension du but des déplacements permet d'expliquer les choix qui sont faits quant au moment du déplacement et au mode de transport utilisé. Certains déplacements, comme ceux pour se rendre au travail ou à l'école, doivent être faits à heures fixes, tandis que d'autres plus arbitraires, comme ceux liés au magasinage, peuvent être effectués de façon plus souple. En outre, un grand nombre de facteurs définiront la gamme et l'attractivité des options de transport offertes pour un déplacement donné : l'heure, le nombre de passagers, les déplacements liés, et les commodités offertes (automobile, transport en commun et stationnement).

Les **figures 4 et 5** illustrent les pourcentages des déplacements effectués pour divers buts pendant la période de pointe du matin. Les déplacements pour se rendre au travail et à l'école représentent près de 80 % de tous les déplacements faits pendant cette période, et 10 % des déplacements sont liés à un déplacement pour prendre ou déposer des passagers, vraisemblablement à l'école ou au travail. Les déplacements arbitraires, notamment pour le magasinage et les rendez-vous, représentent une proportion infime des déplacements effectués pendant la période de pointe du matin.



Les déplacements pour se rendre au travail et à l'école représentent 69 % de tous les déplacements à pied de la période de pointe du matin selon l'enquête sur les déplacements de 2011, comparativement à 77 % en 2005. Ceci reflète la diminution générale observée dans les déplacements à pied pour la période de 24 heures et la période de pointe du matin dont il a été question dans les sections précédentes. Les déplacements à pied sont étroitement liés aux déplacements pour se rendre à l'école : en effet, ils représentent près du double de tous les déplacements pour se rendre à l'école, tous modes de transport confondus. Les déplacements à pied occupent une part plus importante des déplacements « Retour à la maison » et « Autre » que des déplacements tous modes confondus, tandis qu'ils occupent une part légèrement moins importante des déplacements pour prendre ou déposer quelqu'un.

Les figures 6 et 7 illustrent les pourcentages des déplacements tous modes confondus et des déplacements à pied effectués dans les mêmes buts sur une période de 24 heures. La proportion des déplacements pour se rendre au travail et à l'école sur une période de 24 heures est considérablement inférieure à celle observée pour la période de pointe du matin, parce que la plupart de ces déplacements sont effectués uniquement le matin. Les déplacements figurant dans la catégorie « Retour à la maison » représentent le retour à la maison, peu importe le but du déplacement, et devraient se chiffrer aux alentours de 50 % pendant la journée. Le fait que le nombre total de ces déplacements atteigne tout juste 40 % dans les deux enquêtes indique qu'une partie des voyageurs effectuent plusieurs déplacements dans divers buts avant de retourner chez eux.



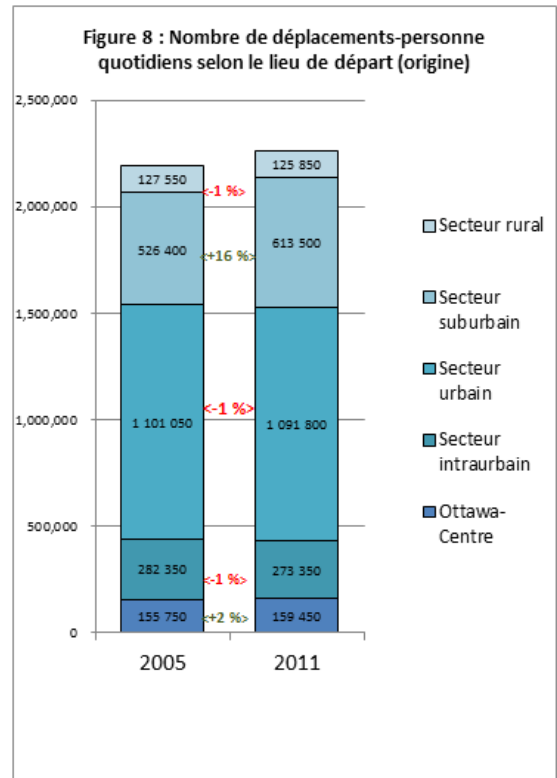
Les pourcentages des déplacements à pied selon le but indiquent une fois de plus que ces déplacements sont plus fréquents pour se rendre à l'école et pour les déplacements arbitraires que pour les déplacements tous modes de transport confondus, mais qu'ils sont légèrement moins fréquents pour se rendre au travail et pour prendre ou déposer des passagers.

6.0 Lieux de départ et d'arrivée

La **figure 8** illustre les déplacements effectués en 2005 et en 2011 selon le lieu de départ, tandis que la **figure 9** illustre l'emplacement des secteurs dont il est question dans le présent résumé.

Les résultats démontrent une augmentation importante du nombre de déplacements quotidiens (environ 16 % ou plus de 85 000 déplacements) à partir des banlieues situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure, ce qui reflète la hausse du nombre de nouveaux logements dans ces secteurs. En comparaison, le nombre de déplacements faits dans les secteurs urbain et intraurbain de la ville a chuté d'environ 10 000 déplacements dans chaque secteur. Le secteur rural a aussi connu une légère diminution du nombre de déplacements quotidiens, qui comptent tout de même pour environ 6 % de tous les déplacements.

Ottawa-Centre (le secteur central) a connu une hausse de près de 3 700 déplacements-personne quotidiens, ce qui représente une croissance de plus de 2 % depuis 2005. Cette hausse démontre le rôle régional que joue le centre-ville d'Ottawa sur le plan du lieu de travail.



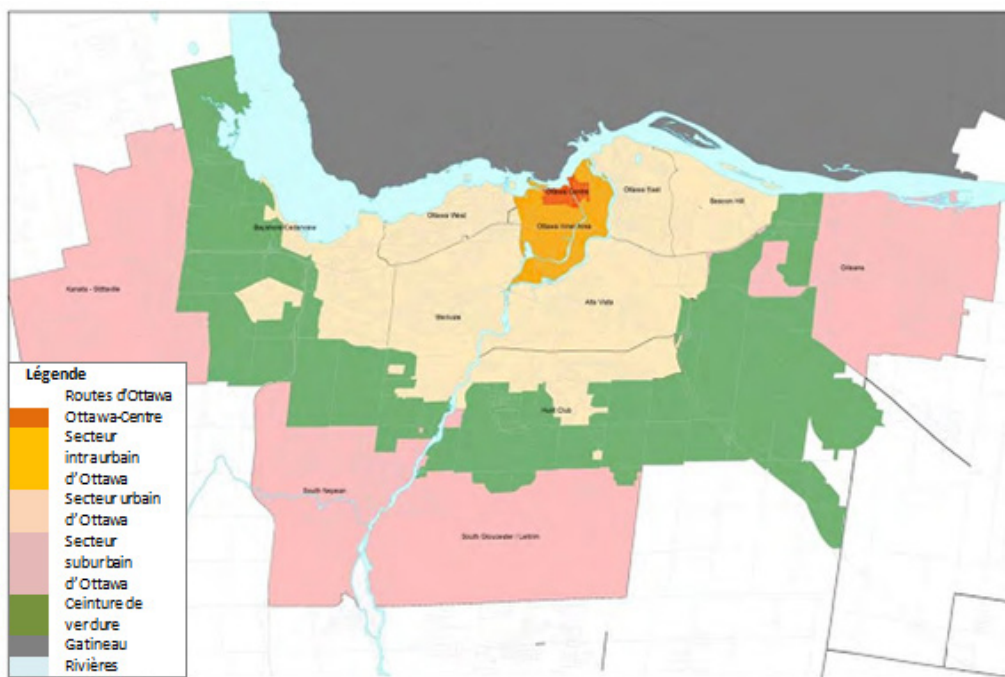


Figure 9 : Secteurs utilisés dans le résumé de l'enquête sur les déplacements à Ottawa

Étant donné la disponibilité des infrastructures de transport existantes et les distances à parcourir pour se rendre dans les différents secteurs de la ville, le lieu de résidence importe beaucoup dans le choix du mode de transport. Les **figures 10 et 11** illustrent le choix de mode de transport pour les déplacements quotidiens dans les secteurs situés à l'intérieur et à l'extérieur de la Ceinture de verdure.

Figure 10 : Nombre de déplacements quotidiens (période de 24 h) par mode de transport, selon le lieu de départ situé à l'intérieur de la Ceinture de verdure

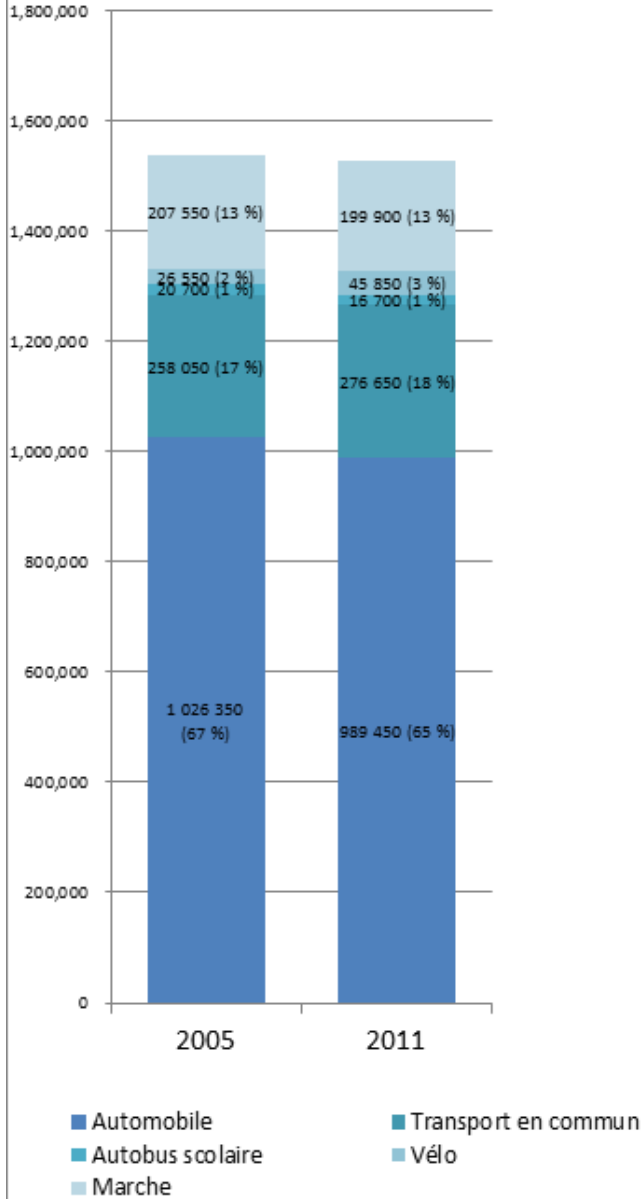
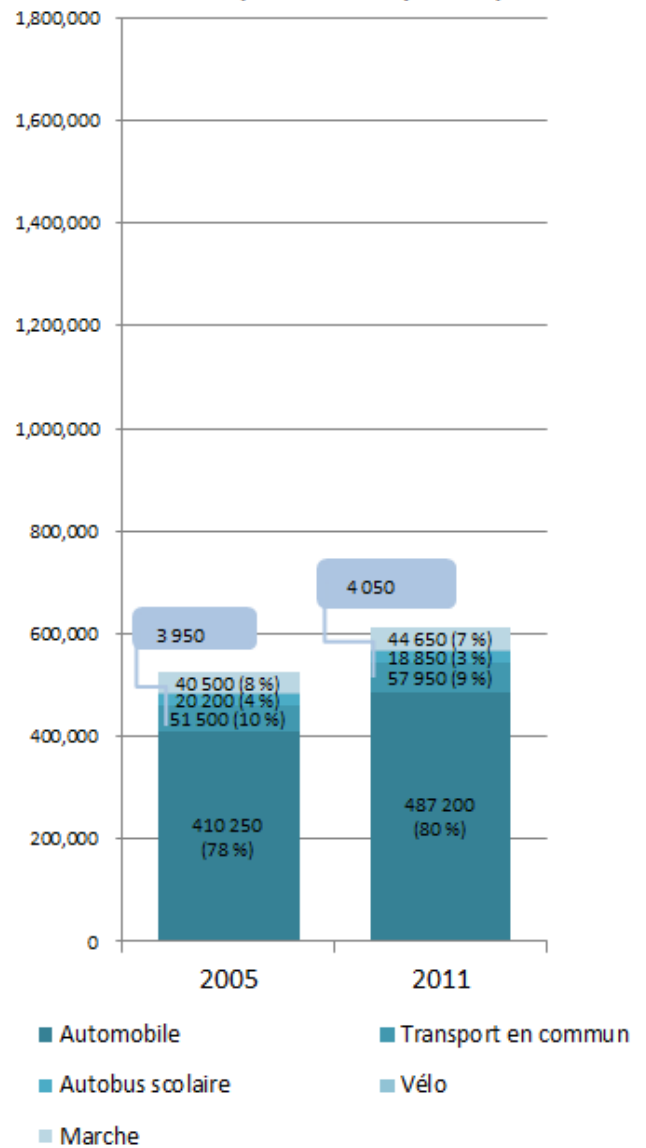


Figure 11 : Nombre de déplacements quotidiens (période de 24 h) par mode de transport, selon le lieu de départ situé à l'extérieur de la Ceinture de verdure (banlieues uniquement)

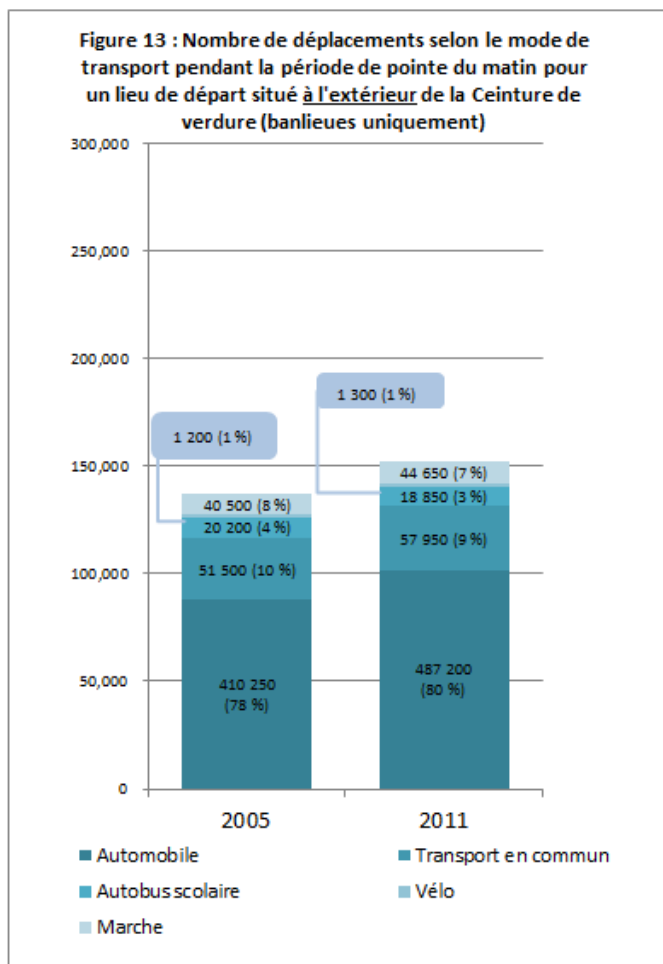
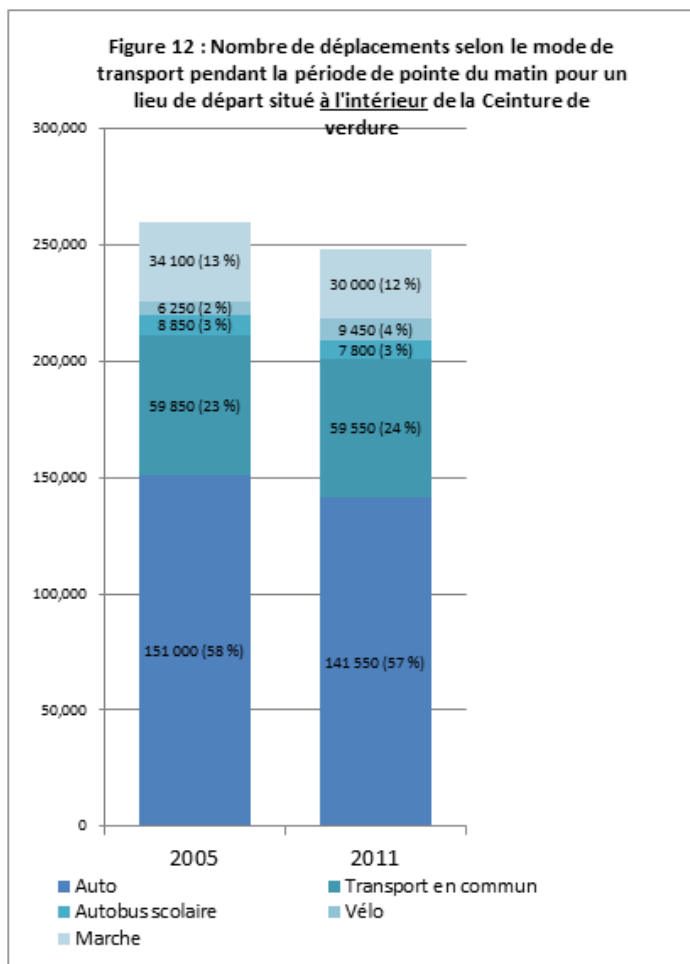


Ces résultats reflètent l'observation formulée un peu plus tôt selon laquelle l'automobile est le principal moyen de transport à Ottawa, elle qui enregistre la majorité de la part modale tant à l'intérieur de la Ceinture de verdure que dans les banlieues situées à l'extérieur de celle-ci. Les déplacements en automobile comprennent une proportion beaucoup plus élevée du nombre total de déplacements dont le lieu de départ est une

banlieue située à l'extérieur de la Ceinture de verdure (80 %), et il y en a eu près de 80 000 (15 %) de plus entre 2005 et 2011. Ces déplacements représentent environ 92 % de tous les nouveaux déplacements en provenance des banlieues au cours de cette période. En comparaison, les déplacements en automobile dont le lieu de départ est situé à l'intérieur de la Ceinture de verdure représentent seulement 65 % de la part modale totale, et il y en a eu près de 37 000 (-4 %) de moins entre 2005 et 2011. L'utilisation de plus en plus répandue du transport en commun et du vélo laisse supposer que les automobilistes envisagent peut-être de plus en plus de se tourner vers d'autres modes de transport pour se déplacer dans le secteur urbain.

Comme on peut s'y attendre, la part modale des déplacements à pied est beaucoup plus élevée à l'intérieur de la Ceinture de verdure que dans les banlieues situées à l'extérieur de celle-ci, puisque les infrastructures piétonnières sont plus nombreuses et que les distances à parcourir sont plus courtes lorsqu'on réside dans un secteur urbain de la ville. Ceci étant dit, les résultats des enquêtes démontrent que les déplacements à pied ont légèrement diminué à l'intérieur de la Ceinture de verdure entre 2005 et 2011, et qu'ils ont connu une faible hausse dans les banlieues situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure au cours de la même période.

Les résultats de l'enquête révélant le choix de mode de transport par secteur de départ du déplacement pour la période de pointe du matin sont illustrés aux **figures 12 et 13**.

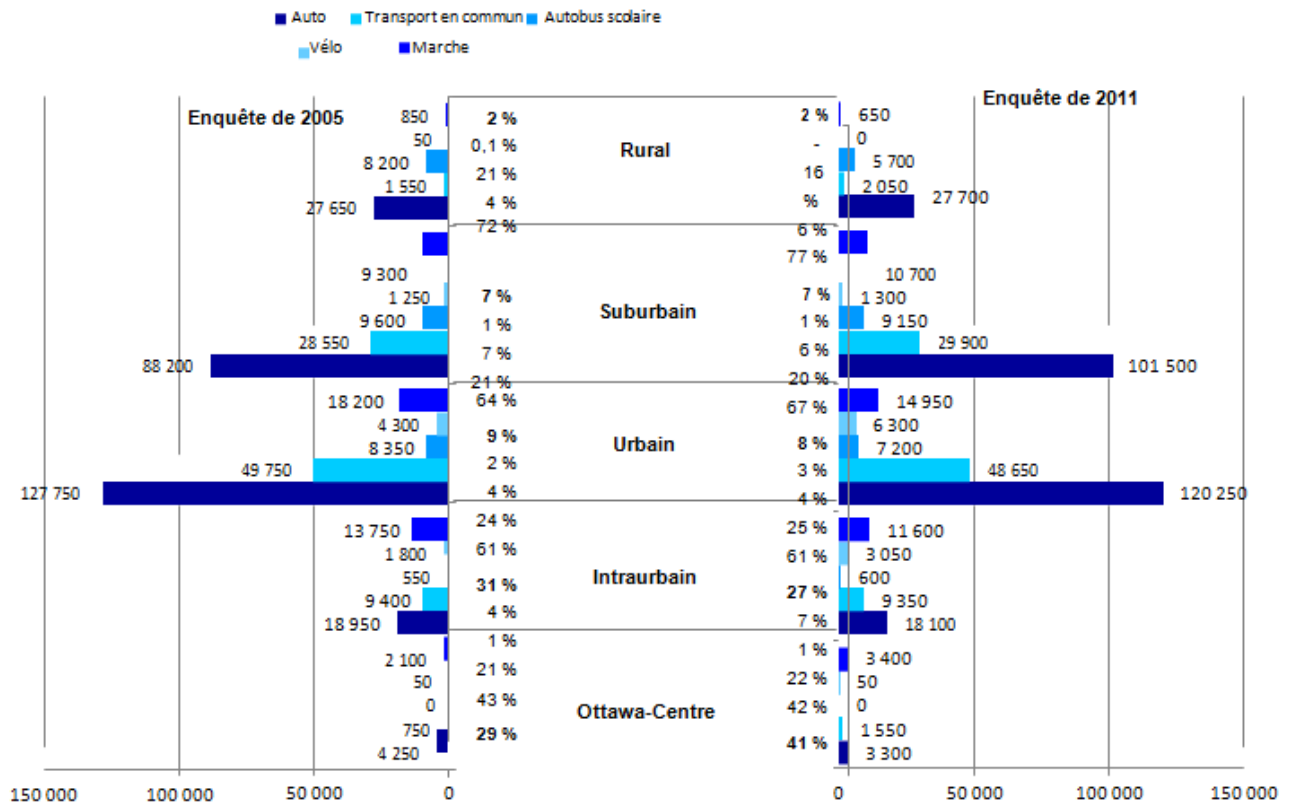


Les résultats relatifs au choix de mode de transport pendant la période de pointe du matin sont semblables à ceux de la période de 24 heures, la principale différence résidant dans la part modale beaucoup moins grande de l'automobile et dans la part beaucoup plus élevée du transport en commun pendant la période de pointe du matin que pendant la période de 24 heures, sans doute en raison de l'offre de services de transport en commun de qualité pendant les périodes de pointe. La part des déplacements à pied au cours de cette période est généralement associée à la même part modale et à la même croissance que celles de la période de 24 heures.

Annexe C - Analyse des tendances | 2013

La **figure 14** résume le nombre de déplacements déclarés et le pourcentage de la part modale pour chaque secteur géographique pendant la période de pointe du matin.

Figure 14 : Parts modales par secteur



D'après les données recueillies, Ottawa-Centre n'est que dans très peu de cas le lieu de départ des déplacements pendant la période de pointe du matin, ce qui reflète bien sa fonction de destination quotidienne plutôt que secteur résidentiel. L'augmentation des déplacements à pied et en transport en commun à partir d'Ottawa-Centre a entraîné une diminution de la part modale de l'automobile, qui est passée de près de 59 % à 39 % de tous les déplacements pendant la période de pointe du matin entre 2005 et 2011. Ce secteur compte aussi la part modale la plus élevée pour les déplacements à pied, soit 41 % de tous les déplacements effectués le matin en 2011, en comparaison à 29 % en 2005. Il s'agit du seul secteur de la ville où l'utilisation de l'automobile est devancée par un autre moyen de transport (la marche) en 2011, ce qui s'explique par les importantes infrastructures pédestres existantes au centre-ville et par l'abondance de destinations de travail, de magasinage et de déplacements pour des raisons personnelles qui peuvent être associées aux courts déplacements à pied.

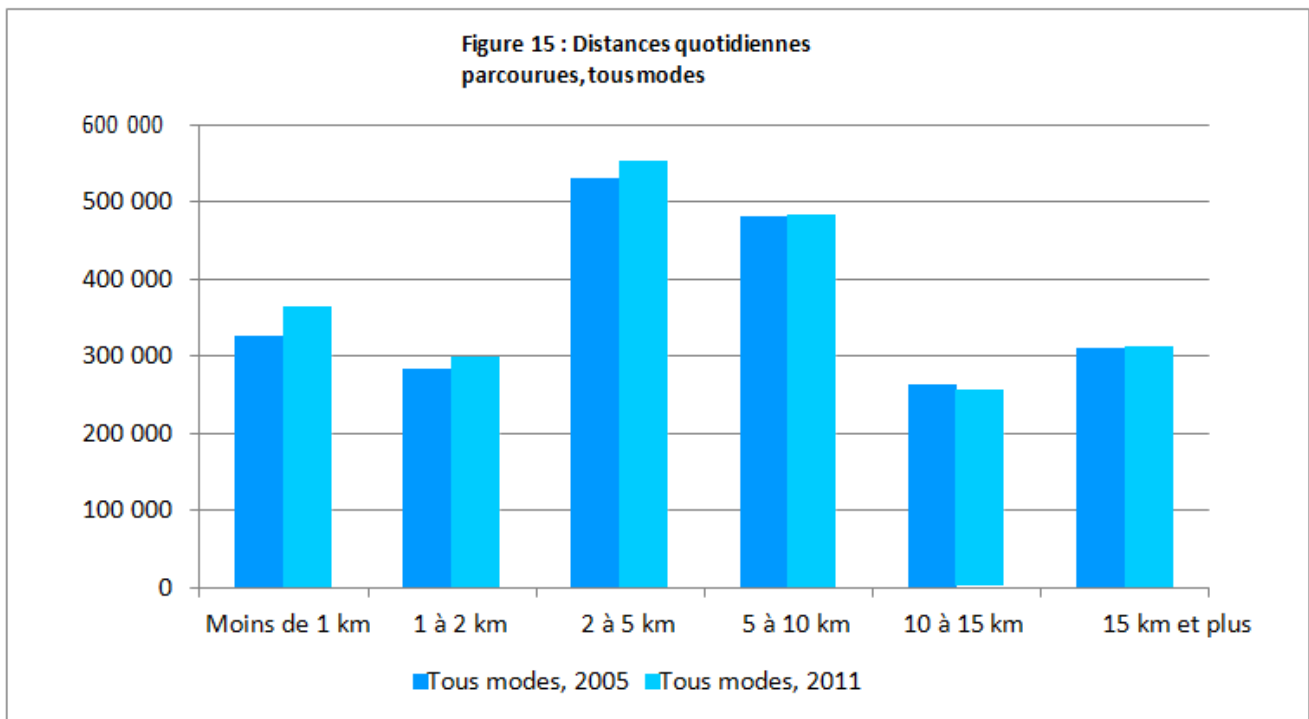
Le secteur intraurbain d'Ottawa a connu une légère diminution des déplacements en automobile, en transport en commun et à pied ainsi qu'une augmentation des déplacements à vélo entre 2005 et 2011. Malgré tout, les déplacements à pied étaient le deuxième mode de déplacement le plus couramment utilisé dans ce secteur, selon les données recueillies dans le cadre des deux enquêtes. Ce secteur est l'un des deux seuls de la ville (avec le centre-ville) où la part modale de la marche dépasse celle du transport en commun.

Les parts modales des secteurs urbain et suburbain dénotent une tendance élevée au recours à l'automobile pour se déplacer, la part modale de l'automobile se chiffrant à plus de 60 % en 2005 et en 2011. Toutefois, l'utilisation de l'automobile dans le secteur suburbain a augmenté de façon significative depuis 2005, alors que dans le secteur urbain, elle a légèrement diminué au profit du transport en commun et du vélo. Comme il a déjà été mentionné, les résultats des enquêtes indiquent qu'en termes absolus, les déplacements à pied ont légèrement diminué dans le secteur urbain alors qu'ils ont augmenté dans les banlieues, ce qui reflète la croissance globale du secteur suburbain et les modifications de l'utilisation du sol dans le secteur urbain entre 2005 et 2011.

En règle générale, les résidents du secteur rural privilégient les déplacements en automobile, et les parts modales des modes de transport actifs ne sont pas très élevées dans ce secteur. La part de la marche a légèrement diminué pendant la période de pointe du matin, passant de 2,2 % à 1,8 %, alors que l'utilisation du transport en commun et de l'automobile a augmenté.

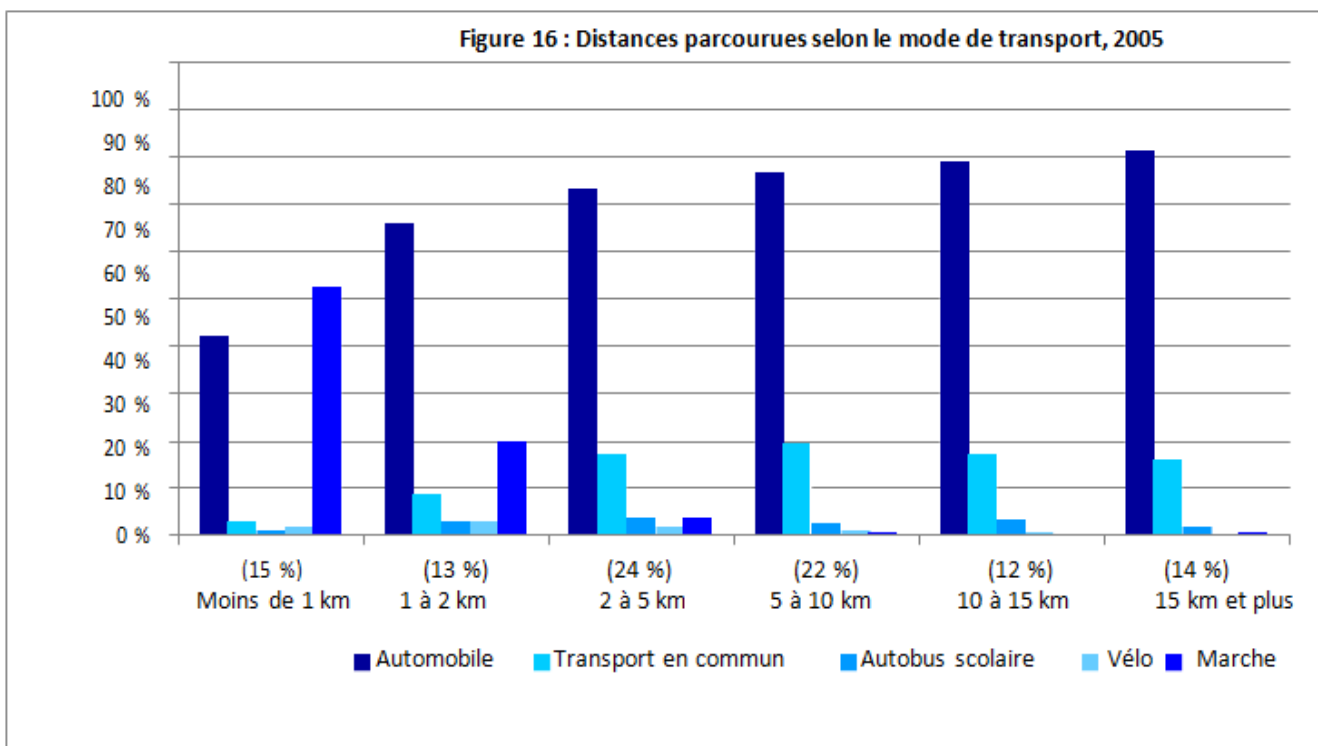
7.0 Distance parcourue

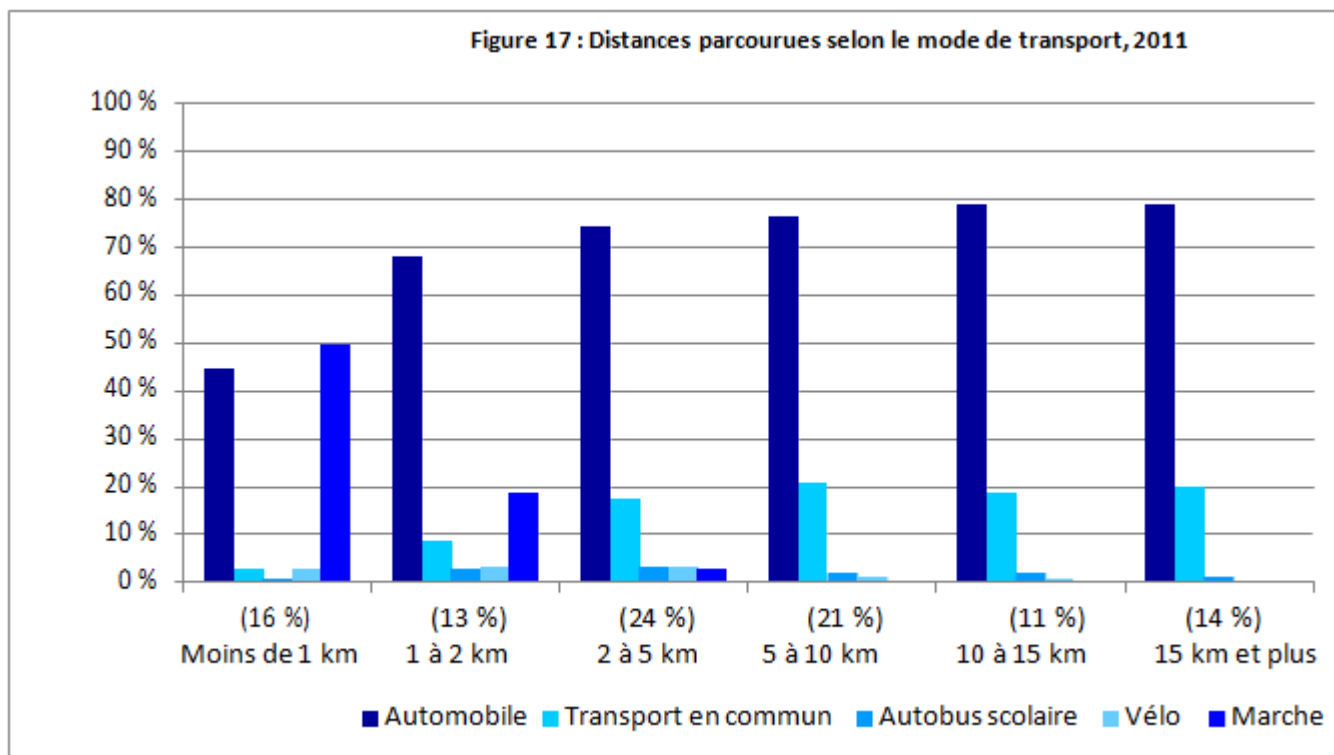
Les voyageurs, qui résident dans différents secteurs d'Ottawa, ne parcourent pas tous la même distance pour se rendre au travail, à l'école, au magasin, ou dans tout autre lieu pour des raisons personnelles. La **figure 15** illustre la répartition des distances parcourues, tous modes et tous buts confondus, d'après les données recueillies dans les enquêtes sur les déplacements de 2005 et de 2011.



Les résultats des enquêtes indiquent une répartition relativement étendue de la distance parcourue à Ottawa. Les trajets de 2 à 5 km et de 5 à 10 km sont les plus courants, représentant respectivement 24 % et 22 % de tous les déplacements quotidiens, tandis que l'ensemble des autres distances parcourues représente entre 11 % et 15 % du nombre total de déplacements. Le pourcentage des déplacements de moins de 2 km est passé de 1 % à 29 % entre 2005 et 2011.

En règle générale, l'effort physique et les vitesses plus lentes associés aux modes de transport actifs les rendent plus adaptés aux trajets plus courts de la plupart des voyageurs. Les **figures 16 et 17** illustrent la répartition modale des différentes distances parcourues selon les résultats des enquêtes de 2005 et de 2011.

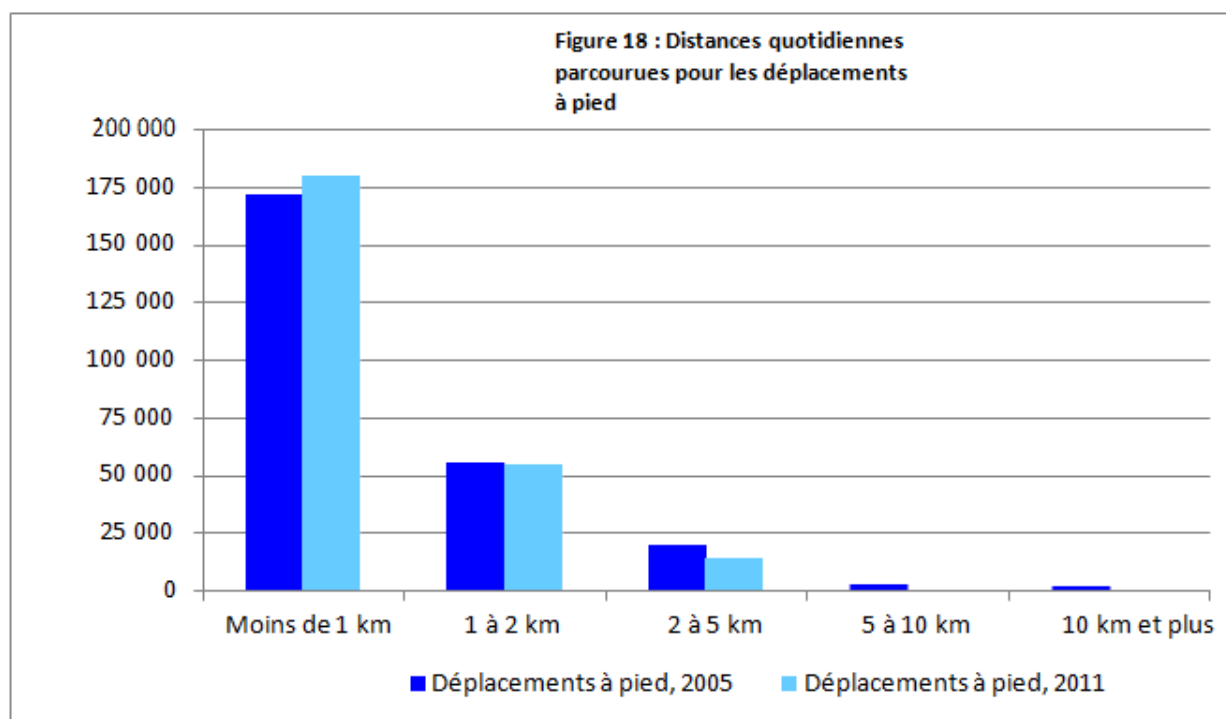




La part modale pour chaque distance parcourue est demeurée sensiblement la même en 2005 et en 2011. L'automobile est le mode de transport le plus couramment utilisé pour se déplacer, peu importe la distance à parcourir, sauf pour les déplacements de 1 km ou moins, où l'automobile est utilisée dans seulement 44 % des cas, selon les résultats de l'enquête de 2011, et la marche, dans 50 % des cas. Ces chiffres étaient de 42 % et de 53 % en 2005, ce qui signifie que les déplacements à pied sur une courte distance ont légèrement diminué et que les déplacements en automobile ont faiblement augmenté pour les trajets de moins de 1 km au cours de cette période. La marche est utilisée dans 18 % des déplacements sur une distance de 1 à 2 km, comparativement à 20 % en 2005.

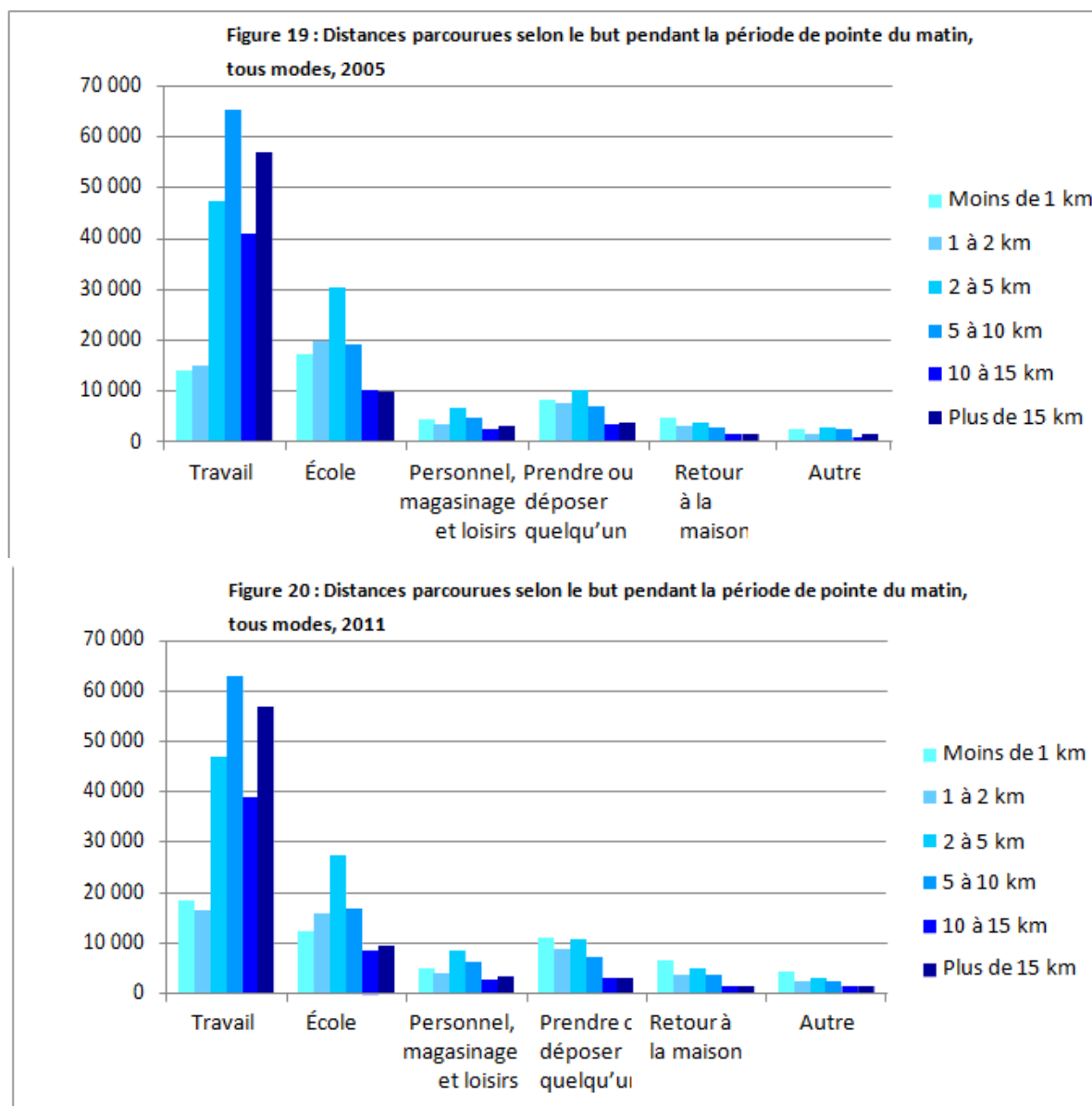
Le transport en commun est plus fréquemment utilisé pour les déplacements de moyenne à longue distance (au moins 2 km), dépassant ainsi la marche pour se situer au deuxième rang des modes de transport les plus couramment utilisés, après l'automobile, et ce, pour chaque distance parcourue.

La **figure 18** illustre la répartition des déplacements à pied pour chaque enquête, selon la distance parcourue.



Comme on peut s'y attendre, les chiffres des déplacements à pied sont grandement faussés en ce qui concerne les distances plus courtes, car près de 70 % de tous ces déplacements avaient été effectués sur une distance de moins de 1 km, et que 22 % de ces déplacements avaient été faits sur une distance de 1 à 2 km. Les résultats indiquent une légère augmentation des déplacements à pied sur une distance de moins de 1 km entre 2005 et 2011, mais également une diminution de ces déplacements sur une plus longue distance au cours de cette même période.

Les **figures 19 et 20** illustrent la ventilation des données sur les distances parcourues selon le but pendant la période de pointe du matin. Ces données ont été recueillies lors des enquêtes sur les déplacements de 2005 et 2011.



Les résultats des deux enquêtes dégagent des tendances semblables dans la répartition de la distance parcourue pour chaque but. Selon les données recueillies, les répondants sont plus enclins à parcourir de longues distances pour aller travailler que pour toute autre raison. Toutefois, comparativement aux données de 2005, cette tendance commence à s'inverser : les déplacements pour se rendre au travail d'une distance inférieure à 2 km ont augmenté de 21 % au cours de cette période, alors que les trajets de plus de 2 km ont diminué de 2 %.

Pour 2005 et 2011, les déplacements pour se rendre à l'école et pour des raisons personnelles sont répartis de façon plus uniforme et se font sur une distance moyenne de 2 à 5 km, tandis que les déplacements à d'autres fins se font généralement sur une distance moins grande.

Les **figures 21 et 22** illustrent la ventilation des données sur les distances parcourues à pied pendant la période de pointe du matin. Ces données ont été recueillies lors des enquêtes sur les déplacements de 2005 et 2011.

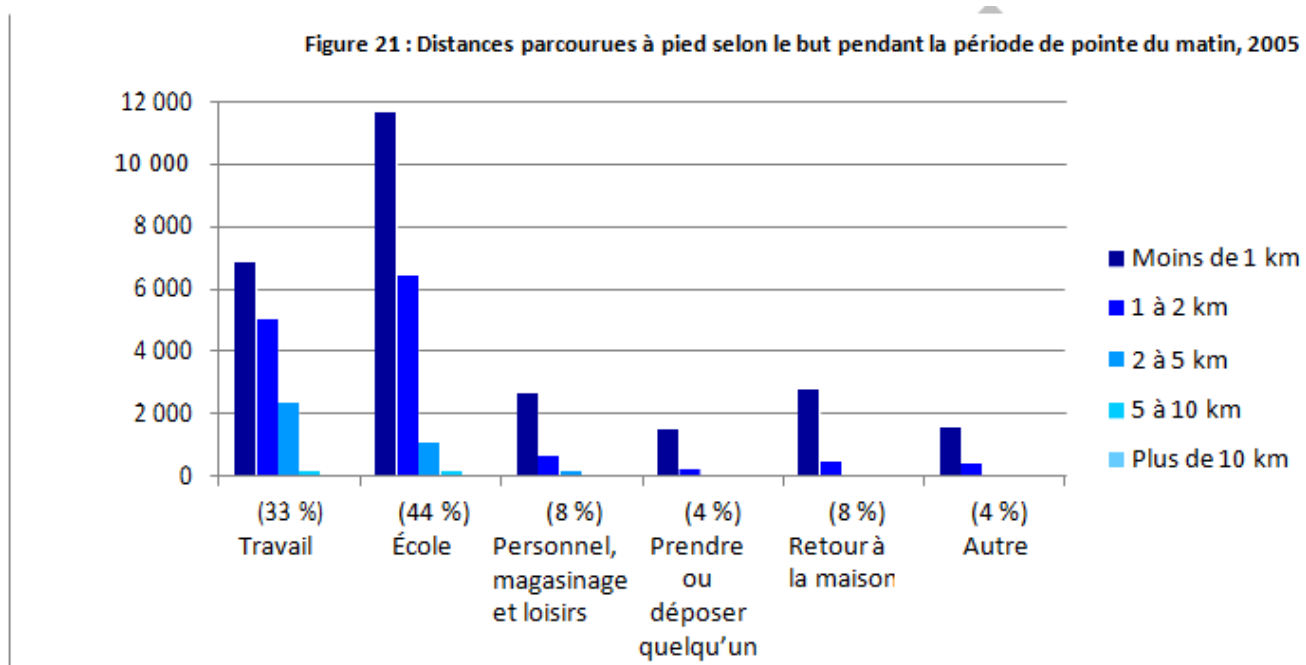
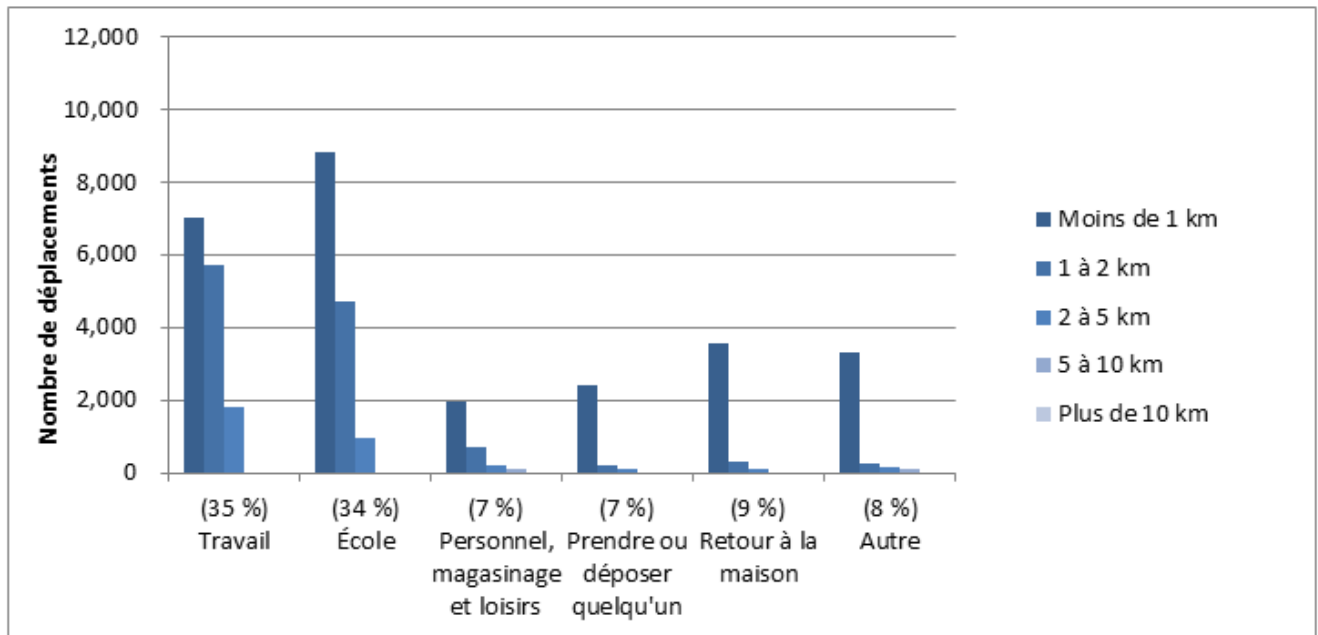


Figure 22 : Distances parcourues à pied selon le but pendant la période de pointe du matin, 2011



Les résultats selon le but du déplacement démontrent que la marche est mieux adaptée aux trajets plus courts pour la plupart des voyageurs, puisqu'au moins 50 % des déplacements à pied pour chaque but ont été faits sur une distance d'un kilomètre ou moins. Les déplacements pour se rendre au travail et à l'école comptent une proportion relativement élevée de déplacements à pied sur une distance de un à deux kilomètres, traduisant ainsi une volonté de marcher un peu plus loin pour se rendre au travail ou à l'école que pour des raisons personnelles, ces déplacements à pied étant surtout faits sur de très courtes distances. Les données des enquêtes de 2005 et de 2011 indiquent des tendances semblables sur le plan des distances parcourues à pied, mais les déplacements à pied sur une courte distance sont légèrement plus importants en 2011.

Bien qu'ils soient axés sur les déplacements à pied par rapport au nombre total de déplacements, les points de discussion précédents précisent le nombre de déplacements pour lesquels la marche est le principal mode de transport. Il importe toutefois de ne pas perdre de vue qu'un très grand nombre de déplacements à pied sont associés à la majorité des déplacements en transport en commun enregistrés. Les déplacements à pied sont souvent effectués en combinaison avec le transport en commun. Par conséquent, même s'ils ne les déclarent pas, les répondants qui utilisent le transport en commun parcourent d'importantes distances à pied (pour se rendre à l'installation de transport en commun, et de l'installation de transport en commun à la destination).

8.0 Tendances du transport actif par secteur géographique

Les **figures 8 à 14** illustrent les niveaux relatifs des déplacements effectués selon un lieu de départ situé à Ottawa. Il a été établi que la marche est plus fréquente dans le secteur urbain d'Ottawa que dans les banlieues, mais depuis 2005, les banlieusards y recourent de plus en plus, alors que les citadins la délaissent quelque peu. De plus, ces figures indiquent une part modale plus élevée pour l'automobile à l'extérieur de la Ceinture de verdure, ce qui pourrait s'expliquer par le fait que les banlieusards se rendent dans le secteur urbain pour y travailler.

Les **figures 23 et 24** illustrent les données relatives aux déplacements quotidiens en provenance de divers secteurs d'Ottawa. Elles ont été recueillies lors des enquêtes sur les déplacements de 2005 et 2011.

Figure 23 : Déplacements quotidiens selon la distance et le lieu de départ, tous modes, 2005

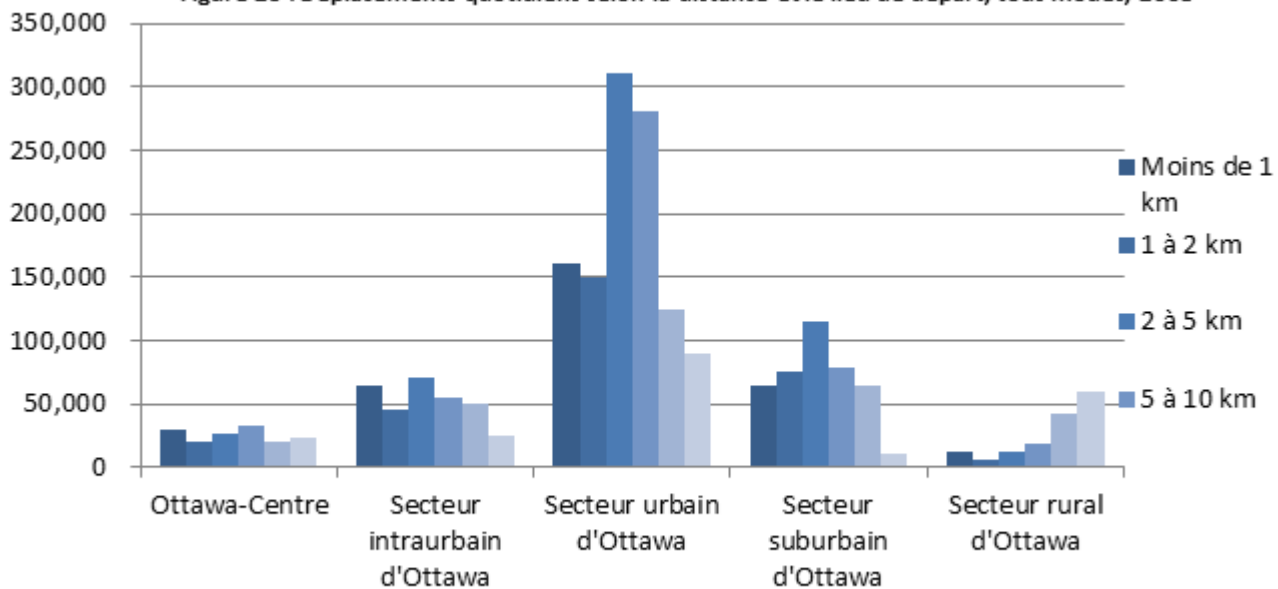
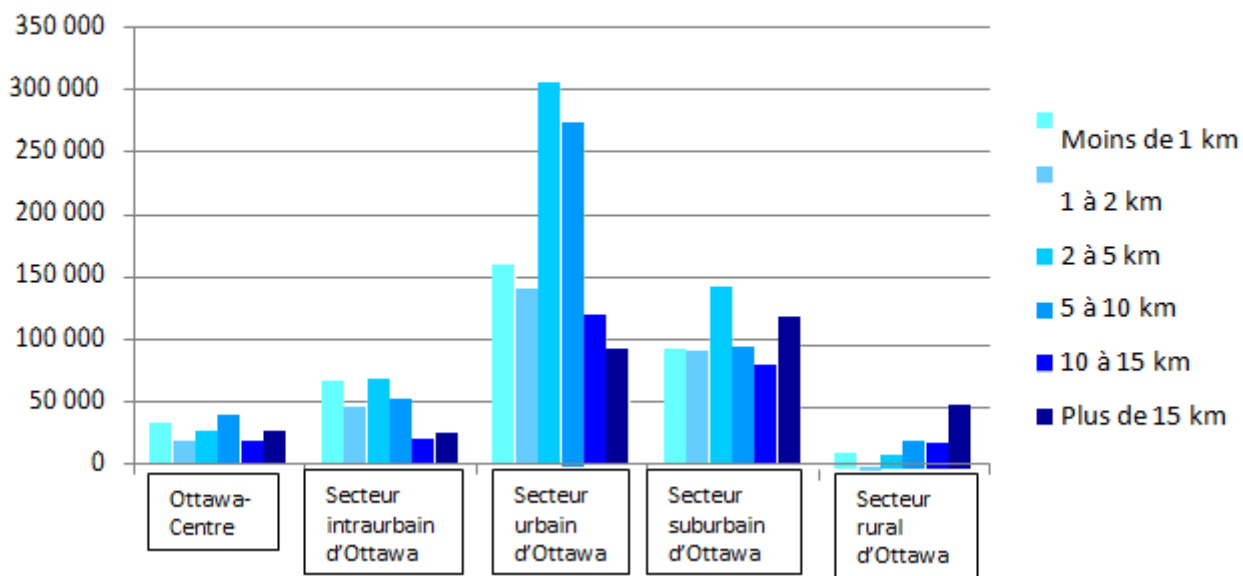


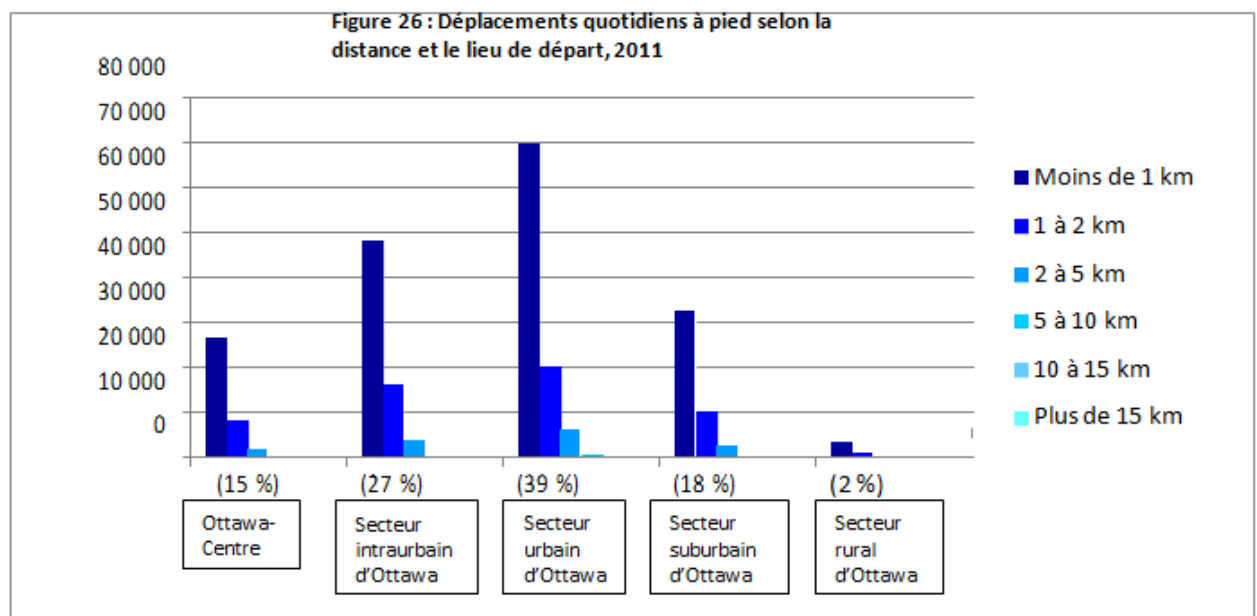
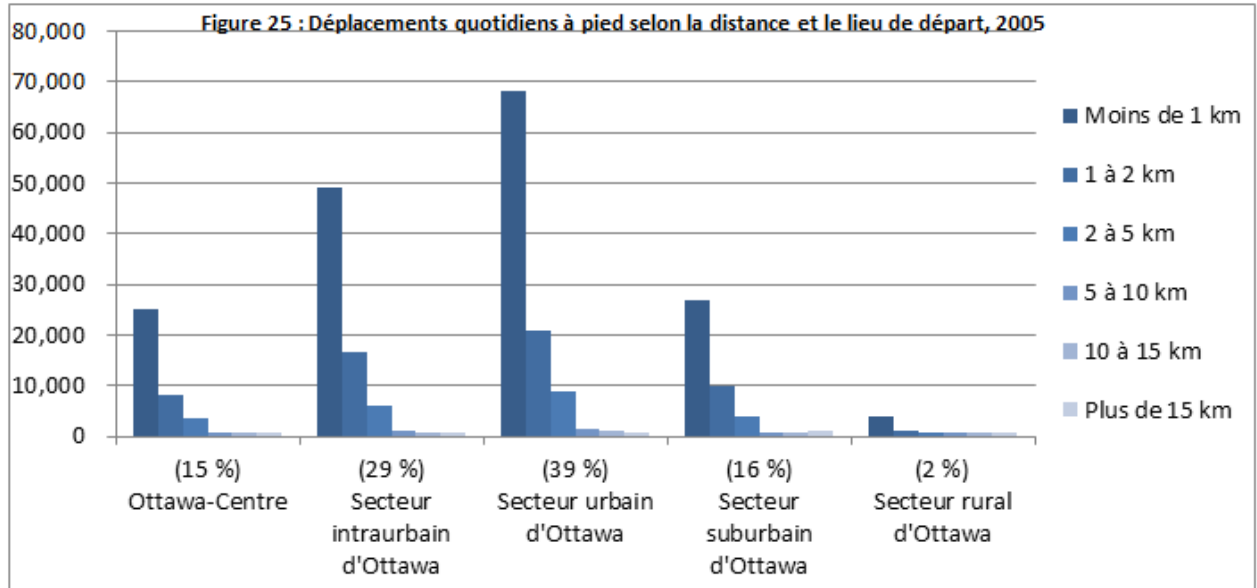
Figure 24 : Déplacements quotidiens selon la distance et le lieu de départ, tous modes, 2011



Les données démontrent des tendances similaires dans chaque secteur géographique en 2005 et en 2011. Le secteur d'Ottawa-Centre présente une répartition relativement uniforme sur le plan des distances parcourues, les trajets très courts (moins de 1 km) et ceux de longueur moyenne (5 à 10 km) étant les plus nombreux. Les déplacements en provenance du secteur intraurbain d'Ottawa tendent à être d'une distance courte à moyenne. Ceux en provenance du secteur urbain, quant à eux, sont essentiellement faits sur une distance de 2 à 5 km et de 5 à 10 km, mais les trajets très courts ont connu une certaine augmentation entre 2005 et 2011. Comme on peut s'y attendre, le secteur rural compte une forte proportion de déplacements sur une longue distance (plus de 15 km), ce qui s'explique par la distance à parcourir pour se rendre au travail et dans les centres commerciaux.

Le secteur suburbain démontre une répartition relativement uniforme pour ce qui est des distances parcourues, ce qui semble infirmer l'hypothèse selon laquelle la principale destination des banlieusards est le secteur urbain. La croissance des banlieues d'Ottawa au cours des dernières années est associée à l'expansion des secteurs commerciaux et des installations communautaires. Bien que les déplacements en provenance des banlieues pour se rendre au travail demeurent essentiellement liés au secteur urbain, les nombreuses installations offertes dans les quartiers de banlieue permettent aux banlieusards de parcourir de plus petites distances pour magasiner et se rendre à l'école.

Les **figures 25 et 26** illustrent la répartition des déplacements à pied selon la distance parcourue et le secteur de départ.



Comme il a été constaté précédemment, les déplacements à pied dans tous les secteurs tendent à être faits sur de très courtes distances, la majorité faisant moins de 1 km. Le nombre de courts déplacements à pied s'est accru dans les secteurs urbain et suburbain entre 2005 et 2011. Toutefois, les secteurs intraurbain et urbain comptent tous deux une proportion appréciable de voyageurs qui choisissent de marcher sur des distances un peu plus longues (1 à 2 km et 2 à 5 km), même si leur nombre a chuté depuis 2005. Comme on peut s'y attendre, le nombre total de déplacements à pied dans les secteurs ruraux d'Ottawa est demeuré très bas.

9.0 Conclusion

La comparaison des résultats des enquêtes sur les déplacements dans la région de la capitale nationale de 2005 et de 2011 a permis de dégager plusieurs tendances concernant les déplacements à pied et leur augmentation. Dans l'ensemble, le nombre de déplacements quotidiens (tous modes confondus) à Ottawa a augmenté de quelque 3 % entre 2005 et 2011. La croissance des modes de transport actifs confirme cette hausse de 3 %, mais elle est en grande partie attribuable à l'augmentation des déplacements à vélo et à une légère baisse des déplacements à pied. La part modale de la marche représente actuellement un peu plus de 10 % des déplacements effectués à l'échelle de la ville pendant la période de 24 heures et les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les déplacements à pied sont un peu plus fréquents en milieu de journée, alors qu'ils représentent environ 15 % de tous les déplacements.

Comme on pouvait s'y attendre, la marche est le moyen de transport le plus souvent utilisé pour les déplacements les plus courts. En effet, 50 % des déplacements faisant moins de 1 km sont faits à pied (devançant les déplacements en automobile, qui se chiffrent à 44 %), tout comme 18 % de ceux faisant moins de 2 km (derrière l'automobile, qui enregistre 68 % des déplacements effectués sur cette distance). En ce qui concerne les déplacements faisant plus de 2 km, ils sont rarement faits à pied : sur de telles distances, le transport en commun est la solution de rechange à l'automobile. La marche est le moyen privilégié pour se rendre à l'école et pour les déplacements pour des raisons personnelles, ce qui s'explique par le fait que la plupart des communautés résidentielles d'Ottawa comptent des écoles et des magasins. Les déplacements pour se rendre au travail représentent une proportion moindre des déplacements à pied, mais selon les résultats des enquêtes, une grande proportion des répondants se rendant à pied au travail est prête à parcourir une distance de plus d'un kilomètre.

L'automobile demeure le principal mode de transport utilisé à Ottawa, plus particulièrement à l'extérieur de la Ceinture de verdure, où elle obtient actuellement près de 80 % de la part modale totale. Toutefois, les déplacements à pied faits à l'extérieur de la Ceinture de verdure sont aussi en hausse depuis 2005, ce qui met en évidence une demande latente pour des infrastructures propices à la marche dans ces secteurs.

La part modale de la marche est susceptible d'augmenter au fil du temps si davantage de gens optent pour ce mode de transport pour effectuer leurs déplacements les plus courts. L'amélioration des installations piétonnières fera sans nul doute une différence dans la hausse du nombre de déplacements à pied, qui sera encore plus marquée si l'utilisation du sol permet d'accroître le nombre de déplacements sur une courte distance (2 km ou moins). Pour les déplacements sur de plus longues distances, l'amélioration des infrastructures de transport en commun constituera la principale solution de rechange à l'automobile. Toutefois, il importe de noter que les déplacements à pied sont généralement effectués avant et après un déplacement en transport en commun, ainsi qu'entre un lieu de stationnement et une destination. La proportion des déplacements à pied visant à se rendre aux stations de transport en commun et aux arrêts enregistrée dans les enquêtes sur les déplacements de 2005 et de 2011 était infime : par contre, étant donné l'importance de ces déplacements, il faut aller au-delà des résultats des enquêtes et appuyer les déplacements à pied sur une courte distance.

Annexe D

Carte thermique du potentiel piétonnier

Aperçu de la méthodologie

**CARTE THERMIQUE DU POTENTIEL
PIÉTONNIER
APERÇU DE LA MÉTHODOLOGIE**

Table des matières

1.0 INTRODUCTION.....	4
1.1 SECTEUR À L'ÉTUDE.....	4
2.0 ÉVALUATION DES DONNÉES SPATIALES.....	4
2.1 COUCHES MATRICIELLES DU SIG.....	5
2.2 ANALYSE DE LA ZONE TAMPON.....	6
2.3 ANALYSE DE LA DENSITÉ.....	8
2.4 REGROUPEMENT SELON LA ZONE DE CIRCULATION.....	9
3.0 CHOIX DES CARACTÉRISTIQUES À UTILISER POUR ÉVALUER LE POTENTIEL PIÉTONNIER...10	
4.0 ÉVALUATION ET PROCHAINES ÉTAPES.....	17

Liste des figures

Figure 1 : Illustration des entités géométriques au moyen des données de trame	5
Figure 2 : Moyenne pondérée des valeurs de plusieurs couches matricielles.....	5
Figure 3 : Secteur couvert par la zone tampon d'un rayon donné.....	6
Figure 4 : Secteur couvert par la zone tampon d'un secteur donné.....	7
Figure 5 : « Carte thermique » résultant d'une analyse de la densité.....	8
Figure 6 : Zones de circulation des secteurs urbain et suburbain d'Ottawa.....	10

Liste des tableaux

Tableau 1 : Indicateurs et caractéristiques utilisés pour évaluer le potentiel piétonnier	12
--	-----------

1.0 Introduction

Dans le cadre de la mise à jour de son Plan directeur des transports (PDT) de 2008, la Ville a fait appel à McCormick Rankin Corporation (MRC) pour actualiser son Plan de la circulation piétonnière de 2009. Un des éléments livrables de la nouvelle mouture de ce plan consistera en une carte d'évaluation du potentiel piétonnier de la ville qui présentera les résultats de l'analyse de plusieurs indicateurs du potentiel ou de l'attrait piétonnier. La présente annexe résume la méthodologie employée pour la création de cette carte au moyen de la plateforme ArcGIS.

1.1 Secteur à l'étude

Le secteur à l'étude pour la création de cette carte sera la ville d'Ottawa dans son ensemble, y compris les banlieues et les villages ruraux situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Les données ventilées seront utilisées pour chaque caractéristique afin d'établir la densité des entités à l'échelle de la ville. Toutefois, en fonction des données disponibles pour plusieurs des caractéristiques, il pourra être nécessaire de procéder au regroupement des données. Dans ces cas, il est suggéré d'utiliser les zones de circulation de l'enquête Origine-Destination de 2011 du Comité TRANS.

2.0 Évaluation des données spatiales

Une première liste d'indicateurs du potentiel piétonnier a été rédigée dans le cadre de l'examen des pratiques exemplaires sur la qualité et les niveaux de service, et une demande de données a été présentée à la Ville pour savoir quelles données figurent dans la plateforme SIG. La Ville a fourni plusieurs fichiers de données comprenant des renseignements spatiaux sur le contexte démographique, sur les entités physiques et géographiques et sur les infrastructures. Ces renseignements serviront à créer une « carte thermique » matricielle, soit une grille quadrillant l'ensemble du secteur à l'étude, dont chaque secteur se verra attribuer une valeur individuelle.

La carte d'évaluation du potentiel piétonnier sera créée par la combinaison de plusieurs analyses individuelles effectuées au moyen d'éléments liés au potentiel et à l'attrait piétonniers. Ces éléments comprennent la présence et la concentration d'infrastructures propices à la marche, l'accessibilité des destinations, les autres modes de transport possibles ainsi que la mesure dans laquelle chacun des secteurs est propice à la marche. Une fois les couches individuelles appliquées pour évaluer les répercussions de chaque élément sur le potentiel piétonnier de la ville, chacune sera

prise en considération, et elles seront additionnées pour créer une carte illustrant le potentiel piétonnier.

2.1 Couches matricielles du SIG

Contrairement à une couche vectorielle du SIG, qui illustre les données spatiales au moyen de points, de lignes ou de polygones, une couche matricielle du SIG illustre les données spatiales en superposant un fin quadrillage sur un espace physique. Chaque cellule de ce grillage se voit ensuite conférer des attributs qui peuvent être utilisés pour décrire l'espace occupé par une cellule ou un groupe de cellules. Plus la cellule est petite, mieux l'entité sera illustrée (voir la figure 1).

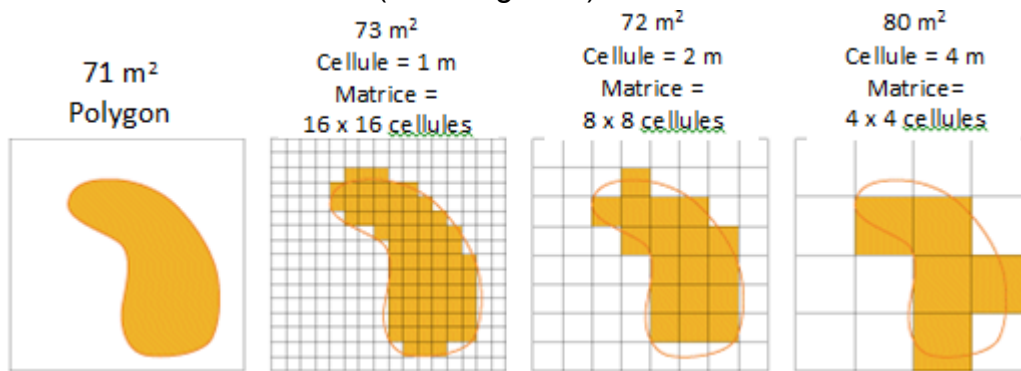


Figure 1: Illustration des entités géométriques au moyen des données de trame

La valeur des cellules de chaque couche matricielle peut être combinée mathématiquement : la couche matricielle du potentiel piétonnier sera fondée sur la somme pondérée des valeurs d'un certain nombre de couches matricielles, calculée d'après les répercussions de certaines caractéristiques démographiques et physiques sur le potentiel piétonnier d'Ottawa. La structure et la combinaison des valeurs d'une couche matricielle sont illustrées à la figure 2.

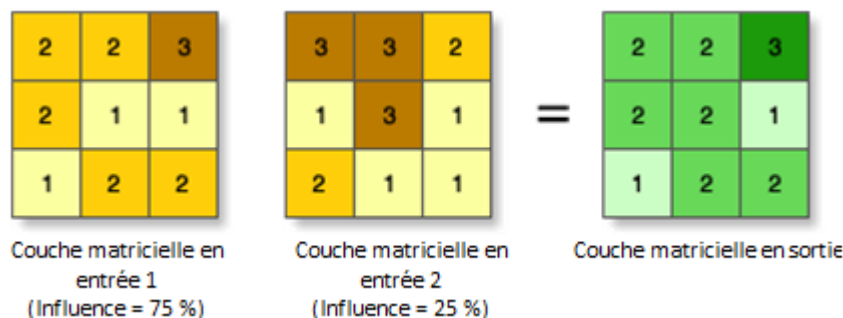


Figure 2 : Moyenne pondérée des valeurs de plusieurs couches matricielles

L'évaluation des répercussions de chaque caractéristique sur le potentiel piétonnier global dépendra du format des données fournies (points, lignes ou polygones) et se classera dans l'une des trois catégories suivantes : analyse de la zone tampon, analyse de la densité et regroupement selon la zone de circulation. Ces catégories sont décrites dans les sections suivantes.

2.2 Analyse de la zone tampon

Une analyse de la zone tampon sera généralement effectuée pour préciser le nombre d'entités situées à distance de marche du lieu de départ possible d'un déplacement à pied. La forme la plus simple d'analyse de la zone tampon consiste à utiliser une zone tampon d'un rayon donné, ce qui se fait par la création d'un ou de plusieurs cercles autour d'entités précises. Ces cercles peuvent ensuite être utilisés pour calculer ou additionner les entités ou les attributs présents dans un rayon donné. La figure 3 illustre la couche d'une analyse de la zone tampon qui précise les distances à parcourir pour se rendre à l'arrêt de transport en commun le plus près.

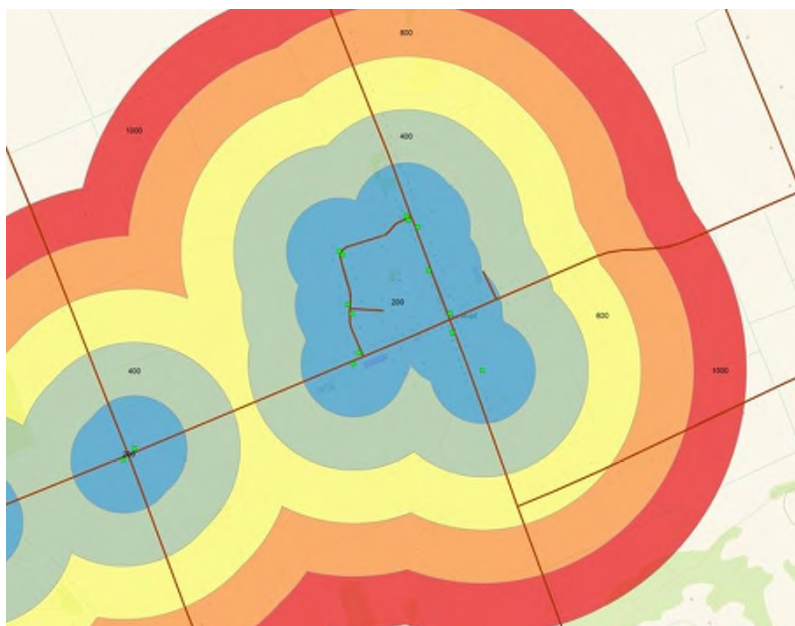


Figure 3 : Secteur couvert par la zone tampon d'un rayon donné

Pour représenter le plus fidèlement possible l'offre de services, il ne faut pas utiliser la zone tampon conventionnelle d'un rayon donné, car celle-ci se fonde sur la distance linéaire à parcourir à partir d'une entité sans tenir compte de la présence des infrastructures piétonnières ou des obstacles qui se dressent entre un voyageur et l'entité. Pour illustrer les distances de marche le long des voies piétonnières existantes, l'analyse se fondera sur le réseau piétonnier généré à partir des données spatiales sur les trottoirs et les sentiers fournies par la Ville et sur l'outil d'analyse du réseau de la plateforme ArcGIS. Plutôt que d'utiliser une distance linéaire, il faut créer des secteurs tampons le long du réseau depuis l'entité afin que les distances soient fondées sur la distance de marche réelle le long du réseau. La figure 4 illustre les secteurs tampons créés lors de l'analyse de la zone tampon d'un réseau pour les mêmes distances à parcourir pour se rendre à l'arrêt de transport en commun le plus près.

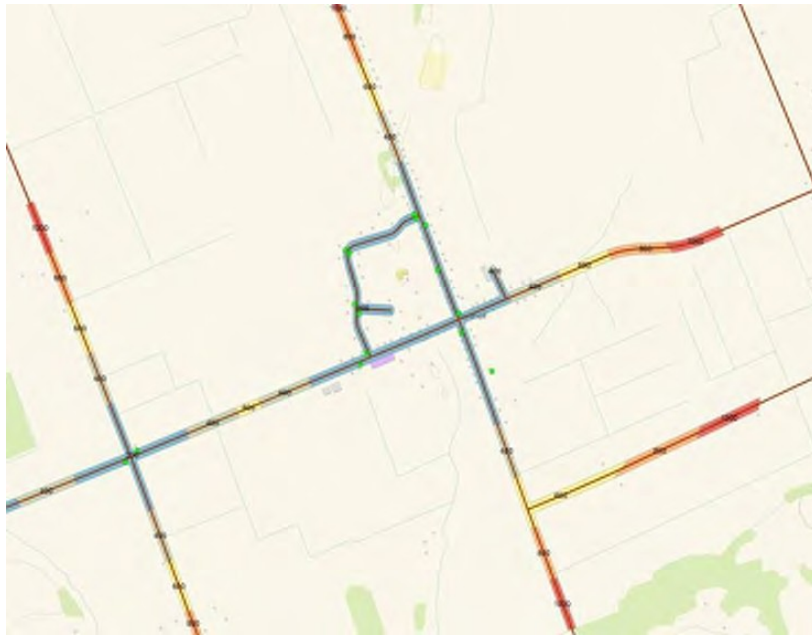


Figure 4 : Secteur couvert par la zone tampon d'un réseau donné

Puisque cette analyse doit être faite au moyen de cellules matricielles de petite taille pour illustrer le plus fidèlement possible la variation du potentiel piétonnier à Ottawa, calculer la zone tampon de chaque cellule matricielle nécessiterait plusieurs calculs, ce qui ne peut être fait de façon efficace. L'analyse de la zone tampon sera plutôt effectuée en fonction des entités présentes sur le lieu de destination : la valeur du potentiel piétonnier de chaque cellule matricielle d'une installation donnée sera fondée sur le nombre de secteurs tampons de la zone de destination dans lesquels se trouve

chaque cellule matricielle. Les résultats de cette analyse entraîneront la formation d'une couche matricielle individuelle pour chaque caractéristique devant être évaluée, qui seront les éléments utilisés pour établir la valeur finale du potentiel piétonnier.

2.3 Analyse de la densité

Une analyse de la densité sera faite pour évaluer les entités individuelles qui constituent des commodités ou qui visent une fin esthétique plutôt que d'être des destinations. L'analyse de la densité génère une couche matricielle qui comprend la densité des entités ou des attributs qui se trouvent dans un rayon particulier. La densité est calculée pour chaque cellule. Ce type d'analyse entraîne généralement la création d'une « carte thermique » avec un dégradé de couleur plus clair entre les secteurs à forte et à faible densité que ce qui figurerait sur la carte d'une analyse de la zone tampon. La figure 5 illustre la carte de densité d'un point d'échantillonnage.

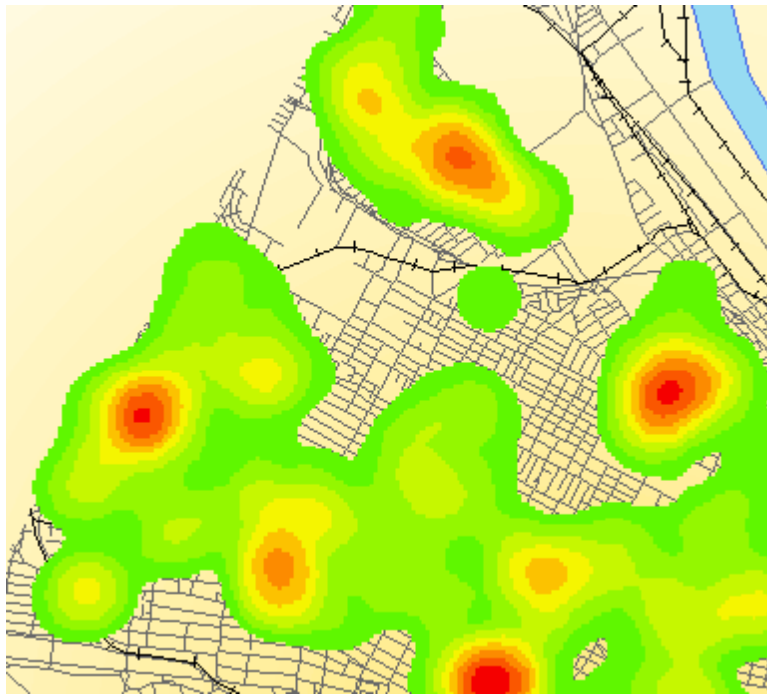


Figure 5 : « Carte thermique » résultant d'une analyse de la densité

2.4 Regroupement selon la zone de circulation

L'enquête Origine-Destination de 2011 du Comité TRANS comprend un système composé de 654 zones à l'échelle de la région de la capitale nationale, dont 422 englobent la ville (voir la figure 6). Ce système de zones repose essentiellement sur des segments de la population, la taille des zones étant inversement proportionnelle au niveau de population et d'emploi qu'elles comprennent. Dans les secteurs urbain et suburbain d'Ottawa, cette division en zones permet une ventilation assez précise de la variation de la population et de l'emploi entre chaque communauté et quartier. Toutefois, les plus petits villages ruraux situés en périphérie de la ville sont généralement intégrés à des zones beaucoup plus vastes. Il importe donc de prendre note que le regroupement selon la zone de circulation peut disséminer la population et l'emploi de ces villages sur une plus grande superficie, et que, par conséquent, l'évaluation de la population et de l'emploi dans ces secteurs ne sera pas exacte.

Pour certaines des caractéristiques évaluées, il sera nécessaire d'utiliser les données regroupées de la zone de circulation, soit parce qu'elles sont fournies ainsi, soit pour faciliter le calcul de la densité, qui est plutôt difficile à faire au moyen des fonctions de la carte thermique décrites ci-dessus (généralement lorsque les entités cibles sont représentées sous forme de lignes ou de polygones). Dans ces deux cas, une couche matricielle sera formée pour attribuer des valeurs à chaque cellule matricielle, en fonction de la zone de circulation représentée par la cellule.

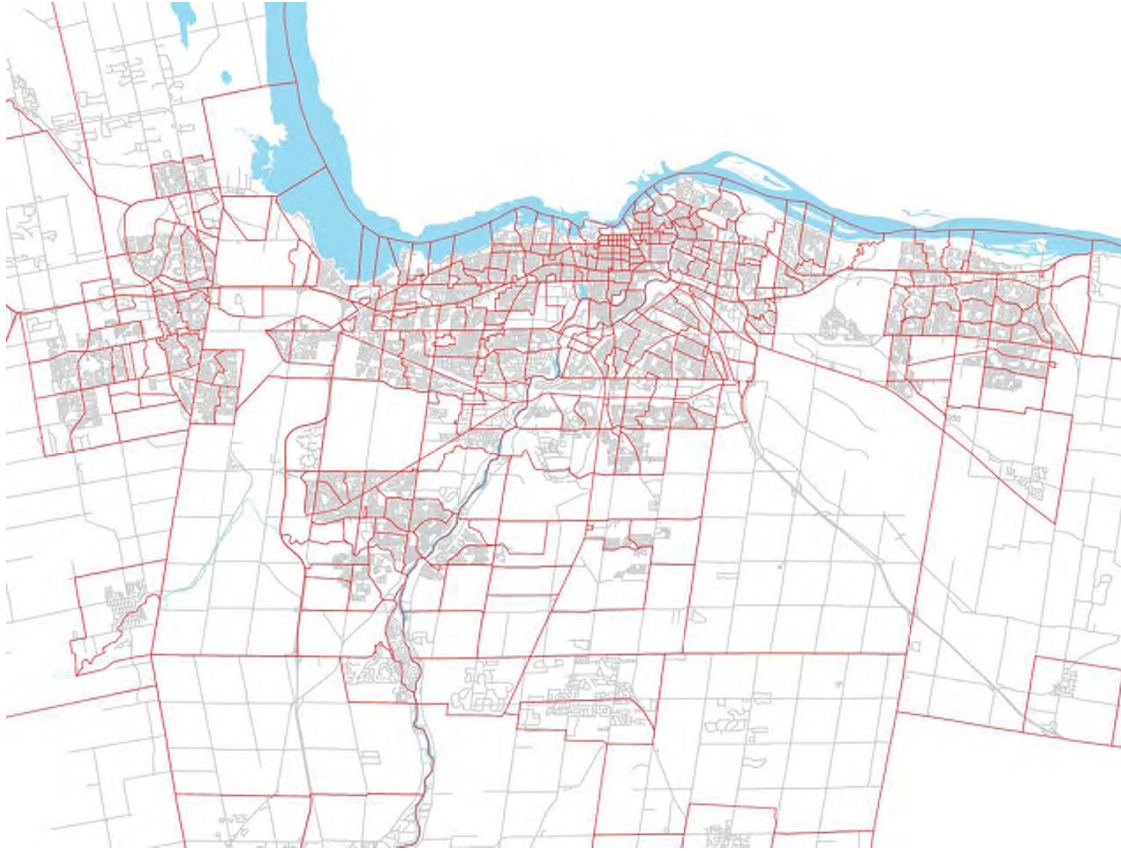


Figure 6 : Zones de circulation des secteurs urbain et suburbain d'Ottawa

3.0 Choix des caractéristiques à utiliser pour évaluer le potentiel piétonnier

La méthodologie d'analyse a permis de recenser sept indicateurs, qui seront utilisés pour calculer la valeur du potentiel piétonnier de la ville. Les voici :

1. Destinations
2. Efficacité et continuité du réseau piétonnier
3. Confort
4. Équilibre des modes de transport
5. Accessibilité
6. Entretien
7. Aspect esthétique

Au total, 13 caractéristiques faisant partie de ces sept catégories ont été identifiées comme élément individuel à évaluer dans le cadre de l'analyse. Ces caractéristiques, la raison de leur choix et les méthodes d'évaluation proposées pour chacune d'entre elles sont résumés dans le tableau 1.

Tableau 1 : Indicateurs et caractéristiques utilisés pour évaluer le potentiel piétonnier

Indicateur	Caractéristique	Justification	Nom de la couche	Méthode d'évaluation	Pondération (à préciser)
Destinations	Rapport entre la densité d'emplois et la densité de population (par groupe d'âge) selon la zone de circulation	<p>Une communauté dont le rapport entre la population et l'emploi avoisine le 1 pour 1 indique qu'il y a un pôle d'emploi à proximité. Les résidents peuvent se rendre à pied sur leur lieu de travail, qui se trouve dans les environs, ce qui accroît le potentiel piétonnier.</p> <p>En intégrant les données démographiques relatives à l'âge dans une zone de circulation donnée, il est possible d'évaluer la densité de population de façon plus précise.</p>	Densité de population : DB_2011_OttawaGatineauCMA_DataMart2 Densité d'emplois : DB_2011_OttawaGatineauCMA_DataMart2 Renseignements démographiques : 2011 Land Use.xls	Regroupement selon la zone de circulation Un rapport de 1 pour 1 entre la population et l'emploi représente la note la plus élevée (sur 9). Plus le ratio est grand, plus la note s'approchera de 1.	Élevée
	Destinations commerciales très populaires (épicerie, restaurants, établissements de vente au détail et établissements de divertissement)	Le fait de retrouver des destinations commerciales dans une communauté résidentielle favorise la marche. Les destinations très populaires présentes dans un secteur résidentiel contribuent donc au potentiel piétonnier global d'une communauté, alors que la possibilité de marcher pour se rendre à ces destinations est envisageable puisque l'automobile n'est pas nécessaire pour les activités entreprises par les résidents.	LU_2010_Dissolve BuildingsLarge Données du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) (Les données du SCIAN seront utilisées pour déterminer l'emplacement précis des édifices commerciaux et industriels par rapport aux renseignements sur leur superficie.)	Analyse de la zone tampon du réseau Évaluation du nombre de destinations commerciales situées à distance de marche des résidences et de leur diversité. Plus les destinations sont nombreuses et diversifiées, plus la note sera élevée.	Élevée
	Destinations récréatives ou de services (arénas, installations artistiques, installations sportives, centres communautaires, installations culturelles, installations équestres, terrains de golf municipaux, établissements de santé, piscines intérieures, salles de conférence et centres des congrès, installations destinées aux arts de la scène, complexes récréatifs, stades, complexes d'atelier, maisons des jeunes, et bibliothèques)	La diversité des destinations contribue grandement au potentiel piétonnier d'une communauté : un quartier qui comprend plusieurs commodités différentes donne à ses résidents un motif pour marcher, ce qui ajoute généralement de l'animation et de la vie aux rues. Plus les destinations accessibles à pied sont nombreuses, plus le potentiel piétonnier de la communauté est élevé.	community_facilities library_locations Données du SCIAN Les données du SCIAN doivent être vérifiées à la lumière de celles fournies par la Ville pour en établir l'exactitude.	Analyse de la zone tampon du réseau Évaluation du nombre de destinations récréatives et de services situées à distance de marche des résidences ainsi que de leur diversité. Plus les destinations sont nombreuses et diversifiées, plus la note sera élevée.	Élevée

Indicateur	Caractéristique	Justification	Nom de la couche	Méthode d'évaluation	Pondération (à préciser)
Efficacité et continuité du réseau piétonnier	Parcs	En plus d'être des destinations, les parcs offrent des espaces verts dans un quartier, ce qui en fait des lieux où sont tenus des activités communautaires et des rassemblements publics. Les gens sont davantage susceptibles de marcher si leur environnement est invitant et diversifié. Les parcs représentent des attraits, des lieux pour se reposer et un changement de paysage dans les secteurs urbains. Selon le Plan officiel de la Ville, il devrait y avoir 2 hectares de parcs et de terrains de loisir par tranche de 1 000 habitants.	Parcs (polygone) Zone tampon du réseau	Analyse de la zone tampon du réseau Création d'une carte de densité à l'échelle de la ville (carte thermique) résumant la distance à parcourir pour se rendre au parc le plus près au moyen du réseau piétonnier local. Plus la distance est petite, plus la note sera élevée.	Moyenne
	Écoles	Le fait de pouvoir marcher pour se rendre à l'école réduit la pression exercée sur le réseau routier environnant. Le nombre d'écoles présentes sur l'ensemble du territoire de la ville constituera un élément clé. Ottawa compte quatre conseils scolaires, et il se peut que l'école située à proximité du lieu de résidence ne soit pas celle privilégiée par les résidents.	School_Elem_Sec School_Post_Sec	Analyse de la zone tampon du réseau La densité des écoles (carte thermique) présentes sur l'ensemble du territoire de la ville. Plus le nombre d'écoles présentes à distance de marche du lieu de résidence est grand, plus la note sera élevée.	Élevée
	Unification du réseau piétonnier (trajets directs et raccordement)	Le fait d'avoir un réseau piétonnier relié qui réduit au minimum les détours et les obstacles sur les possibles trajets est une caractéristique clé d'une communauté propice à la marche. Lorsqu'un quartier compte de très nombreuses intersections, cela signifie qu'une multitude de trajets différents peuvent être empruntés pour se rendre aux destinations locales. Inversement, les entités physiques comme les rivières, les voies de chemin de fer et le manque de passages pour piétons aux artères principales constituent des obstacles aux déplacements à pied.	TSM_Intersections Existing_Sidewalk (21 décembre 2012) Routes et sentiers Raccordement des routes (produit de la création d'un réseau dans le SIG) Obstacles (autoroute, canal, rivière, etc.)	Analyse de la densité La note dépendra en partie de la densité des intersections à proximité. Plus la densité des intersections est élevée, plus le nombre de trajets possibles est grand, donc meilleure sera la note. De plus, le réseau utilisé pour déterminer les distances à parcourir pour se rendre à certaines installations, comme il est indiqué ci-dessus, comprendra les obstacles, ce qui entraînera des distances à parcourir plus grandes, et donc des notes plus faibles pour ces caractéristiques. La recommandation concernant les artères piétonnières ¹ pour les distances d'un pâté de maisons est de 200 à 660 pieds (60 à 200 mètres).	Élevée

¹ An ITE Proposed Recommended Practice: Context Sensitive Solutions in Designing Major Urban Thoroughfares for Walkable Communities (<http://www.ite.org/bookstore/RP036.pdf>), chapitre 6.

Indicateur	Caractéristique	Justification	Nom de la couche	Méthode d'évaluation	Pondération (à préciser)
Confort	Vitesse des véhicules par rapport à la zone de séparation entre la chaussée et l'installation piétonnière	Les vitesses accrues présentent un risque plus élevé pour les piétons, qui se sentent vulnérables et en danger lorsqu'ils marchent sur l'accotement d'une route où la vitesse est grande. Le bruit des voitures et les émissions des tuyaux d'échappement nuisent aussi au confort des piétons.	Type d'installation : Existing_MultiUsepathway NCC_Planned_MultiUse_Pathway NCC_Rec_Paths_and_Trails Existing_Sidewalk (21 décembre 2012) Proposed_Sidewalk AMB_20130211	Analyse de la densité L'évaluation se fondera sur la limite de vitesse et le type d'installation. En attribuant une valeur à chaque ligne, il est possible de recourir à l'outil de densité par ligne du SIG pour calculer la densité.	Moyenne
		Le bien-être des piétons augmente lorsque des zones les séparent de la circulation et que les limites de vitesse sont moins élevées ² .	Les données fournies à MRC par la Ville ne comprennent aucun renseignement sur les limites de vitesse et les zones de séparation entre les installations piétonnières et la chaussée. Dans le cadre de la présente évaluation, la hiérarchie routière (d'après le PDT de 2008) servira de données de remplacement pour ces caractéristiques. Voici les limites de vitesse qui pourraient être affichées : - Artères principales : 50 km/h - Artères urbaines : 60 km/h - Artères suburbaines : 80 km/h - Routes collectrices principales : 60 km/h - Routes collectrices secondaires : 60 km/h - Rues locales : 50 km/h Il est entendu que ces limites de vitesse peuvent ne pas s'appliquer à toutes les routes (p. ex. aux rues locales dont la limite affichée est 40 km/h). Les limites de vitesse affichées devraient correspondre aux données recueillies par la Ville pour la mise à jour de toute carte thermique afin que cette caractéristique soit mieux représentée.	80 km/h sans trottoir = note faible (1) 80km/h avec trottoir = note faible à moyenne (4) 80 km/h avec sentier hors route = note moyenne à élevée (6) 60 km/h sans trottoir = note faible à moyenne (2) 60 km/h avec trottoir = note moyenne (6) 60 km/h avec sentier hors route = note élevée (7) 50 km/h sans trottoir = note faible à moyenne(3) 50 km/h avec trottoir = note moyenne (7) 50 km/h avec sentier hors route = note élevée (8)	

² An ITE Proposed Recommended Practice: Context Sensitive Solutions in Designing Major Urban Thoroughfares for Walkable Communities (<http://www.ite.org/bookstore/RP036.pdf>), chapitre 8

Indicateur	Caractéristique	Justification	Nom de la couche	Méthode d'évaluation	Pondération (à préciser)
Équilibre des modes de transport	Passages pour piétons	Pour permettre aux piétons de traverser les rues de façon sécuritaire, il faut tenir compte de ce qui suit : - fréquence des passages pour piétons protégés (signaux pour piétons ou marques sur la chaussée à haute visibilité aux intersections non munies de feux de circulation); - décomptes numériques aux feux de circulation; - temps suffisant pour traverser; - cycle plus court des feux de circulation; - refuges pour piétons au milieu de la voie de circulation pour les rues très longues à traverser.	CountDownPeds6Feb2013.xls TSM_intersections	Analyse de la zone tampon du réseau Évaluation du nombre de signaux piétonniers à décompte dans une zone donnée. Plus ces signaux sont nombreux, plus la note sera élevée. La recommandation concernant les artères piétonnières ³ sur le plan de la fréquence des intersections avec signalisation est de 200 à 600 pieds (60 à 180 mètres).	Élevée
	Accès au transport en commun Nombre d'arrêts par rapport à la population dans une zone de circulation donnée	Le fait d'avoir un équilibre entre les divers modes de transport répond aux besoins des piétons et favorise la marche. La surveillance exercée dans les rues par les piétons accroît aussi la sécurité d'une communauté. Les arrêts de transport en commun devraient être situés près des lieux de travail, des secteurs résidentiels, des magasins, etc. pour favoriser les déplacements à pied. De plus, il faudrait offrir des installations piétonnières adéquates sur les trajets empruntés pour se rendre à ces arrêts.	Bus_Stops_Nov27th_2012 stop_times.txt	Analyse de la densité Évaluation du nombre d'arrêts d'autobus dans les environs et de l'intervalle entre les passages à ces arrêts pendant la journée. Plus il y a d'arrêts à proximité et de passages, plus la note sera élevée.	Moyenne
Accessibilité	Signaux sonores pour piétons	Les signaux sonores pour piétons fournissent des indices audibles aux piétons malvoyants, permettant ainsi d'accroître leur sécurité lorsqu'ils traversent une rue. Grâce à ces signaux sonores, les personnes malvoyantes ont une meilleure accessibilité au quartier.	AUDIBLES List 25-Jan-2013.xlsx CountDownPeds6Feb2013.xls Signals6Feb2013.xls Imported into TSM_Intersections	Analyse de la zone tampon du réseau Dénombrement des signaux sonores dans les environs. Plus les signaux sonores à proximité sont nombreux, plus la note sera élevée.	Faible
Entretien	Unification du réseau piétonnier en hiver en fonction du pourcentage de zones de circulation dont les sentiers sont entretenus	Le fait d'entretenir les installations en procédant au déneigement favorise les déplacements à pied à l'année, ce qui accroît le potentiel piétonnier.	winter_maintained_sidewalks_pathways Sidewalks_Pathways_Provided_8Feb2013.shp	Regroupement selon la zone de circulation Pourcentage d'installations piétonnières de chaque zone de circulation qui sont entretenues par rapport au pourcentage de celles qui ne le sont pas (en fonction de la longueur de l'installation). Plus il y a d'installations entretenues, plus la note sera élevée.	Moyenne

³ An ITE Proposed Recommended Practice: Context Sensitive Solutions in Designing Major Urban Thoroughfares for Walkable Communities (<http://www.ite.org/bookstore/RP036.pdf>), chapitre 6

Indicateur	Caractéristique	Justification	Nom de la couche	Méthode d'évaluation	Pondération (à préciser)
Aspect esthétique	Art dans les lieux publics	L'art de rue permet d'embellir l'environnement piétonnier, ce qui favorise le potentiel piétonnier.	Public Art.xls	Analyse de la densité Évaluation de la densité des œuvres d'art public à Ottawa. Plus il y a d'œuvres d'art public à proximité, plus la note sera élevée.	Faible
	Continuité et présence d'arbres de rue	Les arbres de rue peuvent servir de zone tampon entre les piétons et la circulation automobile, augmentant ainsi la sécurité des piétons. Ils donnent l'impression que les rues sont plus étroites, ce qui peut porter les automobilistes à réduire leur vitesse. Ils réduisent aussi les températures ambiantes pendant l'été, absorbent et bloquent la pluie et les émissions des tuyaux d'échappement, offrent une protection contre les rayons UV, et réduisent les effets du vent.	TreeInventory2011	Analyse de la densité Évaluation en fonction de la densité des arbres de rue dans le voisinage. Plus il y a d'arbres à proximité, plus la note sera élevée.	Moyenne
	Présence de mobilier urbain	Le fait d'installer du mobilier urbain comme des bancs, des fontaines et d'autres éléments semblables offre un environnement plus attrayant et fonctionnel aux piétons.	StreetFurniture	Analyse de la densité Évaluation en fonction de la densité du mobilier urbain à l'échelle de la ville. Plus il y a de mobilier urbain, plus la note sera élevée.	Faible

4.0 Évaluation et prochaines étapes

Au départ, la procédure d'évaluation consistera à attribuer des valeurs de 0 à 9 à chaque cellule matricielle, et ce, pour chaque caractéristique. La valeur 0 représente un secteur à très faible potentiel piétonnier, tandis que la valeur 9 représente un secteur à très fort potentiel piétonnier. Chaque caractéristique et indicateur se verra ensuite attribuer une pondération, qui sera utilisée pour calculer la note totale du potentiel piétonnier de chaque cellule matricielle.

À l'heure actuelle, aucune pondération n'est proposée pour les caractéristiques. Le choix des facteurs de pondération sera peaufiné au moyen d'une procédure d'étalonnage. Cette procédure visera à rajuster les facteurs de pondération et les méthodes d'évaluation de chaque caractéristique, le cas échéant, pour s'assurer que les bonnes notes sont attribuées aux quartiers qui ont, depuis toujours, un fort potentiel piétonnier (p. ex. la rue Bank du quartier Glebe et le chemin Richmond du quartier Westboro) et aux secteurs qui ont, traditionnellement, un potentiel piétonnier moins élevé.

Annexe E

Liste des projets par ordre de priorité

Annexe E – Liste des projets | 2013

Nom du projet	Quartier	Longueur du projet (en mètres)
Phase 1		
Promenade Bridgestone (côté nord) – de la promenade Grassy Plains au chemin Eagleson	23	430
Bretelle de sortie de l'avenue Bronson vers le chemin Heron (côté ouest) – Station de transport en commun en direction du chemin Heron	16	190
Chemin Castlefrank – de la voie Torcastle à la promenade Winchester	23	710
Chemin Colonial – de la promenade Henn à la promenade Delson	19	210
Avenue Cummings – du chemin Cyrville au chemin Ogilvie	11	280
Chemin Cyrville (côté nord) – de l'avenue Cummings au couloir de transport en commun	11	170
Chemin Cyrville (côté nord) – du chemin Star Top à l'avenue Labrie	11	400
Chemin Cyrville (côté sud) – de 250 m à l'est du chemin Star Top à 200 m à l'est du couloir de transport en commun	11	430
Avenue Dovercourt – de l'avenue Churchill à l'avenue Broadview	15	610
Avenue Dumaurier – du croissant Ramsey au chemin Pinecrest	7	450
Promenade Gardenway – de la voie Thicket au boulevard Portobello	19	1 030
Promenade Grassy Plains – de la promenade Stonehaven à la promenade Bridgestone	23	1 150
Terrasse Halton – de la voie Flamborough à l'avenue Newcastle	4	435
Avenue Industrial (côté sud) – tout juste à l'est de la promenade Trainyards à la voie Neighbourhood	18	810
Rue Iris – du chemin Pinecrest à la promenade Navaho	8	2 100
Boulevard Jeanne d'Arc – de la rue Champlain au chemin Tenth Line	1	1 320
Chemin Katimavik – de l'avenue Davis (côté nord) au sentier polyvalent	23	110
Chemin Katimavik (côté nord) – du chemin Eagleson à la voie Hearst	23	230
Chemin Klondike (côté nord) – du chemin March au chemin Sandhill	4	325
Chemin March (côté sud) – du chemin Teron à la bretelle de l'autoroute 417 S	4	2 180
Promenade McCurdy – du chemin Castlefrank (nord) au chemin Castlefrank (sud)	23	1 960
Promenade McGibbon – du chemin Katimavik à l'avenue Davis	23	450
Promenade Meadowlands (côté sud) – de l'avenue Fisher à l'avenue Apeldoorn	16	350
Rue Michael (côté est) – du chemin Cyrville à 150 m au sud du chemin Cyrville	11	150
Promenade Parkglen – de l'avenue Woodroffe à l'avenue Withrow	8	570
Boulevard Saint-Laurent (côté est) – de la bretelle d'accès à l'autoroute 417 en direction est au chemin Tremblay	18	140
Boulevard Saint-Laurent (côté est) – du chemin Tremblay au chemin Belfast	18	610
Chemin Star Top (côté est) – du chemin Cyrville au chemin Algoma	11	510
Promenade Sunview – du boulevard Belcourt à l'avenue Des Épinettes	2	1 390
Chemin Teron (côté est) – de la promenade Campeau au trottoir existant	4	750
Chemin Teron (côté est) – du trottoir existant à The Parkway	4	210
Chemin Tremblay (côté nord) – de la promenade Riverside au couloir de transport en commun	18	430
Promenade Varley (intérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Carr (nord)	4	490
Phase 2		
Avenue Ahearn – de la rue Farrow à la rue Scrivens	7	470
Chemin Albion – du croissant Brenda au chemin Johnston	10	240
Chemin Arnot (côté est) – du chemin Dynes à l'avenue Fisher	16	250

Annexe E – Liste des projets | 2013

Nom du projet	Quartier	Longueur du projet (en mètres)
Chemins Banning, Abbotsford et Morrena – de la promenade Abbeyhill au chemin Morrena	23	580
Avenue Brady – de l'avenue Newcastle à la terrasse Halton – Avenue Newcastle	4	480
Avenue Broadview – de l'avenue Byron à l'avenue Princeton	15	410
Rue Carrière – du boulevard Orléans au boulevard Belcourt	2	290
Chemin Castlefrank – de la promenade Sheldrake (nord) à la promenade Sheldrake (sud)	23	510
Promenade Chimo (des deux côtés) – du chemin Katimavik à la voie Anik et au croissant McClure	23	2 090
Avenue Clyde – de l'avenue Carling à l'avenue Woodward	15	480
Chemin Cobden – de la rue Iris à la promenade Elmira	8	100
Avenues Connaught et Roman – de l'avenue Carling à la rue Hindley	7	1 360
Avenue Edgeworth – de la promenade Georgina à l'avenue Carling	7	170
Avenues Hemlock et Beechwood – du chemin Oakhill au chemin Lansdowne	13	320
Chemin Kakulu (tronçons) – de la promenade Drainie au chemin Eagleson	23	600
Chemin Katimavik – du chemin Eagleson à l'ouest de la promenade Whitney	23	1 070
Promenade Larkin – de la promenade Saint-Remy au croissant Andrea	3	840
Promenade Leacock (intérieur) – du chemin Beaverbrook au chemin Beaverbrook – sentier polyvalent	4	1 590
Promenade Leacock (extérieur) - du chemin Beaverbrook à la voie Leacock	4	430
Promenade Malvern – de la rue Fable au chemin Greenbank	3	740
Chemin Meadowbrook – de la rue Dondale au croissant Bortolotti	11	640
Promenade Navaho – de la rue Iris à la promenade Erindale	8	900
Chemin North River – de l'avenue McArthur à l'avenue Stevens	12	220
Chemin Pleasant Park (côté nord) – de la ruelle Lynda à la promenade Alta Vista	18	1 090
Promenade Prestwick – de la rue Amiens à l'avenue Des Épinettes	1	1 670
Promenade Seyton – de la promenade Cymbeline à la promenade Seyton	8	930
Chemin Sherbourne – de l'avenue Byron au chemin Bromley	7	1 300
Promenade Sherway – de la rue Fable à la promenade Malvern	3	1 170
Promenade Tartan – de la promenade Strandherd à la promenade Townsend	3	2 010
Promenade Varley (intérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Milne (nord)	4	520
Promenade Varley (extérieur) – du chemin Beaverbrook au croissant Carr (nord)	4	460
Promenade Varley (extérieur) – du chemin Beaverbrook à la ruelle Varley (sud)	4	330
Promenade Varley (extérieur) – du croissant Carr (nord) à la ruelle Varley (nord)	4	626
Promenade Weybridge – de la promenade Maravista à la porte Delmeade	3	190
Phase 3		
Voie Bottriel – de la promenade Merkley au boulevard Charlemagne	1	430
Rue Clare – de l'avenue Churchill à l'avenue Tweedsmuir	15	310
Croissant Como – du boulevard Varennes au boulevard Varennes	1	1 110
Croissants Deancourt et Briarfield – de la promenade Princess Louise au sentier existant	1	350
Rue Field – de l'avenue Woodroffe à la rue Iris	8	770
Promenades Glamorgan et Rothesay – du chemin Castlefrank au chemin Old Colony	23	360
Promenade Holitman – de la promenade Foxfield au chemin Fallowfield	3	830
Chemin Knoxdale – du chemin West Hunt Club à la rue Conover	9	370

Annexe E – Liste des projets | 2013

Nom du projet	Quartier	Longueur du projet (en mètres)
Promenade Knudson, voie Weslock et chemin Beaverbrook – de la promenade Campeau à la promenade Leacock (extérieur)	4	1 910
Promenade La Vérendrye – de l'avenue Quincy au chemin Ogilvie	11	1 170
Chemin Matheson – de la rue Ogden à la promenade Bathgate	11	1 110
Promenade Meadowglen – du boulevard Orléans à la promenade Forest Valley	2	1 520
Promenade Meadowglen – du croissant Summerfields au chemin Boyer	2	760
Chemin Old Colony – de la promenade Rothesay à la promenade Abbeyhill	23	1 210
Boulevard Orléans – de la rue Notre Dame au boulevard Jeanne d'Arc	2	540
Promenade Parkway, chemin Fellows et chemin Westbury – de la rue Iris au chemin Highgate	8	760
Chemin Pleasant Park (côté sud) – de la promenade Haig au boulevard Saint-Laurent	18	1 190
Chemin Range – de l'avenue Mann au sud de la rue Templeton	12	180
Rang Saville – du chemin Sherbourne à l'avenue Neepawa	7	310
Avenue Shillington – de la rue Hollington au chemin Merivale	16	400
Rue Tormey – de la rue Cobourg à l'allée privée Brigadier	12	170
Boulevard Varennes – du chemin Watters au chemin Sheenboro (nord)	1	250
Promenade Viewmount – de la promenade Overlake à l'allée privée Europa	9	540
Chemin West Hunt Club (tronçons) – du chemin Greenbank à la promenade Prince of Wales	9	4 860
Promenade Wilkie – de la promenade Merkley au sentier polyvalent près de la voie Chenier	1	700
Promenade Woodfield – du sentier situé à 70 m à l'est du croissant Downsview au chemin Merivale	9	530
Avenue Woodward – de l'avenue Maitland à l'avenue Clyde	8	1 160
Après 2031		
Chemin Algoma (côté nord) – du chemin Star Top à la rue Kenaston	11	1 640
Chemin Algoma (côté sud) – du chemin Star Top à 200 m à l'ouest du chemin Comstock	11	480
Rue privée Beaulieu (côté est) – du chemin Ogilvie au demi-tour situé à 150 m au sud du chemin Ogilvie	11	40
Chemin Belfast (côté ouest) – du chemin Coventry au passage supérieur de l'autoroute 417	13	180
Chemin Comstock (côté est) – du chemin Algoma à l'extrémité nord	11	1 640
Chemin Cyrville (côté nord) – du chemin Ogilvie à 100 m à l'est de la rue Michael	11	200
Chemin Cyrville (côté ouest) – du boulevard Saint-Laurent au chemin Ogilvie	11	130
Avenue Hardy (côté sud) – du sentier à la rue Bernard	13	130
Rue Joseph Cyr (côté ouest) – de la rue Lemieux au chemin Cyrville	11	200
Rue Kenaston (côté nord) – de l'avenue Labrie à 70 m à l'ouest de l'avenue Labrie	11	310
Rue Labelle (côté sud) – de la rue Michael à la rue Lemieux	11	120
Avenue Labrie (côté est) – de la rue Kenaston au chemin Cyrville	11	1 640
Rue Lemieux (côté sud) – de la rue Labelle au boulevard Saint-Laurent	11	120
Rue Michael (côté ouest) – du chemin Cyrville au couloir de transport en commun	11	220
Rue Michael (côté ouest) – de la rue Parisien au chemin Belfast	11	1 310
Rue Parisien (côté nord) – de la rue Michael à la rue Marchand	11	260
Rue Parisien (côté nord) – de la rue Triole à la rue Michael	11	440
Rue Parisien (côté sud) – de la rue Triole à la rue Michael	11	1 100
Chemin Star Top (côté ouest) – du chemin Cyrville au chemin Algoma	11	1 640

Annexe E – Liste des projets | 2013

Nom du projet	Quartier	Longueur du projet (en mètres)
Terminus (côté nord) – de la promenade Trainyards à la promenade Riverside (station Hurdman)	18	920
Terminus (côté sud) – de la promenade Riverside (station Hurdman) à la promenade Trainyards (courts tronçons existants)	18	610
Chemin Tremblay (côté nord) – du boulevard Saint-Laurent à la rue Triole	18	300
Rue Triole (côté est) – de la rue Parisien à l'extrémité	11	1 450
Rue Triole (côté ouest) – de la rue Parisien à l'extrémité	18	70

Annexe F

Examen du processus d'établissement des priorités

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	3
2.0	COMPRENDRE LA MÉTHODE EN VIGUEUR	3
2.1	PROJET POTENTIELLEMENT ADMISSIBLE AU PROGRAMME DE NOUVEAUX TROTTOIRS ET DE NOUVEAUX RÉSEAUX DE TROTTOIRS ET DE SENTIERS	3
2.2	CRITÈRES ACTUELLEMENT UTILISÉS POUR DÉTERMINER L'ORDRE DE PRIORITÉ.....	4
2.2.1	<i>Destinations / incitations des piétons (possibilité de 100 points)</i>	5
2.2.2	<i>Caractéristiques de la circulation et de la chaussée (possibilité de 29 points)</i>	6
2.2.3	<i>Utilisation des terres adjacentes (possibilité de 4 points)</i>	6
2.2.4	<i>Considérations générales (possibilité de 18 points)</i>	6
2.2.5	<i>Sur la liste depuis des années (1 point par année)</i>	6
2.3	SURVOL DES PROBLÈMES ASSOCIÉS AU PROCESSUS ACTUEL	6
2.3.1	<i>Expérience de la Ville lors de la mise en œuvre du processus</i>	6
2.3.2	<i>Examen du processus par d'autres</i>	7
3.0	MÉTHODE PROPOSÉE	9
3.1	ÉVALUATION (PHASE 1).....	9
3.1.1	<i>Phase 1 de la méthodologie globale</i>	9
3.1.2	<i>Mise à l'essai de la phase 1 de la méthodologie</i>	12
3.2	NOUVEL ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS (AU BESOIN) POUR LES EMPLACEMENTS POTENTIELS REPORTÉS (PHASE 2)	14
3.2.1	<i>Phase 2 de la méthodologie globale</i>	14
3.2.2	<i>Application of Phase 2</i>	11
4.0	CRITÈRES RETIRÉS DE LA MÉTHODE EN VIGUEUR	17
5.0	TRAITEMENT DES DEMANDES POUR ÉTABLIR LES PRIORITÉS DU RÉSEAU PIÉTONNIER	18

Liste des figures

Figure 1 : Illustration de la répartition des points dans les cinq domaines clés	5
--	---

Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Comparaison fictive de deux tronçons d'après la méthode en vigueur.....	8
Tableau 3-1 : Points accordés au volume piétonnier.....	10
Tableau 3-2 : Points accordés aux priorités actuelles de la Ville.....	11
Tableau 3-3 : Points accordés aux caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée	12
Tableau 3-4 : Points accordés au critère « destinations – incitations des piétons »	14
Tableau 3-5 : Points accordés aux autres problèmes de sécurité.....	15
Tableau 3-6 : Points accordés aux priorités municipales	15

Appendices

Appendice A : Appendice A : Résultats de la mise à l'essai de la phase 1

Appendice B : Appendice B : Densité de population et d'emplois par zone de circulation

1.0 INTRODUCTION

Le Programme de nouveaux réseaux de trottoirs traite de l'aménagement de la plupart des nouveaux trottoirs par la Ville (autrement que dans le cadre d'une nouvelle construction routière, d'une réfection routière ou d'un projet d'aménagement de routes). Il vise à corriger les lacunes dans le réseau piétonnier existant au moyen des demandes d'aménagement de nouveaux trottoirs et sentiers présentées par la collectivité. Sa gestion repose sur le classement des demandes connexes d'après une méthode d'établissement des priorités selon laquelle chaque emplacement possible est évalué en fonction de la valeur numérique pondérée qui est attribuée à chaque critère. Dans le Plan de la circulation piétonnière de 2009, le processus précédent a été amélioré afin que soient éliminés les emplacements qui ne sont pas adaptés à la portée prévue du programme, soit corriger les lacunes dans le réseau piétonnier existant, ou les projets de trottoirs qui ne sont pas nécessaires pour assurer la connectivité d'une collectivité et permettre aux piétons d'accéder aux principales destinations piétonnières. Au moment de la publication du Plan de la circulation piétonnière de 2009, la liste des tronçons possibles comprenait environ 300 projets. Elle en compte maintenant près de 500, et lors de la mise en œuvre du processus actuel, plusieurs problèmes ont commencé à surgir.

Dans le cadre de la mise à jour du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa de 2013, la méthode d'établissement des priorités a été examinée pour mieux évaluer les demandes reçues. Un examen sera aussi effectué à l'échelle du réseau pour identifier le plan de mise en œuvre et évaluer l'abordabilité du réseau par rapport à l'horizon de planification pour 2031. La présente annexe résume la méthodologie.

2.0 COMPRENDRE LA MÉTHODE EN VIGUEUR

2.1 Projet potentiellement admissible au Programme de nouveaux trottoirs et de nouveaux réseaux de trottoirs et de sentiers

Un processus provisoire ainsi que des critères pour déterminer l'admissibilité des trottoirs et des sentiers à titre de projet potentiel ont été énoncés dans le document n° 4 du Plan de la circulation piétonnière de 2009. Voici certains de ces critères :

- Établir si le trottoir ou le sentier demandé est situé sur un terrain de la Ville ou s'il existe une entente légale entre le propriétaire du bien-fonds et la Ville.
- La liaison piétonnière est nécessaire pour compléter une section discontinue

d'un trottoir ou d'un sentier existant ou elle permettra de prolonger le réseau de trottoirs ou de sentiers existant vers une destination piétonnière publique établie.

- La liaison piétonnière ne constitue pas un segment isolé coupé du reste du réseau existant.
- La liaison piétonnière ne crée pas de parcours de rechange à une installation piétonnière existante entretenue par la Ville et située à 400 m ou moins.
- La liaison piétonnière n'est pas située dans un secteur en voie d'être aménagé, puisque l'infrastructure sera mise en place dans le cadre du processus d'aménagement habituel.
- La liaison piétonnière n'est pas située 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 de construction.
- Il existe une infrastructure ou une configuration géométrique qui soutient la mise en place de la liaison piétonnière demandée.

Il est aussi possible que les trottoirs et les sentiers ne soient pas admissibles à titre de projet potentiel dans le cadre du Programme de nouveaux trottoirs et de nouveaux réseaux de trottoirs et sentiers. Il s'agit du cas où la liaison piétonnière est nécessaire en raison de la croissance du secteur, mais 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, n'ont pas été mises en œuvre dans le cadre du processus d'aménagement.

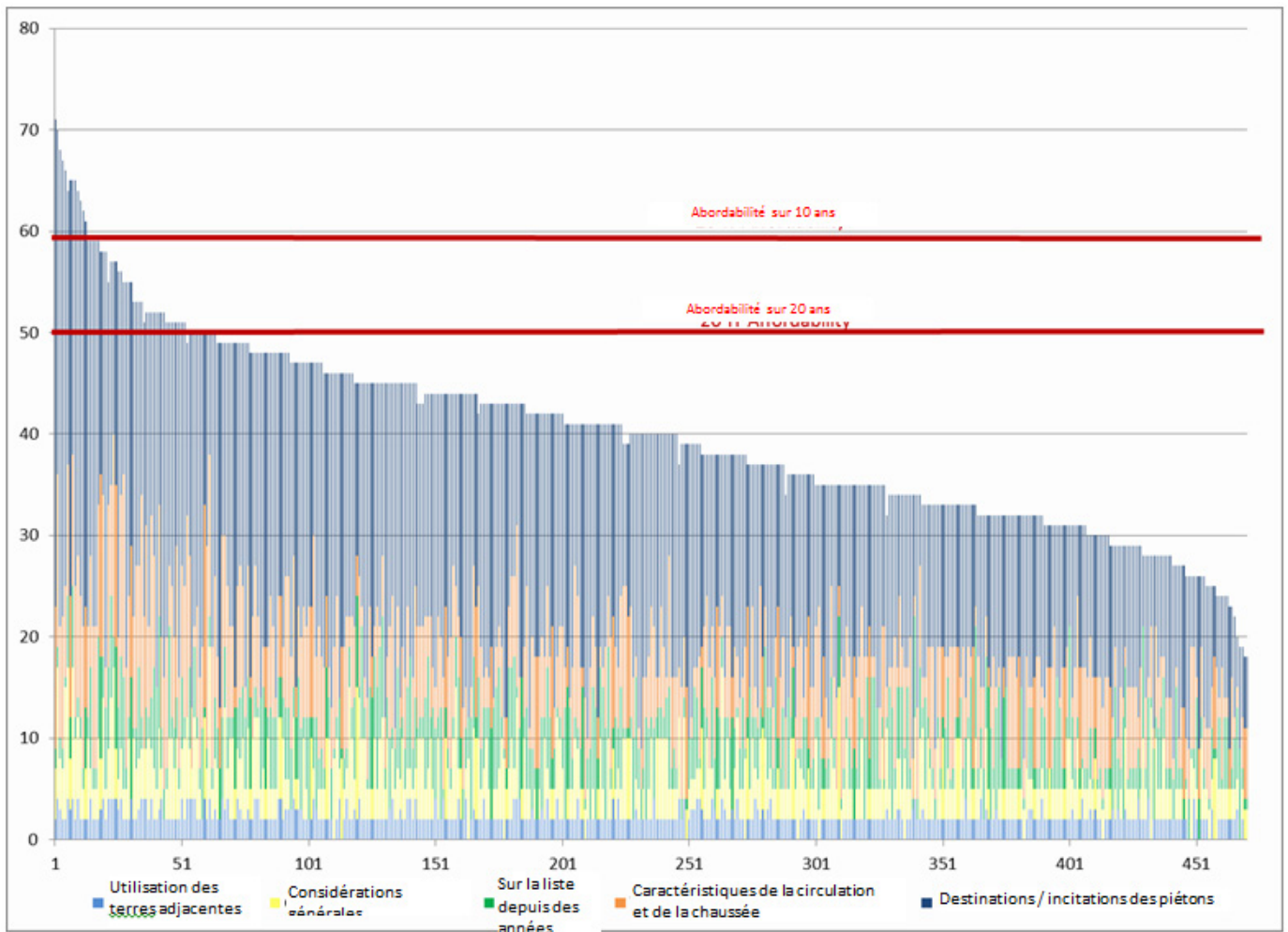
2.2 Critères actuellement utilisés pour déterminer l'ordre de priorité

Les critères énumérés ci-dessus et utilisés actuellement pour classer par ordre de priorité les emplacements jugés admissibles ont été examinés d'après les cinq domaines clés décrits ci-après.

2.2.1 Destinations / incitations des piétons (possibilité de 100 points)

Des points sont accordés à chaque élément qui favorise les déplacements à proximité d'une liaison piétonnière demandée. Ainsi, bon nombre de points peuvent être accumulés, et ces éléments génèrent généralement plus de la moitié des points obtenus pour une liaison piétonnière demandée (ils représentent généralement 50 % des points, et parfois plus). Cette catégorie est généralement celle qui influe sur le choix des liaisons piétonnières prioritaires, comme l'illustre la figure 1 (elle générerait très souvent de 20 à 30 points). Les marques d'abordabilité illustrées à la figure 1 représentent le nombre de liaisons piétonnières actuellement inscrites sur la liste des projets potentiels du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs qui seraient entrepris, en supposant un budget de 750 000 \$ par année, sur 10 ou 20 ans.

Figure 1 : Illustration de la répartition des points dans les cinq domaines clés



2.2.2 Caractéristiques de la circulation et de la chaussée (possibilité de 29 points)

Cette catégorie reflète l'aspect sécuritaire associé à l'aménagement d'un trottoir. Elle inclut les limites de vitesse imposées aux automobilistes, les débits de circulation, la classification des routes et les problèmes de visibilité. Elle représente généralement 20 % du nombre total de points (plus souvent entre 15 et 20 points).

2.2.3 Utilisation des terres adjacentes (possibilité de 4 points)

Cette catégorie reflète les secteurs à forte ou à faible densité ainsi que l'utilisation des terres à des fins commerciales, d'affaires ou industrielles. Tous les secteurs obtiennent entre 2 et 4 points et, par conséquent, cet élément n'influe pas vraiment sur le choix des projets prioritaires (ces éléments génèrent plus souvent entre 2 et 3 points).

2.2.4 Considérations générales (possibilité de 18 points)

Il s'agit d'une caractéristique importante, qui identifie les passages désirés, l'existence d'installations piétonnières en parallèle et la traverse d'obstacles importants. Toutefois, cet élément représente généralement entre 4 et 6 points ou 11 % du nombre total de points pour une liaison piétonnière demandée type.

2.2.5 Sur la liste depuis des années (1 point par année)

En moyenne, 5 points sont accordés pour cet élément, sur une possibilité de 12 points. Cet élément représente près de 10 % du nombre total de points pour une liaison piétonnière demandée type.

2.3 Survol des problèmes associés au processus actuel

2.3.1 Expérience de la Ville lors de la mise en œuvre du processus

Les modifications suivantes ont été proposées par la Ville d'Ottawa lors de l'examen du processus global :

- envisager l'adoption d'un processus d'évaluation des demandes pour repérer celles qui sont prioritaires et celles qui doivent faire l'objet d'une évaluation plus poussée;
- mieux hiérarchiser le transport en commun, les écoles et les parcs (rues comprenant une installation de transport en commun, une école ou un parc, rues menant vers une installation de transport en commun, une école ou un parc, et rues situées à proximité d'une installation de transport en commun, d'une école ou d'un parc);

- prendre en compte la proximité d'une zone de forte densité ou de destinations principales plutôt que seulement l'utilisation des terres adjacentes;
- envisager le recours au programme de planification du transport scolaire.

2.3.2 Examen du processus par d'autres

En plus des problèmes soulevés par la Ville qui ont été énumérés ci-dessus, quelques autres modifications ont été proposées lors de l'examen. Les principales conclusions figurent ci-après, et sont illustrées dans l'exemple qui suit.

- La catégorie des principales destinations/incitations ne comporte pas de maximum de points, ce qui lui confère une trop grande pondération par rapport aux autres catégories lorsqu'il est question d'un tronçon en zone urbaine.
- L'utilisation des terres adjacentes n'a aucune incidence réelle sur les notes finales.
- La différence entre une route non sécuritaire et une route sécuritaire (selon le critère « Caractéristiques de la circulation et de la chaussée ») représente moins de 20 points (moins du tiers des points requis pour figurer sur la liste des améliorations à apporter au cours des 10 prochaines années).
- L'existence d'une installation piétonnière en parallèle ne représente que 3 points (ou 6 % dans l'exemple ci-dessous).

Exemple : Le tableau qui suit démontre comment deux tronçons très différents peuvent obtenir la même note selon le processus actuel. Le *tronçon A*, qui est situé dans un secteur résidentiel dont la densité de population et d'emplois est peu élevée, longe une artère achalandée qui mène à une école primaire, à un parc et à une résidence pour aînés. Cette artère mène vers très peu de destinations, elle ne comprend aucune installation piétonnière en parallèle et elle n'est pas sécuritaire pour les piétons qui l'utilisent.

Le *tronçon B*, qui est situé dans un secteur dont la densité de population et d'emplois est très élevée, comprend de nombreuses commodités à proximité. Il se trouve sur une rue locale très tranquille bordée d'un trottoir de chaque côté de la rue. Bien qu'aucun problème de sécurité ne soit associé au tronçon B, il obtient le même nombre de points que le tronçon A en raison des commodités offertes à proximité, et serait donc classé au même rang que le tronçon A.

Tableau 2-1 : Comparaison fictive de deux tronçons d'après la méthode en vigueur

Critère	Tronçon A		Tronçon B	
	Données	Points	Données	Points
Destinations/Incitations				
	École primaire	1	École primaire	1
	Parc	7	Parc	7
	Résidence pour aînés	5	Résidence pour aînés	5
			Circuit d'autobus	7
			Centre communautaire	5
			Centres commerciaux / de détail	5
			Église	2
			Autre institution publique	2
Total partiel		2		4
Caractéristiques de la circulation et de la chaussée				
Limite de vitesse	80 km/h	4	50 km/h	2
Débit de circulation à l'heure de pointe	500 v/h	3	<50 v/h	0
Géométrie	Curvilinéaire	2	Curvilinéaire	2
Coupe transversale	Plus de 4 voies non séparées	5	2 voies	0
Ligne de visibilité	Oui	2	Non	0
Classification de la chaussée	Voie artérielle	5	Rue locale	0
Total partiel		2		4
Utilisations des terres adjacentes				
Utilisation du sol	Résidentielle à faible densité de population	22	Résidentielle à densité de population élevée	4
Total partiel		2		4
Considérations générales				
Passages désirés	Oui	5	Non	0
Installation piétonnière en parallèle	Non	3	Oui	0
Sur la liste depuis des années	Aucune	0	2 ans	2
Total partiel		8		2
TOTAL		5		5

3.0 MÉTHODE PROPOSÉE

Les modifications à la méthodologie décrites ci-après ont été proposées en fonction de ce qui suit :

- Les renseignements recueillis dans le cadre du processus d'établissement des priorités précédent demeurent valables.
- Il faut déterminer quels sont les éléments qui s'harmonisent le plus aux priorités actuelles de la Ville en matière d'aménagement du réseau piétonnier et les utiliser dans le processus d'évaluation.

3.1 Évaluation (phase 1)

3.1.1 Phase 1 de la méthodologie globale

Dans le cadre de l'évaluation, le projet potentiel doit obtenir 30 points pour passer à la deuxième phase du processus d'établissement des priorités. Voici les trois domaines clés qui seront examinés :

- **Volume piétonnier et utilisation des terres adjacentes – Évaluation fondée sur la densité de population et d'emplois dans le secteur**
- **Priorités actuelles de la Ville – Évaluation fondée sur le transport en commun, les écoles et les parcs**
- **Caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée – Évaluation fondée sur la classification de la chaussée et l'existence d'installations piétonnières en parallèle**

Volume piétonnier et utilisation des terres adjacentes

Même si les services offerts à proximité d'une liaison piétonnière demandée sont inconnus, il est généralement entendu que dans un secteur à forte densité de population ou d'emplois, le nombre de déplacements à pied est susceptible d'être plus élevé. Dans le même ordre d'idées, les secteurs à forte densité de population offrent une plus vaste gamme de services communautaires à distance de marche.

Une carte a été produite à partir des zones de circulation actuellement définies pour la ville afin d'illustrer les densités de population et d'emplois selon la superficie (voir l'annexe B). Le nombre de points accordés dépend de l'ordre de classement global, la classification reposant sur un processus d'examen. L'utilisation d'une carte représentant l'ensemble des secteurs permettra de repérer les secteurs qui longent les zones à forte

densité de population plutôt que de simplement illustrer l'utilisation des terres adjacentes.

Tableau 3-1 : Points accordés au volume piétonnier

Densité de population et d'emplois du secteur (dans le secteur même ou en bordure de celui-ci)	Points
Élevée	20
Moyenne à élevée	15
Moyenne	10
Faible à moyenne	5
Faible	0

Remarque : Selon la méthode actuelle, un secteur comprenant plusieurs éléments incitatifs pourrait facilement obtenir plus de 20 points pour les services offerts à proximité. La méthode proposée limite à 20 le nombre total de points pouvant être obtenus dans cette catégorie.

Priorités actuelles de la Ville

Cette caractéristique sert à définir les priorités actuelles de la Ville en matière de liaisons piétonnières vers les installations de transport en commun, les écoles et les parcs. Peu importe la densité de population ou d'emplois, la priorité principale de la Ville consiste à offrir des installations piétonnières adéquates pour favoriser les déplacements sécuritaires à destination des parcs et des écoles et l'utilisation du transport en commun rapide. Les liaisons piétonnières qui mènent directement à une installation de transport en commun, à une école ou à un parc sont aménagées directement sur la rue de l'installation (p. ex. les rues qui croisent la route sur laquelle l'installation est située, sur une distance donnée).

Remarque : Comparativement à la méthode en vigueur, le nombre total de points accordés pour ces domaines prioritaires demeure sensiblement le même. Toutefois, un nombre maximum de points a été fixé pour chaque domaine prioritaire.

Tableau 3-2 : Points accordés aux priorités actuelles de la Ville

Domaines prioritaires	Description	Points
Points accordés au transport en commun		
Station de transport en commun rapide	Situé sur la liaison piétonnière (600 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre) de la station	15
	Mène directement ⁴ à la station (600 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	10
Arrêts des couloirs de transport en commun à fort débit	Situé sur la liaison piétonnière (200 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre) de l'arrêt	10
	Mène directement ⁴ à l'arrêt (200 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	6
Transport en commun local	Situé sur une voie de transport en commun	4
Points accordés aux écoles		
Écoles (primaires ou intermédiaires)	L'école donne sur la liaison piétonnière (300 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	10
	Mène directement ⁴ à l'école et situé à 300 m ou moins de celle-ci	5
	L'école participe au programme de planification du transport scolaire	3
Écoles secondaires et universités	L'école donne sur la liaison piétonnière (300 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	8
	Mène directement ⁴ à l'école et situé à 300 m ou moins de celle-ci	4
Points accordés aux parcs		
Parcs (mène directement à la liaison piétonnière ou situé à 400 m ou moins de celle-ci)	Le parc est équipé de commodités (terrain de jeu, terrain de balle, aire de jeux d'eau, etc.)	8
	Le parc comprend uniquement un espace vert	4
TOTAL		

⁴ « Mène directement » renvoie aux réseaux de trottoirs qui raccordent directement une rue à la station de transport en commun, à l'arrêt d'atobus ou à l'école situé sur la liaison piétonnière auquel ils mènent.

Caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée

Même si on ne possède pas de renseignements sur chaque chaussée, il est généralement reconnu que les routes collectrices et les artères enregistrent les débits de circulation et les vitesses les plus élevés, et donc que l'aménagement de trottoirs le long de ces routes devrait être une priorité.

De plus, une route collectrice ou une artère sans trottoir devrait être considérée comme prioritaire par rapport à une route qui comprend un trottoir d'un côté. Ceci s'applique aussi aux rues locales, sauf si elles possèdent un trottoir d'un côté, auquel cas elles ne satisfont pas aux critères d'évaluation.

Remarque : Selon la méthode actuelle, une artère obtiendrait entre 15 et 25 points, tandis qu'une route collectrice en obtiendrait entre 10 et 15 (vitesse, débit, nombre de voies, classification, et liaison piétonnière répertoriée dans le PDT). Le nombre de points a été réduit lorsqu'il y a un trottoir d'un côté de la rue.

Tableau 3-3 : Points accordés aux caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée

Classification de la chaussée	Trottoir d'un côté de la rue	Points
Artère ou route collectrice principale	Oui	1
	Non	2
Route collectrice secondaire	Oui	7
	Non	1
Rue locale	Oui	Automatiquement éliminée
	Non	5

3.1.2 Mise à l'essai de la phase 1 de la méthode

Les points accordés aux éléments ci-dessus se fondent sur une phase de mise à l'essai de certaines liaisons piétonnières choisies au hasard parmi celles faisant partie du réseau prioritaire. Parmi les liaisons piétonnières choisies figurent des liaisons piétonnières demandées par la collectivité, des liaisons piétonnières nécessaires pour raccorder les stations de transport en commun (transport en commun rapide, couloirs de transport en commun à fort débit et couloirs prioritaires de transport en commun), des liaisons piétonnières vers les écoles et des routes de diverses classifications (p. ex. des artères, des routes collectrices ou des rues locales). Les notes attribuées aux liaisons piétonnières choisies pour la mise à l'essai figurent à l'appendice A.

Le point de départ de la mise à l'essai consistait à fixer une note minimale de 45 points pour passer à la deuxième phase du processus, divers points étant accordés à chaque critère, et un nombre maximum de points étant possible pour chacun des trois domaines clés :

- Volume piétonnier et utilisation des terres adjacentes – Évaluation fondée sur la densité de population et d'emplois dans le secteur (maximum de 20 points)
- Priorités actuelles de la Ville – Évaluation fondée sur le transport en commun, les écoles et les parcs (maximum de 30 points)
- Caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée – Évaluation fondée sur la classification de la chaussée et l'existence d'installations piétonnières en parallèle (maximum de 20 points)

Ces notes maximales ont été supprimées de la version définitive de la méthode pour permettre une plus grande variation entre les résultats des diverses liaisons piétonnières évaluées, et la note minimale à obtenir pour qu'un projet passe à la phase deux du processus a été réduite à 35 points, car certains réseaux de trottoirs qui devaient être aménagés n'ont pas passé la première phase du processus.

En outre, les modifications suivantes ont été apportées aux notes attribuées aux critères pour calculer le nombre total de points.

- Une priorité plus grande a été accordée au transport en commun d'ordre supérieur :
 - le transport en commun rapide (sur la liaison piétonnière concernée) est passé de 12 à 15 points;
 - le transport en commun rapide (menant directement à la liaison piétonnière concernée) est passé de 6 à 10 points;
 - les couloirs de transport en commun à fort débit (sur la liaison piétonnière concernée) sont passés de 8 à 10 points;
 - les couloirs de transport en commun à fort débit (menant directement à la liaison piétonnière concernée) sont passés de 4 à 6 points;
 - le transport en commun local (les trajets) est passé de 5 à 4 points.

- Il s'est avéré que la plupart des liaisons piétonnières se trouvaient à 400 m ou moins d'un parc ou d'un espace vert et que, par conséquent, l'écart de pointage entre les éléments qui se trouvent sur la liaison piétonnière et ceux qui mènent directement à la liaison piétonnière n'était pas suffisamment important. Les notes relatives aux parcs ont été modifiées pour refléter les notes plus élevées accordées aux réseaux de trottoirs qui se trouvent directement sur le trajet d'un parc offrant des commodités (terrains de balle, de soccer, de jeu, etc.) ou qui y mènent directement, puisque la demande pour des espaces verts uniquement peut être plus élevée.
- Dans la catégorie des caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée, le pointage des routes qui ont les débits de circulation les plus élevés et un trottoir d'un seul côté a été augmenté, puisqu'il est plus difficile pour les piétons de traverser entre les intersections pour accéder au trottoir.
 - Le pointage des artères et des routes collectrices principales ayant un trottoir d'un côté est passé de 8 à 14 points.
 - Le pointage des routes collectrices secondaires ayant un trottoir d'un côté est passé de 5 à 7 points.

Les résultats de la phase de mise à l'essai figurent à la section 3.1.1, qui porte sur la méthodologie d'évaluation globale (phase 1).

3.2 Nouvel établissement des priorités (au besoin) pour les emplacements potentiels reportés (phase 2)

3.2.1 Phase 2 de la méthodologie globale

Le processus d'évaluation décrit à la section 3.1 porte sur le volume piétonnier et l'utilisation des terres adjacentes, les caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée et les domaines prioritaires actuels de la Ville.

Dans la phase 2, des points peuvent être accumulés, ce qui permet de préciser l'ordre de priorité des emplacements potentiels, alors que d'autres problèmes de sécurité, d'autres commodités ou d'autres possibilités de raccordement peuvent s'ajouter.

Volume piétonnier

Des points supplémentaires peuvent être accordés pour les autres installations communautaires situées le long de la liaison piétonnière proposée ou lorsque cette liaison mène directement à une installation communautaire.

Tableau 3-4 : Points accordés au critère « destinations – incitations des piétons »

Catégorie	Description	Points
Destinations récréatives ou de services (installations publiques et municipales)	Arénas, installations artistiques, installations sportives, centres communautaires, installations culturelles, établissements de santé, salles de conférence et centres des congrès, stades, bibliothèques, centres religieux, etc.	3 points chacun
Destinations commerciales très populaires	Situées à 600 m ou moins d'un secteur commercial très populaire	5 points
Jeunes et aînés	Résidence pour aînés, soins de longue durée, personnes malvoyantes, services de garde et maisons des jeunes	3 points chacun

Autres problèmes de sécurité

Les routes qui font partie des catégories « routes collectrices » ou « artères » auront, par leur nature, les plus forts débits de circulation et les vitesses les plus élevées. Des points supplémentaires devraient être accordés lorsqu'une installation est moins sécuritaire qu'une artère ou une route collectrice type.

Tableau 3-5 : Points accordés aux autres problèmes de sécurité

Catégorie	Description	Points
Vitesse très élevée	Limite de vitesse affichée : 80 km/h et plus	5
	Limite de vitesse affichée : entre 50 et 70 km/h	2
Débit très élevé	Débit de circulation à l'heure de pointe : >500 v/h	5
	Débit de circulation à l'heure de pointe : de 250 à 500 v/h	3
Problèmes de visibilité	Plusieurs virages, pentes ou autres obstacles qui entraînent des problèmes de visibilité	5

Priorités de la Ville

Bien que les priorités concernant les installations piétonnières soient liées au transport en commun, aux écoles et aux parcs, l'objectif global demeure toutefois de corriger les lacunes (offrir un réseau lié) dans le réseau piétonnier existant. Des points supplémentaires peuvent être accordés si la liaison piétonnière offre un raccordement.

Tableau 3-6 : Points accordés aux priorités municipales

Catégorie	Description	Points
Passage désiré	Existe-t-il un sentier battu? (Oui)	5
Installation se trouvant à proximité d'une installation de transport en commun ou d'une école	Située dans un rayon défini (600 m pour une installation de transport en commun rapide, 200 m pour un couloir de transport en commun à fort débit ou une priorité du transport en commun, et 300 m pour une école)	3
Existence d'installations piétonnières en parallèle	Il n'existe aucune installation piétonnière en parallèle dans un rayon de 400 m	3
Obstacles	L'installation permet la traverse d'obstacles importants, notamment le raccordement avec un sentier polyvalent à partir d'une impasse, d'un cul-de-sac ou d'une rue locale	5
Liaison piétonnière ciblée	Liaison ciblée dans le Plan officiel, dans le Plan directeur des transports ou dans d'autres priorités municipales	4

3.2.2 Mise en œuvre de la phase 2

La mise en œuvre de la phase 2 s'appliquera aux demandes présentées par la collectivité reçues après que le réseau aura été défini, si elles ont passé l'étape d'évaluation énoncée à la phase 1 pour établir l'ordre de priorité des ajouts au réseau piétonnier global. De plus, la phase 2 pourrait permettre de mieux classer les projets selon chaque échéancier advenant un manque de financement au cours d'une année donnée ou s'il n'y a aucun écart sur le plan de l'ordre de priorité attribué en fonction des résultats de la phase 1 uniquement.

4.0 CRITÈRES RETIRÉS DE LA MÉTHODE EN VIGUEUR

Quelques critères de la méthode en vigueur ont été combinés ou retirés dans la méthode décrite à la section 3.0. Les critères retirés et le processus d'élimination adopté sont expliqués ci-dessous.

Destinations / incitations des piétons

Le transport en commun, les écoles et les parcs sont les éléments qui ont été privilégiés dans la liste des destinations et des incitations devant être évaluées (phase 1), ce qui reflète les priorités actuelles de la Ville. Les autres éléments incitatifs se classent généralement dans l'une des catégories suivantes : installations de services, installations de loisirs, destinations commerciales très populaires, et centres pour jeunes ou pour aînés. Un nombre maximal de points a été fixé pour ces catégories afin de réduire la pondération très élevée accordée à ce critère.

Caractéristiques de la circulation et de la chaussée

Bien que plusieurs des critères de cette catégorie aient été conservés pour des raisons de sécurité, d'autres ont été retirés de la nouvelle méthode. Voici quelques exemples de critères supprimés :

- les vitesses affichées inférieures à 50 km/h, qui ne génèrent aucun point selon la méthode en vigueur;
- les faibles débits de circulation à l'heure de pointe, puisque cet élément sera pris en compte dans la classification de la route;
- le nombre de voies, puisque la vitesse serait le facteur déterminant et que cet élément aurait une plus grande incidence sur les passages pour piétons que sur le type d'installations adjacentes;
- les pentes importantes, qui contribueraient aux problèmes de visibilité.

Utilisation des terres adjacentes

Les points accordés dans cette catégorie viseront essentiellement le volume piétonnier éventuel, calculé d'après la densité de population et d'emplois, mais ce critère a déjà été pris en compte au moment de l'évaluation. Les destinations commerciales très populaires ont été déplacées dans la catégorie « destinations / incitations » de la phase 2.

Considérations générales

Voici le critère de la catégorie « considérations générales » qui n'a pas été repris dans la méthode énoncée ci-dessus :

- « sur la liste depuis des années » (un point par année) – Bien que tous les éléments de cette liste seront regroupés, il est possible qu'une liaison piétonnière qui figure sur cette liste depuis plusieurs années compte un très grand nombre de points uniquement parce qu'elle ne constitue pas une priorité pour la Ville.

5.0 TRAITEMENT DES DEMANDES POUR ÉTABLIR LES PRIORITÉS DU RÉSEAU PIÉTONNIER

Pour établir l'ordre de priorité des liaisons piétonnières d'un réseau, il faut employer le processus d'évaluation (phase 1). Si l'écart entre le nombre de points obtenus est insuffisant pour permettre l'établissement de l'ordre de priorité des liaisons piétonnières selon les trois échéanciers proposés (2014-2018, 2019-2023 et 2024-2031), il faut envisager de recourir à l'emplacement géographique de ces liaisons (p. ex. l'établissement des priorités ne permet pas de déterminer l'ordre de priorité de toutes les liaisons piétonnières d'une zone de circulation donnée) ou d'intégrer le critère à la phase 2 du processus, où il pourra être appliqué à un réseau.

**Appendice A :
Résultats de la
mise à l'essai de la
phase 1**

Annexe F – Examen du processus d'établissement des priorités | 2013

Phase 1: Mise à l'essai de certains réseaux de trottoirs

Critère	Points possibles	Réseau de trottoirs													
		Promenade Youville (du boulevard Saint-Joseph au boulevard Jeanne d'Arc)	Chemin Castlefrank (de la promenade Winchester à la voie Torcastle)	Rue Iris (de la promenade Southwood au chemin Cobden)	Avenue Roman (de l'avenue Connaught à la rue Hindley)	Chemin Cedarview (du chemin Fallowfield au chemin Jockvale)	Chemin Carp (du chemin Hazeldean à la rue Hobin)	Chemin Pleasant Park (de la promenade Haig à la promenade Saunderson)	Rue Arc-en-ciel (de la promenade Gardenway à la promenade Tourelle)	Chemin Knightsbridge (du chemin Sherbourne à l'avenue Lockhart)	Promenade Saunderson (de l'avenue Goren au boulevard Chapman)	Avenue Bermuda (de la rue Hochelaga au chemin Carsons)	Chemin Crofton (du chemin Meadowbank au croissant Ashgrove)	Promenade Lilloo (du croissant Erin à la promenade Lilloo)	
		Orléans	Kanata	Nepean	Bayshore	Barrhaven	Stittsville	Alta Vista	Orléans	Ottawa-Ouest	Elmvale Acres	Ottawa-Est	Cedarview	Hunt Club	
		Route collectrice secondaire	Artère	Route collectrice principale	Rue locale	Artère	Artère	Route collectrice secondaire	Rue locale	Rue locale	Route collectrice secondaire	Rue locale	Rue locale	Rue locale	
PHASE 1															
Volume piétonnier et utilisation des terres adjacentes															
Densité de population et d'emplois du secteur	Élevée	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Moyenne à élevée	15	0	15	0	0	0	0	0	15	15	0	15	0	0
	Moyenne	10	10	0	10	10	0	0	10	0	0	10	0	0	10
	Moyenne à faible	5	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5	0
	Faible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total du critère « volume piétonnier »		10	15	10	10	5	5	10	15	15	10	15	5	10	
Priorités actuelles de la Ville															
Points accordés au transport en commun															
Station de transport en commun rapide	Situé sur la liaison piétonnière (600 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre) de la station	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mène directement à la station (600 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arrêts des couloirs de transport en commun à fort débit	Situé sur la liaison piétonnière (200 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre) de l'arrêt	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mène directement à l'arrêt (200 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport en commun local	Situé sur une voie de transport en commun	4	4	4	4	0	4	4	4	0	0	0	0	0	0
Points accordés aux écoles															
Écoles (primaires ou intermédiaires)	L'école donne sur la liaison piétonnière (300 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	10	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mène directement à l'école et situé à 300 m ou moins de celle-ci	5	0	5	5	5	0	0	5	5	5	5	0	5	0
	L'école participe au programme de planification du transport scolaire (dans un rayon de 300 m)	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Écoles secondaires et universités	L'école donne sur la liaison piétonnière (300 mètres linéaires d'un côté ou de l'autre)	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mène directement à l'école et situé à 300 m ou moins de celle-ci	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Points accordés aux parcs															
Parcs (mène directement à la liaison piétonnière ou situé à 400 m ou moins de celle-ci)	Le parc est équipé de commodités (terrain de jeu, terrain de balle, aire de jeux d'eau, etc.)	8	8	8	8	8	0	8	8	8	8	8	8	8	0
	Le parc comprend uniquement un espace vert	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Total du critère « priorités actuelles de la Ville »		37	20	17	23	18	12	17	13	13	13	13	12	13	4
Caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée															
Artère ou route collectrice principale	Oui – Trottoir d'un côté	14	0	14	14	0	14	14	0	0	0	0	0	0	0
	Non – Trottoir d'un côté	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Route collectrice secondaire	Oui – Trottoir d'un côté	7	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0
	Non – Trottoir d'un côté	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
Rue locale	Oui – Automatiquement éliminée	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Non – Trottoir d'un côté	5	0	0	0	5	0	5	0	5	5	0	5	5	5
Total du critère « caractéristiques relatives à la sécurité et à la chaussée »		7	14	14	5	14	19	7	5	5	10	5	5	5	
TOTAL DE LA PHASE 1 (une note minimale de 35 points est requise pour passer à la phase 2)		54	49	41	38	37	36	34	33	33	33	32	23	19	
Total d'au moins 35 points – Fait partie du plan de mise en œuvre du réseau ou passe à la phase 2, au besoin		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	
Ordre de priorité		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	

Annexe F – Examen du processus d'établissement des priorités | 2013

Critère	Points possibles	Réseau de trottoirs													
		Promenade Youville (du boulevard Saint-Joseph au boulevard Jeanne d'Arc)	Chemin Castlefrank (de la promenade Winchester à la voie Torcastle)	Rue Iris (de la promenade Southwood au chemin Cobden)	Avenue Roman (de l'avenue Connaught à la rue Hindley)	Chemin Cedarview (du chemin Fallowfield au chemin Jockvale)	Chemin Carp (du chemin Hazeldean à la rue Hobin)	Chemin Pleasant Park (de la promenade Haig à la promenade Saunderson)	Rue Arc-en-ciel (de la promenade Gardenway à la promenade Tourelle)	Chemin Knightsbridge (du chemin Sherbourne à l'avenue Lockhart)	Promenade Saunderson (de l'avenue Goren au boulevard Chapman)	Avenue Bermuda (de la rue Hochelaga au chemin Carsons)	Chemin Crofton (du chemin Meadowbank au croissant Ashgrove)	Promenade Lilloo (du croissant Erin à la promenade Lilloo)	
		Orléans	Kanata	Nepean	Bayshore	Barrhaven	Stittsville	Alta Vista	Orléans	Ottawa-Ouest	Elmvale Acres	Ottawa-Est	Cedarview	Hunt Club	
		Route collectrice secondaire	Artère	Route collectrice principale	Rue locale	Artère	Artère	Route collectrice secondaire	Rue locale	Rue locale	Route collectrice secondaire	Rue locale	Rue locale	Rue locale	
PHASE 2															
Volume piétonnier															
Destinations récréatives ou de services (installations publiques de la Ville)	Aréna	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	Installation artistique	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Installation sportive	3	3	3	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0
	Centre communautaire	3	0	0	3	0	0	0	3	3	0	3	0	0	0
	Installation culturelle	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
	Établissement de santé	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	Salle de conférence et centre des congrès	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Stade	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bibliothèque	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centre religieux	3	3	0	3	0	3	0	0	0	3	3	0	0	0	
Destinations commerciales très populaires	Situées à 600 m ou moins d'un secteur commercial très populaire	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0
Jeunes et aînés	Résidence pour aînés	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Soins de longue durée	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Personnes malvoyantes	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Services de garde	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
	Maisons des jeunes	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total du critère « volume piétonnier »		14	6	14	0	3	0	3	6	9	14	3	3	0	
Autres problèmes de sécurité															
Vitesse très élevée	Limite de vitesse affichée : 80 km/h	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Limite de vitesse affichée : entre 50 et 70 km/h	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Débit très élevé	Débit de circulation à l'heure de pointe : >500 v/h	5	5	0	0	0	5	5	0	0	5	0	0	0	
	Débit de circulation à l'heure de pointe : de 250 à 500 v/h	3	0	3	3	3	0	0	3	3	3	3	3	3	
Problèmes de visibilité	Plusieurs virages, pentes ou autres obstacles qui entraînent des problèmes de visibilité	5	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	
Total du critère « autres problèmes de sécurité »		12	5	5	5	7	12	5	5	5	7	5	5	10	
Priorités de la Ville															
Passage désiré	Existe-t-il un sentier battu? (Oui)	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Installation se trouvant à proximité d'une installation de transport en commun ou d'une école	Située dans un rayon défini (600 m pour une installation de transport en commun rapide, 200 m pour un couloir de transport en commun à fort débit ou une priorité du transport en commun, et 300 m pour une école)	3	3	3	3	3	3	0	3	0	3	3	3	3	0
Existence d'installations piétonnières en parallèle	Il n'existe aucune installation piétonnière en parallèle dans un rayon de 400 m	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Obstacles	L'installation permet la traverse d'obstacles importants	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liaison piétonnière ciblée	Liaison ciblée dans le Plan officiel, dans le Plan directeur des transports ou dans d'autres priorités municipales	5	0	5	0	0	0	0	5	0	5	5	0	0	
Total du critère « priorités de la Ville »		8	13	3	6	3	0	8	0	8	8	3	3	0	
TOTAL DE LA PHASE 2		34	24	22	11	13	12	16	11	22	29	11	11	10	
TOTAL DES PHASES 1 ET 2		88	73	63	49	50	48	50	44	55	62	43	34	29	
Ordre de priorité		1	2	3	5	4	6								

**Appendice B : Densité de
population et d'emplois par
zone de circulation**

Légende

Densité de population et d'emplois par zone de circulation

