

## **Troisième partie : Planification du réseau, conception et processus complémentaires**

---

### **8.0 Planification et conception**

En 2007, la Ville d'Ottawa a confié au Centre de recherche Décima la tâche de réaliser un sondage visant à connaître les priorités des résidents et leur niveau de satisfaction à l'égard des services municipaux qui leur sont offerts<sup>(56)</sup>. Dans l'ensemble, le niveau de satisfaction en matière d'aménagement du territoire, de zonage et de permis a diminué de 6 % par rapport aux résultats du sondage sur la satisfaction des résidents de 2004 de la Ville d'Ottawa<sup>(57)</sup>. Une des raisons justifiant cette baisse, d'après les constatations des séances de groupes d'intervenants : les résidents n'ont pas l'impression que la Ville emploie une approche stratégique à long terme en matière d'aménagement du territoire; ils ont plutôt l'impression que l'aménagement est effectué sans règle et sans frein, et de façon ponctuelle malgré les meilleurs efforts de nombreux services municipaux.

Lorsque les résidents ont été interrogés sur les enjeux les plus importants auxquels la ville fait face, le transport est arrivé en tête de liste (32 % du nombre total des réponses) et le transport en commun arrivait au deuxième rang (24 %). Les résidents ont également été interrogés, au cours de ce sondage, sur leur niveau de satisfaction quant au progrès de la Ville à l'égard de chacun des sept principes directeurs servant à l'établissement des objectifs et à la planification stratégique. Voici les quatre principes ayant obtenu le plus haut niveau de satisfaction auprès des répondants :

- Une ville saine et active (78 % de satisfaction).
- Une ville créative, riche en patrimoine, à l'identité unique (75 % de satisfaction).
- Une ville faite de communautés distinctes et vivables (70 % de satisfaction).
- Une ville verte et sensible à l'environnement (64 % de satisfaction).

Lorsqu'on leur a demandé de classer les mêmes principes en fonction de leur importance, les répondants ont placé en tête de liste « une ville responsable et réceptive envers ses résidents » dans une proportion de 30 %, et ensuite « une ville verte et sensible à l'environnement », dans une proportion de 20 %. « Saine et active », « vivable », « verte et sensible à l'environnement » sont des critères qui étaient tous associés à des endroits favorisant les piétons, par conséquent, les résidents d'Ottawa devraient être plutôt en faveur des efforts déployés en vue d'améliorer l'environnement piétonnier dans la ville. Cette conclusion est également étayée par les constatations émanant du programme de consultation publique expliqué au **chapitre 5**.

Les endroits propices à la marche ne visent pas seulement à accorder la « priorité de passage » aux piétons, ils sont également influencés par la perception qu'ont les usagers de la sécurité et de l'aspect pratique, efficace et agréable de la marche. La planification et la conception ont une incidence

---

56 Centre de recherche Décima. Rapport du sondage auprès des résidents 2007 de la Ville d'Ottawa.  
57 EKOS Research Associates Inc. Sondage sur la satisfaction des résidents de la Ville d'Ottawa. 2004.

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

considérable sur ces perceptions, et la majorité des communautés qui favorisent la marche partagent un certain nombre de caractéristiques, notamment :

- Un centre-ville concentré et dynamique;
- Des rues résidentielles où les automobiles roulent lentement et la circulation est répartie également entre les rues;
- Des rues, des sentiers et des arrêts d'autobus reliés;
- Des écoles facilement accessibles qui s'insèrent dans le quartier et qui ne sont pas isolées;
- Des parcs et des espaces verts intégrés au quartier;
- Des magasins et des services essentiels intégrés au quartier;
- Des rues et des maisons abordables, inspirantes et bien entretenues;
- Des endroits publics et des espaces offrant des caractéristiques invitantes : des bancs, de l'ombre, des œuvres d'art, des fontaines et des façades d'immeubles agréables à regarder;
- Des événements publics, comme des festivals, des défilés et des marchés;
- Des activités offertes à différents moments de la journée, permettant à des personnes de tous les âges et de toutes les capacités de marcher.

Ce chapitre traitera de la planification en matière de circulation piétonnière, en commençant au niveau des politiques générales jusqu'aux recommandations tangibles des aménagements piétonniers à l'étape de la conception de l'emplacement. Ce sujet sera abordé plus en détail au **chapitre 9** où un nombre de questions portant sur les aménagements piétonniers relativement à la sécurité et à l'accessibilité seront soulevées.

---

### 8.1 Planification de l'environnement piétonnier

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville renferment des politiques et des orientations visant à favoriser un environnement piétonnier sain. Les principes et les orientations énumérés ci-dessous devraient être mis en valeur, lorsque c'est possible :

- L'approche du Plan officiel et du Plan directeur des transports à l'égard de l'aménagement groupé et continu du territoire, à usage mixte, en particulier la création de communautés vivables et d'endroits distincts, de qualité, qui tiennent compte de leur caractère local lors de l'aménagement, du paysage et de la culture.
- Le principe énoncé dans le Plan officiel, voulant que les rues soient considérées comme des espaces publics essentiels à un environnement sain plutôt que des corridors facilitant la circulation des automobiles.
- Les principes d'intervention du Plan directeur des transports, en particulier ceux qui appuient un réseau de transport équilibré intégrant la marche, le vélo, le transport en commun et le covoiturage.
- Les recommandations du Plan directeur des transports visant à mettre en œuvre des directives de conception qui ont pour but d'assurer que tous les corridors routiers tiennent compte de l'aménagement du territoire limitrophe, accroissent la sécurité, offrent des milieux propices à la marche, au vélo et à l'utilisation du transport en commun, et soient le plus respectueux possible de l'environnement.

*« Il faut qu'il soit logique de marcher! Les magasins, les bibliothèques et les écoles doivent donc se trouver dans le quartier! »*

– Un résident d'Ottawa

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

Ces politiques et directives peuvent se traduire en changements physiques dans les rues et les trottoirs, dans les immeubles, et dans les nouveaux quartiers grâce à plusieurs processus :

- Une charte du piéton;
- Des plans de conception communautaire;
- Des mesures de planification;
- Les lignes directrices sur l'esthétique urbaine;
- L'aménagement du paysage de rue.

### 8.1.1 Charte du piéton

Une charte du piéton représente l'engagement le plus élevé favorisant une culture où les gens choisissent de marcher. Elle reconnaît les besoins des piétons et fournit un cadre de travail commun en vue d'aider les municipalités à recentrer leurs politiques, activités et relations existantes afin de créer une culture où les gens optent pour la marche.

Une charte internationale a été élaborée dans le cadre de la série de conférences WALK21, après de longues discussions avec des spécialistes du monde entier. Walk21 a été élaborée en réponse à un besoin croissant de partenariats entre les décideurs, les chercheurs, les praticiens et les promoteurs de projets dans le monde entier, qui travaillaient tous à la création de communautés vivables et propices à la marche. Dans le cadre de son colloque annuel, l'organisation offre une tribune internationale favorisant le dialogue et la sensibilisation aux meilleures pratiques en matière de communautés propices à la marche, et elle offre des occasions de réseautage permettant de rapprocher les gouvernements et autres organisations. Les municipalités sont invitées à adopter la charte internationale en vue de créer des collectivités saines, efficaces et viables, propices à la marche. De nombreuses municipalités l'ont signée, y compris certaines municipalités ontariennes, notamment la Région de Waterloo. Certaines villes, comme Toronto, ont aussi adopté leur propre charte du piéton. La charte internationale est fondée sur les principes et interventions qui suivent<sup>(58)</sup> :

#### 8.1.1.1 Une mobilité qui favorise l'insertion sociale

*« Les collectivités ont le droit d'avoir accès aux rues, aux places publiques, aux bâtiments et aux réseaux de transports en commun, peu importe leur âge, leur capacité, leur sexe, leur revenu, leur langue, leur ethnie, leur culture et leur religion; ceci renforce la liberté et l'autonomie de tous et contribue à l'insertion sociale, à la solidarité et à la démocratie. »<sup>(59)</sup>*

#### Mesures

- Veiller à ce que toutes les personnes puissent se déplacer de façon autonome, sécuritaire et pratique, en offrant une voie accessible que peuvent emprunter à pied le plus grand nombre d'utilisateurs possible, vers le plus d'endroits possible, en particulier vers les transports en commun et les édifices publics.

*« Pourquoi continuons-nous d'aménager des parcs commerciaux qui ne favorisent ni la marche ni l'utilisation du transport en commun? »  
– Un résident d'Ottawa*

58 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

59 Idem

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

- Tenir compte des besoins des personnes qui ont des capacités limitées en aménageant et entretenant des services et des installations de haute qualité qui favorisent l'insertion sociale.

### 8.1.1.2. Des espaces et des endroits bien conçus et gérés à l'intention des gens

« Les collectivités ont le droit de vivre dans un environnement sain, pratique et attrayant, conçu en fonction de leurs besoins, et de profiter à leur guise des espaces publics en toute sécurité, à l'abri de la pollution et du bruit. »<sup>(60)</sup>

#### Mesures

- Concevoir des rues pour les personnes et pas seulement pour les automobiles, en tenant compte du fait que les rues constituent un espace social et qu'elles ne sont pas uniquement réservées à la circulation automobile, et qu'elles nécessitent, par conséquent, une conception sociale ainsi que des mesures techniques. Pour ce faire, il faudra peut-être réaménager des routes, créer des zones piétonnes prioritaires et des environnements sans voiture, favorisant ainsi les échanges sociaux, le jeu et la détente, dont tous pourront bénéficier.
- Offrir des rues et des sentiers propres et bien éclairés, où il n'y a pas d'obstruction, qui soient assez larges pour répondre à l'achalandage maximum et qui comprennent suffisamment de passages sécuritaires et directs pour piétons, sans changement de niveau ni déviation.
- Garantir que des bancs et des toilettes sont mis à disposition en quantité suffisante, et à des endroits qui satisfont les besoins de tous les usagers.
- Aborder la question du climat par une conception et des installations appropriées, par exemple, en faisant en sorte qu'il y ait de l'ombre (des arbres) ou des abris.
- Concevoir des rues conviviales comportant une signalisation claire et des renseignements sur place afin d'encourager la planification de déplacements et d'explorations à pied.
- Mettre en valeur et entretenir des espaces verts et des cours d'eau de très bonne qualité et entièrement accessibles.

### 8.1.1.3. Intégration des réseaux améliorée

« Les collectivités ont le droit de jouir d'un réseau de voies piétonnières interrelié, direct et facile à suivre, sans danger, agréable, attrayant et bien entretenu, et qui relie leurs domiciles, les magasins, les écoles, les parcs, les stations de correspondance du transport en commun, les espaces verts et d'autres destinations importantes »<sup>(61)</sup>

#### Mesures

- Aménager et entretenir des réseaux de voies piétonnières de grande qualité et interreliées, fonctionnels et sécuritaires entre les domiciles et les destinations locales, qui répondent aux besoins des collectivités.
- Offrir un service de transport public intégré, élaboré et bien aménagé, doté de véhicules entièrement accessibles à tous les usagers.

---

60 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

61 Idem

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

- Concevoir des arrêts et des stations de correspondance de transport en commun facilement accessibles, sécuritaires et pratiques pour les piétons, et qui sont bien indiqués.

### 8.1.1.4. Aménagement du territoire et de l'espace favorisant la marche

« Les collectivités ont le droit d'avoir des attentes en matière de politiques touchant à l'aménagement du territoire et de l'espace qui leur permettent de se rendre à pied vers la majorité des services et des magasins qu'ils utilisent tous les jours, d'augmenter les occasions de marcher, de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et de contribuer à la communauté. »<sup>(62)</sup>

« Une conception adéquate servira les piétons à long terme. »

#### Mesures

- Mettre la possibilité de se déplacer à pied au cœur de l'aménagement urbain. Donner la priorité aux modes de transport lents comme la marche et le vélo plutôt qu'aux moyens rapides, et accorder plus d'importance à la circulation locale qu'aux longs déplacements.
- Améliorer l'aménagement du territoire et de l'espace de sorte que les nouvelles maisons et les nouveaux magasins, parcs d'affaires et arrêts des transports en commun soient situés et conçus pour que les personnes puissent facilement s'y rendre à pied.
- Réduire la dépendance à l'égard de l'automobile (en réduisant l'étalement urbain, par exemple), réaménager les routes pour les adapter aux piétons et éliminer les chaînons manquants aux voies piétonnières existantes de sorte à créer des réseaux prioritaires.

– Jane Holtz Kay

### 8.1.1.5. Réduction des dangers de la route

« Les collectivités ont le droit d'exiger que leurs rues soient conçues afin d'éviter les accidents, qu'il soit agréable, sécuritaire et pratique de s'y déplacer à pied, particulièrement pour les enfants, les personnes âgées et les personnes aux capacités limitées. »<sup>(63)</sup>

#### Mesures

- Réduire les dangers que représentent les véhicules pour les piétons en gérant la circulation (en mettant en place des mesures de réduction de la vitesse, par exemple), plutôt que d'isoler les piétons ou de limiter leurs déplacements.
- Promouvoir une culture automobile favorable aux piétons grâce à des campagnes ciblées, et l'application de règlements relatifs à la circulation routière.
- Réduire la vitesse des véhicules automobiles dans les zones résidentielles, les rues commerçantes et autour des écoles.
- Réduire les répercussions des routes achalandées en installant suffisamment de passages sécuritaires pour piétons, et en garantissant un temps d'attente minimal et suffisamment de temps pour permettre aux piétons les plus lents de traverser.



Guelph (Ont.)

62 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

63 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

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

- Garantir que les installations conçues pour les cyclistes, de même que les autres moyens de transport non motorisés, ne mettent pas la sécurité des piétons en péril ni n'entravent l'accessibilité.

### 8.1.1.6. Réduction des délits et des craintes

« Les collectivités ont le droit de s'attendre à un environnement urbain élaboré, entretenu et surveillé afin de réduire les délits et la crainte de ces derniers. »<sup>(64)</sup>

#### Mesures

- Garantir que les édifices permettent de voir la rue et les activités qui s'y déroulent afin d'encourager la surveillance et la dissuasion des délits.
- Effectuer des analyses de la circulation piétonnière de jour et de nuit afin d'identifier les sujets de préoccupation concernant la sécurité personnelle, et de cibler ensuite les zones où il faut apporter des améliorations (meilleur éclairage et meilleure visibilité, par exemple).
- Offrir aux professionnels du transport de la formation et de l'information afin de les sensibiliser davantage aux préoccupations des piétons; ces dernières concernent la sécurité personnelle des piétons, et les répercussions que de telles préoccupations ont sur leur décision de marcher ou non.

### 8.1.1.7. Des autorités à l'écoute

« Les collectivités ont le droit d'attendre des autorités qu'elles leur fournissent la possibilité et le choix de marcher, qu'elles les appuient et les protègent. »<sup>(65)</sup>

#### Mesures

- S'engager à respecter un plan d'action concis et complet en faveur de la marche, visant à fixer des objectifs, à garantir le soutien des intervenants et à guider l'investissement pour y inclure les mesures suivantes :
- La participation de tous les organismes pertinents (surtout ceux liés aux transports, à la planification, à la santé, à l'éducation et à la police) à tous les niveaux, afin de reconnaître l'importance du soutien et de la promotion de la marche et d'encourager des mesures et des politiques complémentaires.
- La consultation régulière des organismes locaux qui représentent les piétons et d'autres groupes concernés, y compris les jeunes, les personnes âgées et ceux dont les capacités sont limitées.
- La cueillette de données quantitatives et qualitatives concernant la marche (y compris les motivations et les objectifs des déplacements, le nombre de déplacements, les étapes de déplacement, le temps et la distance parcourue, le temps passé dans les espaces publics et les niveaux de satisfaction).
- L'intégration de la marche à la formation et au perfectionnement professionnel continu des agents des transports et de la sécurité routière, des professionnels de la santé et des urbanistes, en particulier.

---

64 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

65 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

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

- Mise à la disposition, au fur et à mesure, des ressources nécessaires afin de mettre en œuvre le plan d'action adopté.

### 8.1.1.8. Culture de la marche

« Les collectivités ont le droit d'obtenir des renseignements à jour, de bonne qualité et accessibles concernant les endroits où les gens peuvent se rendre et la qualité de l'expérience. Les gens devraient avoir des possibilités de marcher et la chance d'en profiter, tous les jours, dans le cadre de leur vie sociale, culturelle et politique. »<sup>(66)</sup>

#### Mesures

- Encourager de manière active tous les membres de la collectivité à marcher partout et quand c'est possible dans le cadre de leur vie quotidienne, en élaborant régulièrement des renseignements créatifs et ciblés d'une manière qui réponde à leurs besoins personnels et fasse appel à leur soutien personnel.
- Créer une image positive de la marche en mettant en valeur sa contribution au patrimoine et aux événements culturels, par exemple, dans l'architecture, lors d'expositions artistiques, au théâtre, lors de lectures d'œuvres littéraires, dans la photographie et les animations de rue.
- Fournir des renseignements et des systèmes de signalisation cohérents et logiques afin d'encourager l'exploration et la découverte à pied, dont les jonctions vers le transport en commun.
- Attribuer une récompense financière aux personnes qui marchent plus, par le biais de primes accordées par les entreprises locales, les lieux de travail et le gouvernement.



Ottawa

La création d'une charte du piéton soulignerait l'engagement visible des conseillers municipaux et du personnel envers les résidents d'Ottawa à améliorer l'environnement piétonnier et une culture propice à la marche. La charte contribuerait à ancrer les facteurs favorisant les déplacements à pied dans les affaires quotidiennes de la Ville.

### **Recommandation 8.1**

#### **Recommandation à la Ville :**

**Élaborer une charte du piéton, que la Ville adopterait, représentant un engagement à créer une ville propice à la circulation piétonnière. Intégrer la charte du piéton au Plan officiel de la Ville d'Ottawa et au Plan directeur des transports.**

### 8.1.2 Plans de conception communautaire

Pour que les politiques du Plan officiel et du Plan directeur des transports se reflètent à l'échelon de la communauté, la Ville pourra entreprendre des plans conceptuels d'aménagement, des études de zonage ou des plans de conception communautaire. Tous les plans de conception communautaire doivent se conformer au Plan officiel, et les domaines prioritaires visant à mener à terme les plans de conception communautaire d'un bout à l'autre de la ville sont identifiés dans le plan officiel. Le processus visant le Plan de conception communautaire

*« Il nous faut des rues bordées d'arbres matures, peu espacés, de sorte à fournir de l'ombre. »*

– Un résident d'Ottawa

66 <http://www.walk21.com/charter/default.asp>

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

s'applique aux nouvelles collectivités autant qu'aux collectivités existantes et est influencé par tout changement d'importance (p. ex., de nouveaux aménagements importants ou des aménagements intercalaires notables). Le processus est destiné à offrir une occasion de participation et de discussions préliminaires à toutes les parties intéressées sur la façon dont les aménagements futurs se produiront dans une communauté. La Ville se sert d'un processus consultatif afin de collaborer avec les propriétaires fonciers, les résidents, les commerces locaux, les conseils scolaires et autres parties intéressées en vue de créer une vision pour la future communauté. Une fois approuvé par le conseil municipal, le plan de conception communautaire servira d'orientation à la planification de la croissance à long terme et au développement de la communauté, et fournira des lignes directrices pour la prise de décision quant à l'utilisation des terres.

Les plans de conception communautaire sont essentiels à l'aménagement des futures installations piétonnières. Une des premières étapes clés de l'élaboration du Plan de conception communautaire est l'énoncé de la vision/des buts, des principes et des objectifs, et par conséquent, elle garantit que l'environnement des piétons recevra l'attention qu'il mérite. À ce stade, il est important que les planificateurs assignés aux divers plans de conception communautaire veillent à ce que les buts et principes de même que les objectifs relatifs à l'environnement des piétons soient solides. À cette fin, le personnel de planification assigné aux Plans de conception communautaire devrait avoir une bonne compréhension des besoins des piétons, ainsi que de la planification et des techniques de conception présentées dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, et des diverses lignes directrices en matière de conception de la Ville.

Vous trouverez ci-dessous quelques exemples de principes et d'objectifs extraits du Plan de conception communautaire du chemin Richmond/Westboro<sup>(67)</sup>, qui fournissent de solides assises pour la création d'un environnement piétonnier adéquatement conçu pour la communauté :

### Principes

- Des collectivités concentrées, adéquatement aménagées, dynamiques, sécuritaires et moins dépendantes de l'automobile.
- Une esthétique de rue attrayante : des rues bordées d'arbres, des espaces ouverts accessibles, et d'autres installations pour les piétons.
- L'accès à des forêts-parcs, des sentiers polyvalents et des installations.
- Des rues principales dotées d'un réseau de trottoirs/de sentiers interrelié, dynamique, à usage mixte, axé sur les déplacements à pied.

### Objectifs

- Assurer que l'aménagement sur terrain intercalaire est bien intégré et est compatible avec la taille et le caractère des quartiers existants.
- Créer un environnement attrayant et convivial pour les piétons.
- Créer une esthétique de rue bien conçue et un paysage de rue vital pour les piétons le long des rues principales traditionnelles désignées (chemin Richmond et rue Scott).
- Veiller à offrir et à préserver les espaces verts publics et l'accessibilité à la rivière des Outaouais afin de répondre aux besoins de la collectivité dans le cadre de mesures telles que les efforts de collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et les collectivités locales avoisinantes afin de créer des plans d'espaces verts.



Niagara-on-the-Lake (Ont.)

67

[http://ottawa.ca/residents/planning/community\\_plans/completed/richmond\\_westboro/index\\_en.html](http://ottawa.ca/residents/planning/community_plans/completed/richmond_westboro/index_en.html)



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

- Équilibrer les besoins de transport entre les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes.

Afin de donner plus de poids à la composante piétonnière des plans de conception communautaire, en particulier dans les communautés déjà établies qui font l'objet de changements considérables, une analyse communautaire/de la circulation piétonnière du réseau existant constituerait une étape importante dans le but de mieux connaître de quelle façon le réseau actuel fonctionne et de quelle façon il peut être amélioré et adapté aux nouveaux changements apportés à la communauté. Un exemple d'analyse du potentiel piétonnier est présenté à l'**annexe G** (sous pli séparé), et la sous-section 7.72 fournit une introduction aux approches possibles à l'évaluation de la zone piétonnière ciblée d'un réseau piétonnier existant.

### **Recommandation 8.2**

**Recommandation à la Ville :**

**Intégrer les outils et les méthodes de planification de la circulation piétonnière qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière aux processus de planification, en particulier le Processus d'amélioration de la circulation piétonnière, dans le processus de planification (tels que le processus des plans de conception communautaire), qui formeront ensuite une partie du réseau piétonnier de base. Parmi ces outils figurent également les analyses du potentiel piétonnier et les diverses lignes directrices à l'appui de la circulation piétonnière.**

### **Recommandation 8.3**

**Recommandation à la Ville :**

**Établir une liste de priorités visant des améliorations à l'aménagement paysager et des paysages de rue dans chaque plan secondaire et chaque plan de conception communautaire en vue d'améliorer le potentiel piétonnier.**

### **8.1.3 Planification de la circulation piétonnière et lignes directrices de conception**

Les lignes directrices jouent un rôle essentiel dans la réalisation d'une conception de qualité dans la Ville. Il s'agit d'un autre outil servant à refléter les politiques du Plan officiel et du Plan directeur des transports en théories et approches particulières des aspects du développement de l'environnement piétonnier. Les lignes directrices servent de ressources à l'élaboration de nouveaux plans de conception communautaire ou de plans secondaires, elles donnent une orientation au processus d'approbation des plans d'implantation, de zonage et d'examen de conception, et afin de compléter la conception et le plan d'emplacement envisagé dans les plans de conception communautaire approuvés ou les plans secondaires existants.

L'expérience du piéton est principalement façonnée par la prestation, la qualité et l'enchaînement des voies piétonnières (c.-à-d., les trottoirs, les sentiers, les passages pour piétons) et le niveau de commodité que celles-ci leur apportent. Un autre aspect tout aussi important ayant une incidence sur l'expérience du piéton est la qualité du milieu bâti qui l'entoure lors de son déplacement. La **figure 8.1** illustre un milieu propice à la marche et un milieu hostile à la marche. Le paysage de rue, la relation entre les immeubles avoisinants et les trottoirs, la disposition et la concentration des immeubles, le tracé des rues et des pâtés de maisons, les destinations et les endroits publics, l'utilisation dispersée et

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

regroupée des terres, les arbres et l'aménagement paysager, et le mobilier urbain contribuent tous à rendre l'expérience du piéton positive.

**Figure 8.1**

Milieus propice et hostile à la marche



Propice



Hostile

La Ville d'Ottawa comprend l'importance d'une conception urbaine de qualité. Ceci se reflète dans l'initiative d'envergure de la Ville à développer des documents portant sur les directives d'esthétique urbaine pour les divers types d'aménagement. De nombreux documents conviviaux portant sur les directives ont été rédigés et contiennent un grand nombre de renseignements utiles sur l'esthétique urbaine et sa contribution pour favoriser un environnement axé sur les piétons. Les directives sont, individuellement et collectivement, une ressource tant pour les promoteurs immobiliers que pour les employés municipaux participant au processus de changement de l'aménagement du territoire, dont les plans secondaires, les plans de conception communautaire et les approbations de plans d'implantation. À divers degrés, chacun des documents mentionnés précédemment renferme de l'information, des techniques et des lignes directrices qui contribuent à favoriser davantage l'environnement piétonnier. Parmi les documents traitant des directives courantes qui s'appliquent à l'environnement piétonnier, mentionnons :

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

- Stratégie de conception urbaine du centre-ville (mars 2004).
- Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun (septembre 2007).
- Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales (2000).
- Politique sur l'aménagement des rues s'appliquant à l'aménagement de certaines rues spéciales (Document de travail, avril 2007).
- Lignes directrices de conception technique de trottoir harmonisées (destinées à titre de mesures temporaires pour l'aménagement des trottoirs de la Ville, 2002) et normes de style « inclinés » (mai 2006), modification de la version de 2002.
- Lignes directrices en matière de conception de logements résidentiels intercalaires – densité faible ou moyenne (octobre 2005).
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles (mai 2006).
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères (mai 2006).
- Directives d'esthétique urbaine pour magasins-entrepôts (mai 2006).
- Lignes directrices sur l'aménagement de terrasses extérieures (janvier 2006).
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain de nouveaux quartiers (septembre 2007).
- Lignes directrices sur l'esthétique urbaine des couloirs de routes, de routes collectrices principales et de routes rurales (mars 2008).



Au **tableau 8.1**, on établit une comparaison entre le degré auquel l'environnement piétonnier est favorisé par chacune des directives selon les thèmes d'aménagement urbain suivant :

- Paysage de rue
- Forme bâtie
- Mobilier de rue
- Commodités et art
- Utilisation des terres
- Lignes directrices sur l'aménagement
- Passages pour piétons
- Carrefours
- Entrées pour véhicule
- Aménagement paysager et environnement
- Automobiles et stationnement
- Qualité de la desserte
- Qualité du transport en commun et installations pour les passagers
- Signalisation

Un symbole a été assigné à chaque thème dans le but d'indiquer si le niveau d'information du document est exhaustif, adéquat, ne s'applique pas ou si d'autres lignes directrices seraient nécessaires pour améliorer l'environnement piétonnier. Dans la colonne réservée aux « commentaires », des remarques plus précises sont ajoutées sur les points forts et les points faibles de chaque document du point de vue du piéton.

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

Dans l'ensemble, les directives existantes abordent de nombreux aspects d'un bon aménagement piétonnier, toutefois, elles sont disséminées dans de nombreux documents. En vue de poursuivre la tradition d'élaboration de lignes directrices pour la conception, un ensemble exhaustif de directives sur l'aménagement piétonnier devrait être élaboré et regroupé en un seul document. Ceci permettrait l'accès à un document détaillé pratique, réunissant toute l'information que l'on ne retrouve pas dans les documents existants. Cette ressource servirait aux employés, à la collectivité et à l'industrie de l'aménagement pour la préparation et l'examen des demandes. Ce document réunirait toutes les lignes directrices applicables que contiennent les documents existants auxquels on pourrait ajouter les lignes directrices supplémentaires se trouvant au **chapitre 9**, notamment :

- Passages protégés et traverses pour piétons
- Passages pour piétons aux carrefours
- Rayon de bordure (de virage)
- Trottoirs en saillie
- Couloirs de virage à droite
- Synchronisation des feux de circulation
- Bretelles d'autoroute
- Îlots refuges pour piétons
- Signalisation à décompte numérique pour piétons
- Signalisation pour piétons aux carrefours
- Carrefours dénivelés
- Carrefours giratoires
- Signaux accessibles aux piétons
- Trottoirs accessibles

### **Recommandation 8.4**

#### **Recommandation à la Ville:**

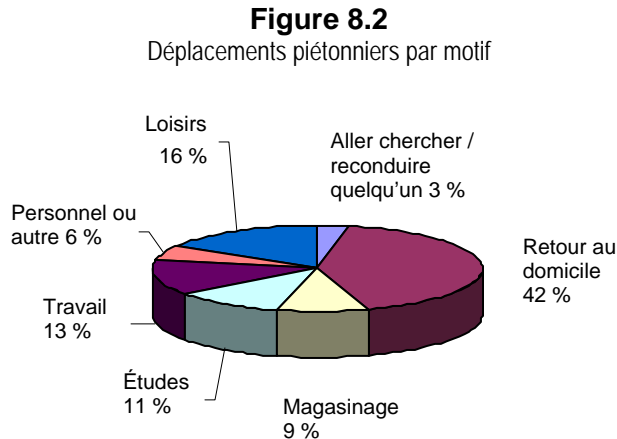
**Élaborer des lignes directrices en matière de conception et de planification des installations piétonnières qui serviront au cours de l'étude des projets d'aménagement et des processus liés aux projets d'immobilisation. Fonder ces lignes directrices sur l'ensemble des recommandations favorisant la circulation piétonnière énoncées dans les actuelles lignes directrices de la Ville et les lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière.**

#### **8.1.4 Approbations des aménagements**

Afin de planifier le réseau piétonnier, il faut savoir où les piétons veulent se rendre et la distance qu'ils sont prêts à parcourir, de même que le temps dont ils disposent pour se rendre à cette destination. Ces paramètres fondamentaux peuvent ensuite servir à déterminer l'efficacité des plans secondaires, des plans de lotissement et des plans d'implantation dans le but de répondre aux besoins des piétons.

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

Les gens marchent pour se déplacer, pour le plaisir, pour la santé, pour le simple fait de marcher et pour des raisons pratiques. L'Enquête *Origine-Destination 2005 dans la région de la capitale nationale* a fait état des déplacements par motif au cours d'une période de 24 heures (**figure 8.2**) :



Source : Enquête Origine-Destination 2005 de la Ville d'Ottawa (région de la capitale nationale)

Bien que certaines personnes marchent sans tenir compte du temps que cela prend ou de la distance à parcourir, la distance moyenne des déplacements est de 1 km, et la majorité est de moins de 2 km. À Ottawa, les enfants de la 1<sup>re</sup> à la 8<sup>e</sup> année qui habitent à plus de 1,6 km de l'école et les enfants de la 9<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année qui habitent à plus de 3,2 km de l'école se rendent généralement à l'école en autobus. Les enfants et les personnes âgées marchent habituellement à une vitesse d'environ 1,0 m/s et les adultes marchent en moyenne à une vitesse de 1,5 m/s. Ainsi, un trajet d'une distance de 1 à 2 km prendra entre 10 et 20 minutes pour un adulte, ou entre 15 et 30 minutes pour les aînés et les enfants, respectivement. Lorsqu'on évalue le potentiel piétonnier d'un parcours, il est important de tenir compte des facteurs suivants :

- L'infrastructure piétonnière en elle-même (c.-à-d. le trottoir ou le sentier). Les passages à niveau, en particulier, peuvent rendre un parcours à pied difficile; il faut donc accorder une attention aux traverses importantes se trouvant sur le parcours, tels les types de contrôle de la circulation qui offrent aux piétons la priorité de passage, la vitesse et le volume de la circulation, la visibilité, etc.
- L'environnement dans lequel le déplacement est effectué. Ceci comprend les environnements bâtis et naturels, les infrastructures pour piétons, et les éléments particuliers qui permettent aux piétons de se sentir en sécurité, tels que la visibilité et l'éclairage, la présence d'autres piétons, la proximité d'immeubles habités, etc.

Au **chapitre 7**, on a abordé le concept du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. Les résultats d'études ont révélé que de nombreuses autres compétences ont également envisagé ce concept. Lors de la planification de nouveaux lotissements ou du réaménagement d'un territoire en vue d'une nouvelle utilisation des terres, les promoteurs immobiliers reconnaissent qu'ils doivent tenir compte de la circulation piétonnière.

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

Auparavant, les normes en vigueur prévoyaient l'aménagement de trottoirs le long des rues. Toutefois, dans le but d'offrir aux piétons une expérience de qualité et sécuritaire, la conception d'un environnement piétonnier exige la connaissance des voies qu'emprunteront les piétons, ce qui nécessite l'aménagement d'installations qui leur seront adéquates.

Dans le cadre du processus de planification, la Ville demande aux promoteurs de plans communautaires, de lotissements et de plans d'aménagement de soumettre des documents d'évaluation des répercussions sur le transport, de même que sur l'environnement piétonnier. Le *Canadian Institute of Transportation Engineers* a élaboré des directives en matière de circulation piétonnière en vue de concevoir l'aménagement d'espaces extérieurs dans les quartiers non résidentiels favorisant le transport durable<sup>(68)</sup>. Ces lignes directrices (**figure 8.3**) sont fort pratiques. Elles comprennent une liste des principaux points de l'aménagement du territoire servant de supplément au guide afin de rappeler aux concepteurs et examinateurs du territoire les facteurs dont ils doivent tenir compte lors de la promotion des déplacements, vers le lotissement, à pied, en vélo et en transport en commun.

### Figure 8.3

Promouvoir le transport durable dans le cadre de l'aménagement des espaces extérieurs



Le Plan de la circulation piétonnière à Ottawa a pour fonction importante d'assurer que les aménagements paysagers faisant l'objet de chacune des propositions d'aménagement améliorent la qualité de l'environnement piétonnier partout dans la ville. Un aménagement paysager adéquat, proportionnel à son

68 IBI Group, *Promoting Sustainable Transportation Through Site Design: An ITE Proposed Recommended Practice*, Institute of Transportation Engineers, 2004.

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

emplacement et qui met en valeur le potentiel piétonnier peut favoriser la marche, surtout s'il offre des attraits visuels à l'environnement du piéton. Les employés de la planification signalent qu'il est parfois difficile de satisfaire les exigences de la circulation piétonnière dans les aménagements intercalaires, particulièrement dans le cas où l'infrastructure piétonnière des quartiers avoisinants remonte à une époque où il n'y avait pas de lignes directrices guidant les aménagements pour piétons.

L'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* autorise une municipalité à demander qu'un aménagement comprenne des améliorations locales qui seraient profitables à l'ensemble de la collectivité et qui sont désignées dans les plans de conception communautaire, le Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière, les budgets d'immobilisations ou autres plans de mise en œuvre ou études. Par conséquent, le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et de la conception urbaine, et les directives et principes relatifs à l'aménagement du territoire propice à la marche devraient être cités en référence dans tous les documents qui s'appliquent, et les priorités du réseau telles qu'établies par le Plan de la circulation piétonnière devraient aussi être cités afin de permettre à la Ville de les demander à l'auteur de la demande d'aménagement.

Les demandes d'aménagement sont souvent présentées au Comité de dérogation aux fins d'approbation, et c'est souvent le cas lorsque le requérant demande une augmentation de la hauteur d'un immeuble ou de la densité. Le Comité de dérogation est en mesure d'exiger que certaines caractéristiques de conception figurent à l'aménagement à titre de condition aux fins de l'approbation du projet d'aménagement. Par exemple, on peut demander au requérant de démontrer que les principes d'une bonne conception de la circulation piétonnière ont été envisagés dans la demande. Voici quelques principes clés de la conception de l'aménagement des espaces extérieurs dont il faudrait tenir compte.

### Type d'aménagement

- Le cas échéant (selon le type d'aménagement), il faudra créer un ensemble de commerces au niveau de la rue et accessibles de la rue, et aligner les devantures de sorte qu'elles forment une bande continue pour les piétons.
- Encourager l'aménagement de quartiers à usages mixtes qui comprennent des commerces se trouvant à une distance de marche des résidences.
- Favoriser des tracés de rue et des plans du tissu urbain qui sont propices aux déplacements à pied. Ceci peut comprendre les plans en quadrillages traditionnels ou les quadrillages dans les nouveaux lotissements qui sont étayés par des études de recherche pertinentes comme le plan en « quadrillage interconnecté » illustré à la **figure 8.4**.



Ottawa

**Figure 8.4**  
Plan en quadrillage interconnecté



Source : <http://www.fusedgrid.ca/fusedgrid.php>

#### **Intégration avec le transport en commun**

- Créer des jonctions pratiques aux arrêts et stations du transport en commun. Chaque déplacement en transport en commun requiert un minimum de marche.
- Offrir des aménagements vers les stations de transport en commun facilement accessibles à pied près des principales zones et le long des principaux corridors du transport en commun.
- Aménager et entretenir les arrêts du transport en commun, une composante importante de l'environnement piétonnier, en apportant des améliorations aux arrêts d'autobus et aux voies piétonnières vers le transport en commun.
- Installer des panneaux d'indication et de signalisation aux principales stations du transport en commun et aux stationnements publics afin d'indiquer les distances à parcourir à pied vers les principales destinations des environs.

#### **Réseau piétonnier**

- Reconnaître que la circulation piétonnière fait partie intégrante du réseau de transport, par conséquent lorsque des changements sont apportés dans le but d'améliorer la circulation automobile, il faut tenir compte de la circulation piétonnière.
- Envisager de desservir moins les automobilistes dans les secteurs où le volume de piétons est élevé ou aux endroits où des améliorations à l'environnement public sont apportées afin de rendre l'environnement plus propice à la marche.
- Assurer que le réseau piétonnier relie le réseau d'allées piétonnières existant aux limites de l'aménagement prévu.



*Guelph (Ont.)*



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

- Développer une hiérarchie de la densité des installations piétonnières selon la proximité des principales provenances et destinations des piétons.
- Veiller à ce que les accès piétonniers qui traversent les principaux obstacles (c.-à-d. les voies ferrées, les grandes routes, les cours d'eau) soient entretenus et/ou améliorés.
- Veiller à ce que les voies piétonnières soient les plus directes possible et que les détours entre les principales destinations soient réduits au minimum.
- Accorder la priorité aux besoins des piétons, à leur sécurité et aux améliorations connexes lorsqu'on envisage l'aménagement de voies d'accès/d'évacuation et des endroits où circulent les divers moyens de transport.
- Les îlots d'habitation importants devraient offrir des voies de circulation piétonnière, surtout lorsque de nouveaux îlots d'habitation se trouvent à proximité (c.-à-d. dans un rayon de 800 m) des parcours piétonniers achalandés en direction et en provenance des écoles, des arrêts d'autobus, des établissements commerciaux et des secteurs d'emploi importants.
- Le cas échéant et lorsque c'est possible, favoriser le maintien des raccourcis importants existants (p. ex., les raccords) qui passent déjà sur des terrains privés lorsque le territoire est réaménagé (**figure 8.5**).

**Figure 8.5**

Raccordement piétonnier qui passe sur un nouvel aménagement du territoire



Un raccourci important déjà en place a été maintenu après l'aménagement de ce terrain. En montrant l'importance de la jonction à la propriété privée, il a été possible qu'un grand nombre de piétons et de cyclistes continuent à emprunter ce sentier important pour se rendre au travail. Emplacement : Guelph (Ont.).

- Lorsque des voies récréatives sont proposées, il faut encourager l'aménagement de réseaux en boucle de type « aller-retour ».

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

- Tenir compte du besoin – ou évaluer le besoin – de traverse entre les intersections à un bout ou l'autre du raccourci/du réseau de trottoirs du quartier.

### **Paysages de rue**

- Concevoir de nouvelles priorités de passage afin d'accommoder les piétons. Veiller à ce que la ville donne l'exemple lors de l'aménagement ou le réaménagement du paysage de rues.
- Concevoir en détail les installations de rue et des paysages de rue de sorte qu'elles soient d'une classe correspondant à la rue où le paysage de rue est situé.
- Le cas échéant, intégrer du mobilier de rue, des œuvres d'art public et des kiosques d'information qui rendent le paysage de rue plus vivant et intéressant pour les piétons.
- Promouvoir de nouveaux aménagements commerciaux qui tiennent compte des éléments de qualité à l'échelle humaine, notamment l'aménagement paysager, des arbres, des installations pour les piétons, des entrées et des vitrines au niveau de la rue.
- Mettre en place une « zone libre » sur le trottoir, exempte d'obstructions telles que des parcomètres, des lampadaires, des contenants à déchets, des terrasses extérieures, etc., afin d'offrir aux piétons un parcours continu. Une telle mesure est particulièrement importante pour les piétons qui souffrent de déficience visuelle. Les obstructions dans la zone désignée « libre » devraient être réduites au minimum. Les resserrements occasionnels du trottoir sont acceptables pourvu qu'ils ne restreignent pas trop la zone désignée « libre » en longueur ou en largeur. Se reporter à la sous-section 9.2 pour de plus amples détails.
- Favoriser l'aménagement dans les bandes de paysage/services entre la bande de trottoirs et le trottoir d'une zone libre dans le but de réserver un espace pour les arbres, les poteaux d'électricité, les parcomètres, les bornes-fontaines, les panneaux de signalisation et le mobilier/les accessoires de rue.
- Prévoir des améliorations à l'environnement piétonnier telles qu'un plus grand nombre d'installations pour les piétons et des éléments comme des trottoirs, des arbres, un aménagement paysager, du mobilier de rue (le cas échéant), des abribus et suffisamment de lumière, dans les plans de réfection de la route.

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

## Recommandation 8.5

### Recommandation à la Ville :

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.)

## Recommandation 8.6

### Recommandation à la Ville :

Modifier les lignes directrices de l'évaluation de l'impact du transport afin qu'elles précisent l'exigence d'une description de la façon dont le site en objet répond aux lignes directrices du Plan de la circulation piétonnière et aux méthodes du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. (Voir la recommandation 8.5.)

### 8.1.5 Paysages de rue

De nombreuses villes ont créé des manuels portant sur le paysage de rue qui servent d'orientation lorsque les rues sont réaménagées, et fournissent une orientation sur la conception pour l'aménagement de nouvelles rues. Il s'agit d'un excellent outil, en particulier pour le personnel responsable de la conception des routes, car il facilite la prise de décisions en ce qui concerne les améliorations du paysage de rue dans le cadre d'un système de classification des voies de circulation. Un manuel sur l'aménagement paysager englobe l'information sur le traitement adéquat des paysages de rue en fonction de chaque classe de rue et aborde des questions telles que : conception et revêtement des trottoirs, éclairage, entretien, aménagement paysager, chaussée, trottoir et largeur des accotements, emplacement du mobilier de rue, arbres, gare-vélos, etc. Comme point de départ, la Ville pourrait envisager une classification des rues qui s'inspire de la classification figurant dans les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine actuellement en vigueur. Notamment :

- Grandes rues traditionnelles;
- Grandes artères principales;
- Couloirs de routes collectrices urbaines et de routes rurales;
- Routes collectrices principales;
- Routes collectrices régionales;
- Lignes directrices de conception technique des trottoirs harmonisées.

La largeur de l'emprise routière et la possibilité qu'il faille élargir cette emprise sont des éléments fondamentaux à considérer pour aménager des paysages de rue adéquats pour diverses catégories de rues. L'emprise routière doit remplir différentes fonctions qui peuvent parfois sembler en concurrence les unes avec les autres. Le Plan de la circulation piétonnière prône l'élargissement de l'emprise routière pour répondre aux besoins des piétons (et des cyclistes), mais il importe de noter qu'il faudrait examiner cette possibilité de pair avec celles qui viseraient à réduire l'espace alloué aux véhicules motorisés (c.-à-d. réduction de la largeur des voies, réduction du nombre de voies). Cette approche revêt une importance particulière dans le cas du réseau routier qui se trouve à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

---

## 8.2 Conception des trottoirs



*Milton, Ont*

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

Les trottoirs sont des allées longeant une rue ou une route. Ils sont de surface dure, généralement en ciment. À Ottawa, les trottoirs se définissent comme étant des passages pour piétons, et le matériau généralement employé est du ciment brossé.

Des trottoirs adéquatement conçus sont essentiels afin de répondre aux besoins en matière de mobilité, de sécurité et d'accessibilité des piétons de tous les groupes d'âge. Les trottoirs peuvent être adaptés aux rues existantes, mais le moyen le plus pratique et le plus rentable est de prévoir les installations pour piétons au moment de la planification de l'aménagement ou du réaménagement du territoire, et au moment où l'on planifie la construction ou la réfection des routes.

### 8.2.1 Lignes directrices de conception nord-américaines

L'examen des lignes directrices nord-américaines relatives à la conception des trottoirs est résumé ci-dessous. Les politiques et pratiques en vigueur à Ottawa dépassent certaines exigences minimales en matière de lignes directrices, bien qu'elles soient inexistantes ailleurs; elles sont présentées dans la section qui suit.

Les lignes directrices nord-américaines en vigueur recommandent que des trottoirs soient aménagés de chaque côté des secteurs commerciaux, industriels et résidentiels (plus de 10 unités par hectare) sur les voies artérielles, collectrices et locales<sup>(69),(70)</sup>. Le trottoir doit être d'une largeur minimale de 1,2 m pour que puisse passer une personne accompagnée d'un chien-guide, marchant avec des béquilles ou une marchette; il doit être d'une largeur de 1,5 m pour qu'une personne en fauteuil roulant puisse faire demi-tour, et d'une largeur de 1,8 m pour qu'elle puisse dépasser un autre fauteuil roulant<sup>(71)</sup>. De même, une largeur de 1,5 m est considérée comme la largeur minimum pour permettre l'entretien mécanique des trottoirs. La largeur minimale généralement recommandée des trottoirs est de 1,5 m, et la largeur souhaitable de 1,8 m.

Il est nécessaire d'aménager des trottoirs plus larges dans les secteurs où on prévoit un plus grand volume de piétons. Pour qu'un trottoir soit efficace, sa largeur doit être déterminée en fonction du niveau de service que l'on souhaite offrir aux piétons. Le *Highway Capacity Manual*<sup>(72)</sup> propose une méthode permettant de déterminer le niveau de service aux piétons en fonction de la largeur efficace du trottoir selon le volume de piétons, la vitesse de circulation, l'espace, etc. Le rendement des trottoirs est mesuré en fonction de son espace. Le niveau de service (NDS) indique l'endroit par personne et le volume de circulation. Le NDS A représente un trottoir où il n'y a presque personne, les NDS C à D fournissent habituellement un volume maximal de circulation piétonnière, alors que le NDS F représente un trottoir qui n'est plus fonctionnel du tout : la vitesse de circulation y étant sérieusement restreinte, le contact est inévitable entre les piétons, et les déplacements de côté ou à sens inverse y

---

69 *Guide for the Planning, Design, and Operation of Pedestrian Facilities*, American Association of State Highway and Transportation Officials, juillet 2004.

70 Traffic Engineering Council, Committee TENC-5A-5, *Conception et sécurité des installations piétonnières : Pratique recommandée de l'Institut des ingénieurs en transport*, Institut des ingénieurs en transport, mars 1998.

71 Federal Highway Administration, *Accessible Sidewalks and Street Crossings—an informational guide*, U.S. Department of Transportation, FHWA-SA-03-019.

72 US Transportation Research Board, *Highway Capacity Manual*, National Academy of Sciences, 2000

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

étant pratiquement impossibles. Les représentations graphiques et les descriptions des trottoirs du NDS sont montrées à la **figure 8.6**.

**Figure 8.6**

Niveau de service des trottoirs extraits du *Highway Capacity Manual, 2000*



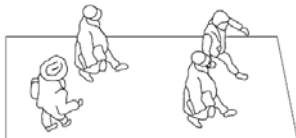
**NDS A**—Les piétons se déplacent où ils veulent sans avoir à contourner d'autres piétons. Leur vitesse de marche n'est pas gênée, et les risques de concurrencer avec d'autres piétons sont peu probables.



**NDS B**—Il y a assez d'espace pour que les piétons puissent marcher à leur propre rythme, dépasser et éviter d'avoir à contourner d'autres piétons. Les piétons constatent de plus en plus qu'ils sont en présence d'autres piétons et réagissent en choisissant un parcours.



**NDS C**—Il y a assez de place pour marcher à un rythme normal et pour dépasser d'autres piétons dans un axe unidirectionnel. La rencontre à sens inverse peut gêner quelque peu. La vitesse de circulation et le débit sont sensiblement ralentis.



**NDS D**—La liberté de marcher à son propre rythme et de dépasser d'autres piétons est restreinte. La rencontre d'autres piétons et la circulation à sens inverse sont plus gênées, de sorte que les piétons doivent fréquemment ralentir et se déplacer sur le trottoir. Le débit de circulation demeure assez fluide, toutefois les piétons doivent interagir entre eux.



**NDS E**—La vitesse de marche normale est gênée pour pratiquement tous les piétons, qui doivent ajuster fréquemment leur démarche. Les piétons peuvent avancer, en se déplaçant latéralement. Il n'y a pas assez d'espace pour dépasser. La rencontre et la circulation à sens inverse sont très difficiles. Les volumes de conception atteignent la limite de capacité du trottoir; des arrêts et des ralentissements sont nécessaires.



**NDS F**—Toutes les vitesses de marche sont fortement restreintes et les piétons peuvent avancer en se déplaçant latéralement. Le contact avec les autres piétons est inévitable et fréquent. La rencontre et la circulation à sens inverse est pratiquement impossible. Le débit est sporadique et irrégulier, et il s'apparente davantage à une file qu'à une circulation piétonnière.

Les trottoirs, particulièrement dans les secteurs commerciaux, peuvent être obstrués par du mobilier de rue tel que des bancs, ainsi que des empiétements tels que des tableaux-annonces, des supports à journaux, des contenants à

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

déchets, des boîtes aux lettres, des terrasses privées, des gare-vélos, des jardinières, etc. En outre, les trottoirs sont parfois revêtus de matériaux et de motifs autres que le fini brossé. Lorsque ces matériaux sont de textures inégales ou de couleurs variées, ils peuvent rendre difficile les déplacements des piétons handicapés. Par exemple, le pavé autobloquant peut gêner le déplacement d'une personne en fauteuil roulant, voire la faire renverser, et les variations de couleurs du revêtement peuvent apparaître comme un changement de niveau ou une marche pour une personne souffrant d'une déficience visuelle (**figure 8.7**).

**Figure 8.7**

Trottoir encombré dans un secteur commercial



Emplacement : Cambridge (Ont.). Source : Stantec

La Ville de Saskatoon a mis en place une zone piétonnière accessible au centre-ville; il s'agit d'un trottoir d'une largeur minimale de 1,8 m, exempt de tout mobilier, dont les rebords délimités sont décalés généralement de 0,5 m du devant du magasin et situés à au moins 0,5 m de la rue. Un règlement municipal interdit toute obstruction de cette zone, et les commerçants locaux savent que les tableaux-annonces, le mobilier de terrasse, etc. doivent demeurer à l'extérieur de la zone piétonnière. Ce qui crée un trottoir très fonctionnel et accessible.

Les lignes directrices nord-américaines actuelles recommandent d'installer *une zone de séparation entre les piétons et la circulation automobile* : des boulevards-jardins, un stationnement sur la rue et des voies cyclables. La zone de séparation peut servir à entreposer la neige, à protéger les piétons des éclaboussures, d'espace pour une rampe d'accès, ou à installer des poteaux de lampadaires et autres poteaux électriques, des contenants à déchets et des panneaux de signalisation. La zone de séparation peut aussi servir à planter des arbres, à installer des bancs ou d'autres articles de mobilier pour les piétons. La largeur recommandée de l'aménagement paysager est :

- Pour les rues locales et collectrices : de 0,6 à 1,2 m

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

- Pour les artères : de 1,5 à 1,8 m

Les zones de séparation dont la largeur dépasse 3 m dans les secteurs résidentiels et où se trouvent des entrées pour véhicules pour les habitations à vocation résidentielle à faible densité ne sont pas souhaitables. Une automobile peut se garer dans une entrée pour véhicule, chevauchant parfois le trottoir, gênant ainsi la fonction et l'esthétique du trottoir et du système de séparation.

### 8.2.2 Lignes directrices en matière de conception de trottoirs à Ottawa

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports exigent que des trottoirs soient aménagés des deux côtés des artères et des routes collectrices dans les zones urbaines et les villages ruraux; qu'un trottoir ou un sentier récréatif soit aménagé sur au moins un côté de toutes les voies desservies par le transport en commun; et qu'un trottoir ou un sentier polyvalent soit aménagé sur au moins un côté des artères qui traversent la Ceinture de verdure. Quant à l'aménagement des trottoirs dans les rues locales, aucune exigence ne figure dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports.

Le Conseil municipal a adopté les *Lignes directrices en matière de conception technique de trottoirs*, ainsi que leurs modifications, à titre de mesures provisoires pour les trottoirs existants et les aménagements de la Ville en mai 2002. Voici un sommaire des recommandations de ces lignes directrices :

- L'emplacement du trottoir :
  - un trottoir doit longer les deux côtés des artères et des routes collectrices principales;
  - un trottoir doit longer un côté des routes collectrices et des rues locales secondaires avec une emprise d'une largeur d'au moins 20 m;
  - aucun trottoir dans les rues locales secondaires, où se trouve une emprise d'une largeur de moins de 20 m (les croissants, les impasses, etc.) à moins d'être un chemin menant à des centres qui génèrent une forte circulation piétonnière (écoles, centres récréatifs, résidences pour aînés, etc.).
- Les accotements aménagés, ou zones tampons, doivent être situés à au moins 1,5 m de la bordure du trottoir, de préférence à une distance de 2,0 m (un retrait de 1,0 m de la limite de propriété) lorsque les limites de propriété permettent un tel retrait.
- Le tracé du trottoir doit être parallèle à la limite de propriété ou à la bordure de la route, mais doit être ajusté, le cas échéant, afin d'éviter les arbres matures, les poteaux d'électricité et autres reliefs du terrain qu'il est souhaitable de protéger. Les transitions dans le tracé doivent être régulières et assez longues pour permettre aux véhicules de déneigement des trottoirs de passer.
- Espacement entre les obstructions : au moins 0,5 m pour les arbres, les lampadaires et les poteaux indicateurs, etc.
- Largeur du trottoir :
  - largeur minimum recommandée de 1,8 m;
  - largeur minimum absolue de 1,5 m s'il y a des obstacles physiques comme des poteaux, des murs de soutènement, des rocailles, des clôtures, des haies, des arbres, etc.;



Ottawa

*« Les zones commerciales doivent être reliées par des trottoirs afin d'encourager les gens à faire leurs emplettes à pied. »*

– Un résident d'Ottawa

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

- largeur de 2,0 m le long des artères et des routes collectrices avec une emprise d'une largeur de 26 m ou plus;
- prévoir une largeur de 2,0 à 2,4 m près des écoles, des hôpitaux, des immeubles à bureaux, des zones commerciales et industrielles qui génèrent une forte circulation piétonnière;
- prévoir une largeur de 2,4 à 3,6 m dans les zones commerciales et les secteurs de divertissement.

### 8.2.3 Lignes directrices sur les profils en travers des voies de circulation à Ottawa

Les profils en travers des voies de circulation de la Ville d'Ottawa ont été examinés, parmi ceux-ci on compte :

- Les **profils en travers des emprises des nouvelles routes dans les quartiers résidentiels** (le 20 mars 2007) prévoient des dispositions pour l'aménagement de trottoirs dans les nouveaux quartiers résidentiels, tels que présentés au **tableau 8.2**.

<b>Tableau 8.2</b> Exigences en matière de trottoir dans les profils en travers de rues des nouveaux quartiers résidentiels			
Largeur de l'emprise	Largeur du trottoir	Emplacement du trottoir	Largeur du boulevard
24,0 m	2,0 m (le cas échéant)	Des deux côtés	2,0 m
22,0 m	1,8 m (le cas échéant)	Des deux côtés	3,0 m
20,0 m	1,8 m (le cas échéant)	Des deux côtés	Lorsqu'il y a un boulevard-jardin d'une largeur de 2,0 m ou non
18,0 m	1,8 m (le cas échéant)	D'un côté	Pas de boulevard-jardin
16,5 m	1,8 m (le cas échéant)	D'un côté	Pas de boulevard-jardin
8,5 m (allée arrière)	Pas de trottoir	S.O.	S.O.
20,0 m (pour les routes rurales)	Accotement granuleux de 1,5 m de largeur	S.O.	S.O.

- Les **Lignes directrices sur l'esthétique urbaine des couloirs de routes collectrices urbaines et de routes rurales** consistent en une série de lignes directrices qui tiennent compte des objectifs et des politiques de la Ville relativement à la conception des routes et du paysage de rue en vue de favoriser la marche, le cyclisme et l'utilisation du transport en commun, et d'offrir un réseau de transport équilibré afin d'améliorer la qualité de vie et la santé des collectivités. Les lignes directrices en matière de trottoirs sont présentées au **tableau 8.3**.



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

**Tableau 8.3**

Exigences en matière de largeur des trottoirs et emprises selon la classification de la voie de circulation

Classification des voies de circulation	Largeur de l'emprise	Largeur du trottoir	Emplacement du trottoir	Largeur du boulevard
Routes collectrices urbaines dans les quartiers résidentiels	20 m	2 m	Des deux côtés	Variée
	24 m—norme	2 m	Des deux côtés	2 m
	24 m—secteurs déterminés	2 m	Des deux côtés	2,5 m
	24 m—stationnement des deux côtés	2 m	Des deux côtés	3 m
	24 m—stationnement d'un côté	2 m	Des deux côtés	de 2,5 à 3 m
	26 m	2 m	Des deux côtés	de 3 à 4 m
Routes collectrices dans les zones résidentielles de village	30 m	Sentier polyvalent de 3 m	D'un côté	Fossé de ± 8,5 m
Routes collectrices urbaines dans les quartiers	20 m	De 2 m à 4 m (jusqu'à la bordure de rue entre les platebandes)	Des deux côtés	Platebande de 2 m
	24 m	2 m	Des deux côtés	2,5 m
	26 m	2 m	Des deux côtés	3,5 m
Routes collectrices urbaines dans les zones d'immeubles à bureaux	26 m	2 m	Des deux côtés	3,5 m
Routes collectrices rurales	26 m	Aucun	S.O.	S.O.
Artères rurales	30 m	Aucun	S.O.	S.O.



Ottawa

- Les Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales ont été élaborées par l'ancienne Région d'Ottawa-Carleton, en collaboration avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement

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

et Vert l'action, et ont été approuvées par le Conseil municipal aux fins de mise en œuvre. Ces lignes directrices ont été publiées afin d'équilibrer les besoins et de faire en sorte que les artères urbaines et rurales servent à la fois d'espaces publics, permettent l'accès, servent de routes multimodales, ainsi que de chemins de service et d'usage général. Les lignes directrices privilégient la marche, le cyclisme et le transport en commun comme modes de déplacement. En ce qui concerne les dispositions visant l'aménagement des trottoirs, les lignes directrices prévoient d'aménager :

- Des trottoirs exempts d'obstacles le long des deux côtés de toutes les voies artérielles. Dans les parcs commerciaux, il est acceptable (bien que ce ne soit pas recommandé) d'avoir un trottoir d'un seul côté de la voie.
- Un trottoir d'une largeur pratique (une zone de passage pour piéton exempte d'obstacles) d'au moins 2,0 m afin de permettre le passage d'un piéton et d'une personne en fauteuil roulant au même moment. Avant d'envisager la réduction de la largeur de 2,0 m, il faut envisager la réduction des terre-pleins centraux, des zones tampons ou de la largeur des voies. En aucun cas ne faut-il réduire la largeur efficace du trottoir à moins de 1,5 m.
- Des trottoirs d'une largeur d'au moins 3,0 m dans les endroits où il y a un fort volume de circulation piétonnière tels que les zones urbaines centrales, le long des rues principales et au centre-ville.
- Les **Lignes directrices sur les aménagements axés sur le transport en commun** (septembre 2007) donnent une orientation en vue d'évaluer, de promouvoir et d'effectuer des aménagements axés sur le transport en commun à Ottawa. Les présentes lignes directrices s'appliquent à tous les aménagements sur le territoire municipal se trouvant à moins de 600 m d'un arrêt ou d'une station de transport en commun rapide. Les lignes directrices s'appliquant aux trottoirs nécessitent l'aménagement de jonctions piétonnières pratiques, agréables, sécuritaires, facilement navigables, continues et sans obstacles qui mènent les piétons directement au transport en commun. Les voies piétonnières doivent être assez larges pour pouvoir accueillir de grands volumes de piétons, et leur largeur minimale doit être de 2,0 m.
- Les **Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers** (septembre 2007) ont pour but d'orienter le processus d'examen des demandes d'aménagement visant des secteurs pour lesquels il n'existe aucun plan secondaire ou de conception communautaire approuvé, de compléter tout facteur de conception pris en compte dans les plans de conception communautaire ou secondaire, d'aider à la préparation de plans de conception communautaire ou secondaire futurs. Les lignes directrices recommandent d'aménager des trottoirs des deux côtés des rues qui desservent des destinations importantes telles que les arrêts de transport en commun, entre les espaces verts, ou dans les établissements communautaires comme les écoles, et veiller à ce que la norme adéquate en matière d'emprise soit déterminée afin de permettre qu'il y ait suffisamment d'espace pour les trottoirs et tous les éléments de paysage de rue.
- Les **Lignes directrices en matière de conception des logements résidentiels intercalaires – densité faible ou moyenne** ont été

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

approuvées par le Conseil municipal aux fins de mise en œuvre. Les lignes directrices recommandent la conception d'espaces publics de qualité pour les piétons et l'expansion du réseau de trottoirs publics en vue d'accroître la sécurité des piétons, dont des passages pour piétons qui achèveront le réseau.

- Les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères, les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour les magasins-entrepôts, les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour les installations de service au volant et les Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les stations-service ont reçu l'approbation du Conseil municipal le 24 mai 2006. Ces lignes directrices exigent qu'un trottoir d'une largeur de 2,0 m soit exempt d'obstacle dans la voie publique, dans les entrées privées pour véhicules qui ont peu ou pas de changement d'élévation.

### 8.2.4 Critères de conception recommandés pour les trottoirs

De façon générale, dans les nouveaux quartiers urbains, on recommande d'aménager des trottoirs deux côtés de la rue dans tous les secteurs industriels, commerciaux et résidentiels, y compris les artères, les routes collectrices et locales. Quant aux rues locales, la densité résidentielle serait de 10 unités/ha ou plus (courant en milieu urbain).

En ce qui a trait à la densité résidentielle en milieu rural de 2,5 à 10 unités/ha, il est également recommandé d'aménager des trottoirs des deux côtés des rues, toutefois l'aménagement d'un seul côté est acceptable si la restriction est justifiée. Pour les unités de moins de 2,5 unités/ha (dans les zones rurales), un accotement d'une largeur de 1,2 m des deux côtés des rues locales est recommandé, mais il est souhaitable d'aménager un trottoir d'un côté.

#### 8.2.4.1 Nouveaux lotissements et réfection des voies de circulation

Les critères de conception recommandés visant la largeur et l'emplacement des trottoirs à Ottawa pour les divers aménagements du territoire et des voies de circulation contiguës sont présentés au **tableau 8.4**. Les critères de conception ont pour objet de s'appliquer aux nouveaux lotissements et aux projets de réfection des voies de circulation où la classification de ces voies s'applique à la largeur des emprises, et qui ne sont pas restreintes par les lotissements contigus. Les recommandations visant les routes dont les emprises ne sont pas larges sont présentées dans la section sur la réfection des trottoirs le long des rues résidentielles existantes qui suit.

Dans les secteurs qui connaissent déjà une forte circulation piétonnière, où une forte circulation est anticipée (c.-à-d. dans les secteurs centraux, les rues principales, le centre-ville, les stations du transport en commun, etc.), il est recommandé d'effectuer une étude portant sur la NDS afin de déterminer la largeur du trottoir souhaitable et d'établir une NDS minimale d'au moins D.

Le **tableau 8.4** donne des recommandations visant la largeur et l'emplacement du trottoir, de même que la zone de séparation des nouveaux lotissements ou des projets de réfection des voies de circulation : les recommandations qui diffèrent des lignes directrices en vigueur à Ottawa sont **en caractère gras et soulignées**.

*« Il faudrait installer des auvents au-dessus des trottoirs où il y a des passages pour piétons. »*

– Un résident d'Ottawa

**Tableau 8.4**

Largeur et emplacement recommandés des trottoirs et zones tampons (accotements aménagés) selon la classification de la voie de circulation

Classification de la voie de circulation	Largeur de l'emprise	Largeur du trottoir (1, 2)	Emplacement du trottoir	Largeur de la zone tampon (accotement aménagé) – dégagement de la bordure de trottoir
Locales résidentielles urbaines (s'il y a lieu)	24,0 m	2,0 m	Des deux côtés (si nécessaire)	3,0 m
	22,0 m	2,0 m	Des deux côtés (si nécessaire)	3,0 m
	20,0 m	1,8 m	Des deux côtés (si nécessaire)	Sans boulevard
	18,0 m	1,8 m	Un côté (si nécessaire)	Sans boulevard
	16,5 m	1,8 m	Un côté (si nécessaire)	Aucun
Locales résidentielles rurales (si nécessaire)	20,0 m	Accotement asphalté de 1,5 m	Des deux côtés	S.O.
Collectrices résidentielles urbaines	20,0 m	2,0 m	Des deux côtés	Avec ou sans zone tampon de 2,0 m de largeur
	24,0 m—régulier	2,0 m	Des deux côtés	2,0 m
	24,0 m—secteurs déterminés	2,0 m	Des deux côtés	2,5 m
	24,0 m—stationnement des deux côtés	2,0 m	Des deux côtés	3,0 m
	24,0 m—stationnement d'un côté	2,0 m	Des deux côtés	de 2,5 à 3,0 m
	26,0 m	2,0 m	Des deux côtés	3,0 m (les zones tampons dépassant 3,0 m de largeur devant les secteurs de lotissement résidentiel ne sont pas recommandées)
Collectrices résidentielles de village	30,0 m	Sentier polyvalent de 3,0 m	D'un côté	Fossé de ± 8,5 m (3)
Collectrices urbaines des secteurs communautaires	20,0 m	De 2,0 m à 4,0 m (s'étend jusqu'à la bordure des platebandes)	Des deux côtés	Platebande de 2,0 m
	24,0 m	2,0 m	Des deux côtés	2,5 m
	26,0 m	2,0 m	Des deux côtés	3,5 m
Collectrices urbaines des zones d'immeubles à bureau	26,0 m	2,0 m	Des deux côtés (si nécessaire)	3,5 m
Collectrices rurales (si nécessaire)	26,0 m	Accotement asphalté de 1,5 m de largeur	Des deux côtés (si nécessaire)	S.O.
Artères rurales (si nécessaire)	30,0 m	Accotement asphalté de 1,5 m de largeur	Des deux côtés (si nécessaire)	S.O.
Artères urbaines	Varie (20-30 m)	2,0 m	Des deux côtés	Au moins 2,0 m
Artères urbaines dont le nombre d'intersections et d'entrées pour véhicules est limité (moins d'une à tous les 300 m)	Varie	Sentier polyvalent 3 m Trottoir de 2,0 m	Sentier polyvalent comportant moins d'intersections et d'entrées pour véhicules le long de la route ou avec jonctions à d'autres sentiers; un trottoir de l'autre côté	Au moins 2,0 m (3)

**Tableau 8.4**

Largeur et emplacement recommandés des trottoirs et zones tampons (accotements aménagés) selon la classification de la voie de circulation

Classification de la voie de circulation	Largeur de l'emprise	Largeur du trottoir (1, 2)	Emplacement du trottoir	Largeur de la zone tampon (accotement aménagé) – dégagement de la bordure de trottoir
Artères urbaines dans les secteurs commerciaux	Varie	2,0 m	<u>Des deux côtés</u>	<u>Au moins 2,0 m</u>
Artères suburbaines : Tous les secteurs qui connaissent ou qui prévoient une forte circulation piétonnière, tels que les secteurs centraux, le long des rues principales et au centre-ville	37,5-44,5 m	2,0 m	Des deux côtés	Au moins 2,0 m

Remarques :

1. Toute la largeur du trottoir est réservée à la zone piétonnière (libre de tout obstacle) et ne comprend pas le drainage, l'aménagement paysager et la chaussée latérale. Consulter la sous-section 9.2.
2. La zone tampon rétrécie à l'approche des intersections afin d'aligner les traverses de sentiers polyvalents en avant de la ligne d'arrêt à l'intersection d'une rue secondaire.
3. Si nécessaire pour répondre aux besoins des piétons et permettre le raccordement du réseau, conformément au Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa.
4. Lorsque le trottoir est accolé directement à la bordure de rue, la largeur de ce trottoir est mesurée depuis la face latérale de la bordure.

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

### **Recommandation 8.7**

#### **Recommandation à la Ville :**

**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.**

#### **8.2.4.2 Modernisation des trottoirs le long des rues existantes**

La largeur minimum de conception pour la modernisation des trottoirs dans les quartiers existants où la voie de circulation ne sera pas reconstruite est de 1,5 m (la largeur recommandée est de 1,8 m et la largeur souhaitable est de 2,0 m) des deux côtés de la rue dans les zones urbaines et dans le centre des villages. La nécessité d'aménager un trottoir est déterminée soit à titre d'exigence des lotissements intercalaires dans le cadre des processus du plan officiel, du zonage ou de plan d'implantation; tels que définis par un plan d'amélioration de la circulation piétonnière; ou à la suite de demandes d'aménagement de trottoirs présentées à la Ville dans le cadre du Programme de nouveaux réseaux de trottoirs. Dans le cas de réfections, les Services d'infrastructure (SI) rétablissent les normes visant le trottoir aux normes figurant dans la section qui avait été enlevée, à moins que les normes en vigueur dépassent ce qui a été enlevé. Il n'existe actuellement aucune disposition visant une analyse supplémentaire ou une planification dans le but de déterminer si l'aménagement d'un trottoir plus large est nécessaire afin de répondre à la demande actuelle de circulation piétonnière ou au débit anticipé, toutefois, ceci devrait être envisagé. Il va sans dire que dans certaines zones où il existe des contraintes physiques telles que des services publics, des arbres, des immeubles, etc., il n'est pas possible d'aménager un trottoir de largeur minimale. Le processus décisionnel doit être étayé par des documents et comprendre les coûts-avantages.

Quant aux rues dans les zones qui ont moins de 2,5 unités/ha (dans les secteurs ruraux), on recommande que soient aménagés des deux côtés de la rue des accotements de 1,5 m; il est toutefois préférable d'aménager un trottoir d'un côté.

### **Recommandation 8.8**

#### **Recommandation à la Ville :**

**Dans le cadre de la construction des nouvelles routes, des travaux de réfection et de restauration routières, mettre en application les lignes directrices de la circulation piétonnière et la méthode du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière.**

#### **8.2.4.3 Trottoirs accessibles**

Les normes de conception visant les trottoirs accessibles précisent les matériaux et les structures à employer, pas seulement à l'intérieur de la voie empruntée par les usagers, mais également sur la bordure. Un revêtement uni tel le ciment, délimité par une bordure faite d'un autre type de revêtement dur ou d'un terre-plein, indique aux piétons où marcher et aide les propriétaires des terrains avoisinants ainsi que les équipes d'entretien à localiser la zone exempte d'obstruction. Pour en savoir plus sur la conception des trottoirs accessibles, veuillez consulter la sous-section 9.2.

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

### **Recommandation 8.9**

**Recommandation à la Ville :**

**Veiller à ce que les zones piétonnières délimitées satisfassent aux lignes directrices en matière d'accessibilité et demeurent exemptes d'obstruction.**

---

### **8.3 Sommaire des recommandations**

#### **Recommandations (à la Ville) :**

**8.1 Élaborer une charte du piéton, que la Ville adopterait, représentant un engagement à créer une ville propice à la circulation piétonnière. Intégrer la charte du piéton au Plan officiel de la Ville d'Ottawa et au Plan directeur des transports.**

**8.2 Intégrer les outils et les méthodes de planification de la circulation piétonnière qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière aux processus de planification (tels que le processus des plans de conception communautaire). Parmi ces outils figurent également les analyses du potentiel piétonnier et les diverses lignes directrices à l'appui de la circulation piétonnière.**

**8.3 Établir une liste de priorités visant des améliorations à l'aménagement paysager et des paysages de rue dans chaque plan secondaire et chaque plan de conception communautaire en vue d'améliorer le potentiel piétonnier.**

**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'immobilisation. Fonder ces lignes directrices sur l'ensemble des recommandations favorisant la circulation piétonnière énoncées dans les actuelles lignes directrices de la Ville et les lignes directrices en matière de sécurité et d'accessibilité qui figurent dans le Plan de la circulation piétonnière.**

**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.)**

**8.6 Modifier les lignes directrices de l'évaluation de l'impact du transport afin qu'elles précisent l'exigence d'une description de la façon dont le site en objet répond aux lignes directrices du Plan de la circulation piétonnière et aux méthodes du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière. (Voir la recommandation 8.5.)**

**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.**

**8.8 Dans le cadre de la construction des nouvelles routes, des travaux de réfection et de restauration routières, mettre en application les lignes directrices de la circulation piétonnière et la méthode du Processus communautaire d'amélioration de la circulation piétonnière.**

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

**8.9 Veiller à ce que les zones piétonnières délimitées satisfassent aux lignes directrices en matière d'accessibilité et demeurent exemptes d'obstruction.**