

## **10.0 Entretien et restauration**

Bien qu'elle soit parfois éclipsée par la mise en œuvre de nouvelles installations piétonnières, l'importance d'une approche exhaustive à la restauration et à l'entretien des installations ne peut être ignorée. À Ottawa, les travaux de restauration et d'entretien de l'infrastructure piétonnière constituent un engagement majeur. D'une population de près de 900 000 (877 300) personnes et s'étendant sur une superficie totale de plus de 2 700 kilomètres carrés, Ottawa est la deuxième plus grande ville de la province et la quatrième plus grande au pays. La superficie qu'occupe la ville est plus grande que celle des villes de Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Edmonton combinées. Avec un budget annuel d'entretien pour l'hiver de 65 M\$ (2007), Ottawa entretient l'un des plus grands réseaux de transport municipal au pays, notamment, plus de 5 400 km de voies de circulation, 60 km de voies de transport en commun, 1 580 km de trottoirs et environ 330 km de sentiers récréatifs. En outre, les employés municipaux assurent l'entretien hivernal de plus de 6 300 arrêts d'autobus. En comparaison, la Ville de Montréal effectue l'entretien de 4 700 km de routes et de 6 400 km de trottoirs, la Ville de Toronto, d'environ 5 200 km de routes et 7 100 km de trottoirs, et la Ville d'Edmonton, de 2 841 km de routes et 829 km de trottoirs.

Les résidents d'Ottawa accordent beaucoup de valeur et d'importance à l'entretien de la chaussée et des trottoirs. Lors du sondage d'opinion sur l'harmonisation du niveau de service 2001 réalisée par le Centre de recherche Décima, 76 % des personnes interrogées ont indiqué que l'entretien des routes et des trottoirs était très important. De plus, lors du sondage sur la satisfaction des résidents d'Ottawa 2004 (tel que signalé dans le profil financier de la Ville d'Ottawa, 2006), les résidents ont classé l'entretien des routes et des trottoirs au 6<sup>e</sup> rang en importance. Plus précisément, 54 % ont indiqué que l'entretien devrait demeurer inchangé, alors que 2 % ont laissé entendre que les niveaux d'entretien devraient diminuer et 44 % ont indiqué que le niveau d'entretien devrait augmenter. Les exigences en matière d'entretien des trottoirs et des sentiers récréatifs doivent être soigneusement alignées sur l'objectif prioritaire visant à favoriser la marche. Dans de nombreuses situations, ceci peut aller à l'encontre du souhait ou du besoin de se concentrer très fort sur les exigences ou les compressions budgétaires. Fidèle à la vision du Plan de la circulation piétonnière qui incite plus de personnes à marcher plus souvent, on devrait demander au personnel de déterminer où les ressources ne satisfont pas aux besoins et d'effectuer les demandes, le cas échéant.

Ce chapitre présente un exposé des pratiques d'entretien des installations piétonnières en vigueur, certaines informations relatives aux pratiques de mises en œuvre dans d'autres municipalités et des améliorations recommandées au système actuel.

---

### **10.1 Normes de qualité pour l'entretien**

L'entretien des trottoirs par la municipalité est une exigence requise conformément aux dispositions de la *Loi sur les municipalités*, par conséquent la décision d'entretenir les trottoirs n'est pas optionnelle, il s'agit davantage de déterminer la norme d'entretien et un système en vue d'établir les priorités. Afin de répondre à cette exigence (et d'harmoniser les politiques et les pratiques des anciennes municipalités), le Conseil municipal a mandaté le personnel pour qu'il développe les Normes de qualité pour l'entretien (NQE).

*« Il faudrait réparer et peindre le panneau sur la passerelle servant aux piétons et aux cyclistes qui traversent le Queensway, à la hauteur de la rue Harmer. Les enfants empruntent cette voie pour se rendre à l'école, et il s'agit d'un point d'accès important pour franchir le Queensway. »*  
– Un résident d'Ottawa

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

Les objectifs des Normes de qualité pour l'entretien visent à :

- Offrir des niveaux de services sécuritaires, fiables et abordables.
- Protéger l'infrastructure.
- Protéger l'environnement naturel.
- Améliorer l'attrait et la santé de la communauté.
- Fournir un cadre de référence servant à mesurer le rendement.
- Fournir des assises en vue d'une « évaluation par les pairs » avec d'autres villes de mêmes types.

Suite à des travaux de recherche approfondis, de cueillette et de documentation de toutes les politiques et des pratiques des anciennes municipalités et de l'examen des meilleures pratiques d'autres compétences, un ensemble exhaustif de normes a été élaboré, offrant aux conseillers et aux résidents une référence en matière d'attentes en regard de l'entretien. Chaque norme devrait :

- Déterminer le résultat principal de l'activité d'entretien dans la perspective de l'utilisateur.
- Décrire le but et la portée de la norme.
- Définir le résultat de la norme.
- Définir le temps de réponse en vue d'atteindre la norme désirée.
- Fournir une référence à d'autres normes qui procurent des renseignements connexes.

Les Normes de qualité pour l'entretien des routes et des trottoirs et des sentiers récréatifs ont été approuvées par le Conseil municipal en juin 2003.

### 10.1.1 Surveillance des trottoirs et des sentiers récréatifs

Selon les NQE, tous les trottoirs et les sentiers récréatifs doivent faire l'objet d'une inspection annuelle avant le 15 juin, et les lacunes ou les déformations (c.-à-d. : les bosses ou les affaissements, les engorgements d'eau, les nids de poules, les fissures ou les discontinuités verticales) qui pourraient constituer un danger pour les piétons, les cyclistes ou les autres usagers et/ou des conditions qui pourraient contribuer à accélérer la détérioration de l'élément/de l'infrastructure sont étayés de documents. Le personnel déterminera les mesures adéquates à prendre selon l'ampleur ou la gravité de l'état de la chaussée, des conditions dominantes de la température et de tout autre programme de réfection d'infrastructure prévu qui pourrait avoir une incidence sur le secteur en objet. Lorsque les travaux ne peuvent être effectués entre le 15 novembre et le 15 avril, des mesures provisoires sont mises en application.

L'ampleur ou la gravité est classée par ordre de priorité de la façon suivante :

**Priorité A** – un état qui pose un danger public ou un risque d'accident (p. ex., des discontinuités verticales ou des fissures dépassant 3 cm).

**Priorité B** – un état qui nuit aux fonctionnements, mais qui ne constitue pas un danger (p. ex., des discontinuités verticales mesurant de 1,5 à 3 cm).

**Priorité C** – un état qui entraîne la détérioration de l'infrastructure (p. ex., des fissures mesurant moins de 1,5 cm, un effritement du revêtement).

**Tableau 10.1** décrit les mesures et le temps de réponse requis selon la priorité d'entretien.

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

Tableau 10.1 Travaux de réfection des trottoirs, des sentiers et des arrêts d'autobus		
Priorité	Mesure	Temps de réponse /Durée
A	Identifier clairement l'endroit qui pose un danger	Dans les 8 heures
	Éliminer les risques de danger grâce aux travaux de réfection	Dans les 7 jours
B	Prévu dans les travaux d'entretien	L'ordre de priorités est fixé, dans la mesure du possible, en fonction de la gravité
C	Identifier dans le cadre des programmes de restauration des infrastructures	L'ordre de priorités est fixé en fonction de l'évaluation de l'état

Source : Normes de qualité pour l'entretien de la Ville d'Ottawa, 2003.

### 10.2 De qui relèvent les travaux d'entretien et de réfection des trottoirs à Ottawa?

Les travaux de réfection et d'entretien des trottoirs à Ottawa relèvent de deux directions distinctes de la ville, en fonction de la nature des travaux à effectuer. Il s'agit des deux directions suivantes :

- Les **Services d'infrastructure (SI)** sont responsables des travaux de réfection des chemins, des trottoirs et des rampes d'accès lorsque ceux-ci arrivent à la fin de leur durée utile. Les trottoirs et les bordures de rue sont remplacés dans le cadre du Renouvellement des infrastructures de la Ville - Programme de réfection des trottoirs et des rampes d'accès. Le financement de ces travaux provient du budget des immobilisations, et les besoins de financement à long terme sont établis dans le Plan financier à long terme. Les Services d'infrastructure tiennent aussi à jour un inventaire et une base de données SIG sur les trottoirs existants.
- Les **Opérations de surface** veillent à l'entretien de surface et d'urgence que requièrent le réseau routier, les parcs, les arbres et la forêt en milieu urbain par l'entremise de trois divisions : Routes, Parcs et Services forestiers. Elle mène de façon régulière des programmes de surveillance et d'entretien (y compris des réparations mineures) en vue de prolonger la durée de vie des infrastructures et d'offrir des services d'entretien hivernal. Elle est appuyée par la Division des services de soutien technique, responsable de surveiller la qualité des services offerts, et demeure à l'affût des techniques en matière de meilleures pratiques en vigueur, des normes et de l'équipement de sorte que la prestation des services d'entretien des trottoirs aux résidents d'Ottawa soit la plus efficiente et rentable possible.
- Parmi les principaux domaines de responsabilité relatifs aux routes et aux trottoirs/sentiers figurent les suivants :

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

- les services de déneigement et de déglçage (épandage de sel et de gravillon, déneigement, enlèvement de la neige);
- l'entretien des surfaces dures (réparation de l'asphalte, balayage, ajustement des ouvrages en fer, entretien de l'accotement);
- l'entretien des emprises routières (tonte du gazon, nettoyage de graffitis, entretien des poubelles, réparations des buses et des mains courantes);
- l'entretien des trottoirs/des sentiers (balayage, réparation du béton, des arrêts d'autobus et des revêtements en briques décoratives);
- l'entretien, entre autres, des poubelles et de certains bancs (veuillez prendre note que les ZAC locales sont maintenant responsables de l'entretien de la plupart de leurs bancs, tandis que les bancs servant à la publicité sont entretenus par les entreprises privées qui tirent des profits de la publicité).

Le Rapport portant sur les mesures de rendement de la Ville d'Ottawa 2005 dans le cadre de l'Initiative d'analyse comparative des services municipaux (IACSM) révèle qu'à 4 224 \$ par kilomètre de voie de circulation, les frais de fonctionnement pour l'entretien du réseau routier en hiver à Ottawa (y compris les trottoirs) se situent au-dessus de la médiane de 2 652 \$.

### Principaux défis

Parmi les défis les plus importants auxquels est confrontée la Direction des opérations de surface de la Ville d'Ottawa en matière d'entretien de ses trottoirs et sentiers à un niveau satisfaisant, on compte notamment :

- Des changements climatiques entraînant des variations violentes et rapides du temps en hiver, et des conséquences sur l'entretien routier hivernal.
- Des écarts météorologiques extrêmes, des cycles de gel et de dégel, de la pluie verglaçante et de leurs conséquences sur l'entretien routier hivernal, et la durée de vie des infrastructures.
- Un accroissement des coûts et de la demande de service.
- L'établissement et l'équilibre des priorités afin de répondre aux demandes.
- Les obstructions se trouvant sur le trottoir, rendant l'entretien difficile en hiver (p. ex., la difficulté à manœuvrer les machines, ce qui oblige à dégager la voie manuellement à l'aide d'une pelle ou d'un balai à certains endroits).

---

### 10.3 Facteurs à considérer à l'étape de la conception en ce qui a trait à l'entretien des trottoirs

Un aspect important de la conception du système de circulation piétonnière passant dans un site ou près d'un site est le facteur de l'entretien après l'achèvement et l'approbation d'un projet par la Ville. Ceci comprend l'entretien et le maintien en bon état du matériel et des éléments choisis pour la conception, et dans le cas d'Ottawa en particulier, de quelle façon l'entretenir efficacement en hiver. Voici quelques facteurs importants dont il faut tenir compte lors de l'entretien hivernal :

*« Il faudrait déneiger les pistes cyclables de la CCN l'hiver pour que nous puissions les utiliser (les routes sont déneigées) ».*

– Un résident d'Ottawa

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

- Un emplacement adéquat pour entreposer la neige.
- Une aire de manœuvre qui convient à l'équipement d'entretien.
- La réduction de la nécessité de pelleter manuellement.
- Les dommages que peut causer l'équipement d'entretien aux matériaux choisis lors de la conception (c.-à-d. le chasse-neige qui endommage les coins du pavé, les bacs à fleurs en ciment, etc.).

La **figure 10.1** donne deux situations d'entretien hivernal différentes, une situation qui facilite relativement l'entretien, et une autre qui rend l'entretien plus difficile en raison d'éléments ou de mobilier de rue qui obstruent la voie.

**Figure 10.1**

Exemples de différents plans d'ensemble de paysages de rue pour faciliter l'entretien hivernal



(a). Facilite l'entretien en hiver (Emplacement : Guelph (Ont.) Source : MMM Group)



(b) Nuit à l'efficacité de l'entretien en hiver (Emplacement : Guelph (Ont.) Source : MMM Group)

Dans le cadre du processus d'examen des aménagements en cours, des plans sont distribués au personnel de la Direction des opérations de surface dans le but de leur donner la chance de formuler des commentaires sur les besoins ou les préoccupations portant sur l'entretien. Ce processus semble donner de bons résultats.

---

### 10.4 Entretien des trottoirs l'hiver

Actuellement, on investit des sommes importantes dans l'entretien des trottoirs en hiver, à Ottawa, et on prévoit que ce besoin ne fera que continuer à croître au fil du temps en raison des changements climatiques. La Ville reçoit annuellement

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

une moyenne d'environ 235 cm de neige, ce qui constitue la plus grande quantité de précipitations de toutes les villes canadiennes de taille comparable, et la tendance de la fréquence de la pluie verglaçante et des cycles de gel et de dégel est à la hausse depuis les dernières années. À titre d'exemple, il est tombé, à Ottawa, environ 120 heures de pluie verglaçante au cours de l'hiver 2007-2008<sup>(106)</sup>. Les variations extrêmes de température passant de températures chaudes à la pluie verglaçante, aux périodes de froid intense, sont des facteurs qui contribuent tous à rendre difficile l'entretien des routes l'hiver.

Des études de recherche effectuées par Environnement Canada indiquent que les changements climatiques suivants sont prévus dans la région d'Ottawa<sup>(107)</sup> :

- Les variations continueront d'augmenter.
- La région d'Ottawa se réchauffe.
- Un nombre croissant de petits phénomènes cumulatifs.
- Un nombre croissant de cycles de gel et de dégel s'accompagnant d'humidité.
- La région d'Ottawa recevra plus de précipitations.
- Les conditions de sécheresse sont à la hausse.
- Des phénomènes de pluie intense sont de plus en plus fréquents, même en hiver.
- Les conditions moyennes ne sont plus la « moyenne ».
- La « ceinture » de pluie verglaçante se déplace vers le nord et peut se diriger vers la vallée de l'Outaouais et la région d'Ottawa.

*« Il faut que la Ville garde ouverts et déneige les escaliers en hiver (se rendant à toutes les stations de transport en commun d'Ottawa, à la rue Laurier, aux passerelles enjambant le canal, etc.). »*

– Un résident d'Ottawa

**Figure 10.2**

Représentation d'un trottoir en hiver au cours d'un cycle de gel et de dégel



106 [http://ottawa.ca/residents/onthemove/driving/road\\_sidewalk/plowing\\_salting/index\\_en.html](http://ottawa.ca/residents/onthemove/driving/road_sidewalk/plowing_salting/index_en.html)).

107 Ibid.

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

Emplacement : Ottawa (Ont.) Source : Ville d'Ottawa

## 10.4.1 Normes de traitement de l'entretien en hiver

Dans le but d'organiser l'horaire d'entretien de manière logique, uniforme et efficace, les routes, les trottoirs et les sentiers qui ont des caractéristiques et des fonctions semblables sont regroupés par catégories. Ces catégories sont ensuite employées pour établir des priorités quant à la prestation de l'entretien, dont un seuil pour l'accumulation de la neige ou de la glace, et du temps de réponse avant de déployer les ressources pour le déneigement, et les normes en matière de traitement de la glace et de l'enlèvement de la neige.

Dès le début de la tempête de neige, les équipes de la Ville concentrent leurs efforts à **dégager** la neige sur les routes prioritaires d'Ottawa telles que la route 174, le Transitway, les artères principales et les routes collectrices pour qu'elles soient dégagées complètement. À moins d'avoir été désignées comme itinéraire d'autobus, la norme s'appliquant aux rues résidentielles pendant l'hiver est celle du damage. Les équipes visent à dégager les arrêts d'autobus dans les 24 heures suivant la fin des précipitations.

S'il est nécessaire d'enlever la neige, les équipes commenceront à les opérations lorsque la neige aura cessé de tomber, et l'espace pour entreposer la neige sur la rue sera utilisé le plus possible. Les équipes entasseront la neige de chaque côté des boulevards là où l'espace le permet. Des conditions glacées telles que la glace, des eaux accumulées sur les trottoirs et les sentiers sont entretenues (p. ex., en épandant du gravillon et du sable) au fur et à mesure.

La norme d'entretien d'hiver à Ottawa est fondée sur l'accumulation de neige, de chaque catégorie de trottoir et du temps maximal nécessaire pour le dégager. Cette norme se rapproche sensiblement de celle observée dans des villes comme Toronto et Montréal, toutefois, dans certaines compétences comme Hamilton, par exemple, la norme exige que les propriétaires nettoient les trottoirs publics se trouvant devant leur maison.

Le **tableau 10.2** fournit des détails portant sur les normes de qualité de l'entretien des trottoirs de la Ville selon le type/l'emplacement du trottoir.

Contrairement aux exigences dans de nombreuses autres compétences (se reporter au **tableau 10.3**), le dégagement des trottoirs sur les terrains publics est de la responsabilité de la Ville d'Ottawa; il n'existe aucun règlement stipulant que les propriétaires sont tenus de dégager les trottoirs publics contigus à leur propriété. Plusieurs règlements municipaux à Ottawa stipulent les exigences en matière de dégagements des voies piétonnières sur les propriétés privées et l'enlèvement de la neige et de la glace accumulées sur la propriété privée. En voici une brève description :

### 10.4.1.1 Règlement sur l'entretien des propriétés (n° 208-2005)

L'enlèvement de la neige et de la glace sur les **propriétés privées** est réglementé conformément au **Règlement sur l'entretien des propriétés** (n° 2008-2005) qui stipule que le propriétaire ou l'occupant est responsable de l'enlèvement de la neige et de la glace sur toutes les allées situées sur sa propriété, et sur les toits des bâtiments qui pourraient poser un risque d'accident. Si la glace accumulée ne peut être enlevée, il est tenu d'épandre du gravillon, du gravier, du sel ou du sable.

#### Article 5 - Neige et glace :

*« Il faudrait enlever toute la neige qui se trouve autour des arrêts d'autobus ».*

– Un résident d'Ottawa

*« J'aimerais qu'on incite les propriétaires à entretenir davantage le trottoir se trouvant devant leur immeuble – qu'ils enlèvent la neige, la glace, les feuilles, les déchets, etc. »*

– Un résident d'Ottawa

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

*« Le propriétaire ou l'occupant doit garder le toit du bâtiment et les biens-fonds qui l'entourent libres d'accumulations de neige ou de glace qui pourraient poser un risque d'accident. »*

### **10.4.1.2 Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes (n° 498-2003)**

Le *Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes* interdit le dépôt de neige ou de glace sur la chaussée par le propriétaire ou l'occupant, ou un entrepreneur embauché par le propriétaire ou l'occupant.

#### **Article 3.1(b) :**

*« Sauf disposition contraire du présent règlement ou de tout autre règlement de la Ville, nul ne peut lancer, pousser, déverser ou autrement déposer de la neige ou de la glace sur une voie publique. »*

### **10.4.1.3 Règlements sur les parcs et les installations (n° 276-2004)**

Le *Règlement sur les parcs et les installations* interdit le dépôt de neige ou de glace dans un parc ou un espace public appartenant à la ville par le propriétaire ou l'occupant ou un entrepreneur embauché par le propriétaire ou l'occupant.

#### **Article 9 (6) :**

*« Aucune personne n'a le droit de déverser, de vider ou de laisser des matériaux de construction, de la terre, des saletés, de la roche, de la neige, de la pierre ou d'autres matériaux dans un parc ou dans un ravin, une pente ou un autre terrain donnant accès à un parc sans l'autorisation écrite du directeur des opérations de surface, travaux et services publics. »*

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

**Tableau 10.2**

Normes d'entretien des trottoirs en hiver à Ottawa

Trottoir/Sentier Catégorie d'entretien	Description/ Endroit	Accumulations minimales avant le déploiement des ressources	Délai prévu pour le dégel suivant la fin des précipitations	Norme de traitement : surface dégagée	Norme de traitement : surface damée
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Secteur commercial du centre-ville</li> <li>Marché By</li> <li>Grands centres d'emploi</li> <li>Zones touristiques spéciales</li> </ul>	2,5 cm	4 heures	Dégagée	s.o.
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quartiers résidentiels et urbains où les trottoirs sont le seul endroit sécuritaire où marcher</li> <li>Trottoirs dans les villages</li> <li>Sentiers qui servent de liens principaux à la communauté ou d'accès aux services de transport en commun</li> <li>Trottoirs le long des routes où se trouvent les services de transport en commun, les établissements de santé, les installations publiques ou les devantures commerciales</li> <li>Sentiers qui font partie du circuit de pistes cyclables de la Ville</li> </ul>	5 cm	12 heures	Trottoirs directement adjacents aux artères	Tout autre emplacement
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs le long des routes collectrices rurales ou de banlieue et des chemins résidentiels</li> <li>Sentiers asphaltés des quartiers ruraux et de banlieue (sentiers qui sont entretenus en hiver)</li> </ul>	5 cm	16 heures	s.o.	Surface damée
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dégagement de la plupart des intersections, des passages pour piétons et des arrêts d'autobus</li> </ul>	s.o.	16-24 heures	s.o.	s.o.
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sentiers non asphaltés et asphaltés qui ne sont pas entretenus l'hiver</li> </ul>	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.

Source : Normes de qualité pour l'entretien de la Ville d'Ottawa, 2004.

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

## Recommandation 10.1

### Recommandation à la Ville:

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.

#### 10.4.1.4 Enlèvement de la neige

Les bancs de neige sont enlevés lorsqu'ils bloquent la vue, entravent la circulation des véhicules ou des piétons, ou lorsqu'il faut faire évacuer l'eau qui accumulée sur la voie ou le trottoir. Les bancs de neige qui limitent la vue aux intersections et aux passages pour piétons, scolaires ou ferroviaires, et qui présentent donc un risque d'accident, sont enlevés dans les 24 heures suivant la prise de connaissance de la situation. Dans le cas où le nombre d'endroits concernés dépasse les ressources à la disposition du personnel, les différents emplacements sont traités selon la priorité et la gravité des risques

Nonobstant la norme pour l'enlèvement de la neige figurant dans les Normes de qualité pour l'entretien approuvées en 2003, la Ville, dans le cadre d'activités supplémentaires de surveillance et d'évaluation de l'efficacité des normes, a déterminé que d'autres mesures visant l'enlèvement de la neige s'avéraient nécessaires afin de remettre en état les trottoirs et de pallier aux conditions climatiques sévères de plus en plus courantes. Par exemple, les bancs de neige élevés de chaque côté des trottoirs facilitent l'accumulation d'eaux pluviales et de fonte sur le trottoir, pour geler de nouveau lorsque le mercure redescend. On a jugé que ces conditions glacées sur les trottoirs pouvaient être remédiées en augmentant les travaux de déneigement, permettant ainsi à l'eau de s'écouler dans les bassins de rétention des eaux pluviales à proximité. En 2006, la Ville a entamé d'autres activités de déneigement à des endroits choisis afin d'améliorer l'état des trottoirs l'hiver. Dans le cadre de cette augmentation du niveau de service, des accessoires spécialisés pour l'entretien hivernal des trottoirs ont été achetés. Ce niveau de service accru ne figurera peut-être pas dans le programme actuel des Normes de qualité pour l'entretien, et devra être pris en considération au moment de la mise à jour des NQE.

#### 10.4.1.5 Programme des bacs de gravillon jaunes

Afin de contribuer à la sécurité des piétons au cours des mois d'hiver, la Ville d'Ottawa a lancé son **Programme des bacs de gravillon jaunes** en 1997. Il s'agit d'un partenariat entre Services et Travaux publics (Direction des opérations de surface) et Santé publique et Soins de longue durée. Jusqu'à maintenant, une quarantaine de bacs « libre-service » à l'usage des résidents ont été disposés à divers endroits dans la ville. Ces bacs contiennent le même produit qu'utilise le personnel des opérations de déneigement de la Ville. Les bacs de gravillon jaunes sont installés près des pentes raides, dans les zones où le volume de la circulation piétonnière est élevé et où vivent un grand nombre de personnes âgées. Nous encourageons les résidents à épandre le gravillon sur les trottoirs et autres endroits glissants.

Divers comités formés de personnes âgées et groupes communautaires contribuent à déterminer les endroits adéquats en fonction de certains critères :

- La catégorie d'entretien de la route.
- Le nombre de chutes et de quasi-chutes signalées.



Ottawa

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

- Le nombre de demandes/notifications au Centre d'appels.
- La proximité d'un grand nombre de personnes âgées circulant à pied; la proximité d'établissements et de centres d'activités pour personnes âgées; et autres facteurs s'appliquant au site.

Santé publique et Soins de longue durée font la promotion du programme dans le cadre de leur campagne **Cet hiver, soyez actifs, soyez prudents** qui a pour but d'encourager l'activité physique en toute sécurité au cours de l'hiver. Parmi les activités de promotion, on compte :

- Une affiche intitulée **Spread it around and Avoid a Fall** (Épandez et prévenez les chutes) distribuée aux agences au service des personnes âgées.
- Une fiche d'information **Cet hiver, soyez actifs, soyez prudents** également à l'intention des personnes âgées, portant sur la sécurité et les façons de demeurer actifs au cours de l'hiver.
- Des échantillons de sacs de gravillon distribués à des groupes de personnes âgées.
- Des présentations à des groupes de personnes âgées par des infirmières de Santé publique, des bénévoles œuvrant auprès des personnes âgées et des travailleurs communautaires.

La campagne s'est avérée très populaire auprès des groupes de personnes âgées et semble indiquer qu'il y a une amélioration des conditions de marche en hiver.

### 10.4.1.6 Aide aux personnes âgées et aux personnes handicapées

Le Programme **Snow-Go** a été mis sur pied par l'ancienne Ville d'Ottawa, mais a pris fin au cours du cycle budgétaire 2004, en partie parce qu'il ne desservait pas la Ville fusionnée. Suite au programme de consultation qui a eu lieu en 2006, le Conseil municipal a approuvé un nouveau programme conçu afin d'aider les personnes âgées ou ayant une incapacité à déneiger leur allée ou entrée privée.

Le Programme **Snow-Go** s'inspire du programme de l'ancienne Ville d'Ottawa. Il s'agit d'un programme de coordination d'organismes où les personnes âgées ou ayant une incapacité sont mises en contact avec un entrepreneur de déneigement afin d'enlever l'andain de neige devant les entrées privées et les allées formées par le passage du chasse-neige sur la rue et le trottoir, et/ou afin d'offrir de l'aide au déneigement des allées sur les propriétés privées. Les résidents admissibles au programme doivent payer le particulier ou l'entrepreneur qui offre le service de déneigement. La somme de 60 000 \$ a été approuvée et sera accordée aux organismes de coordination; le programme ne fournit aucune subvention directe aux résidents.

Le **Programme pilote d'aide Snow-Go** a été mis sur pied dans le but d'offrir une aide financière aux personnes âgées ou ayant une incapacité admissibles, afin de payer les coûts liés à l'enlèvement des andains de neige formés par le chasse-neige. Le montant maximal annuel d'aide financière accordé est de 60 000 \$ pour toute la ville. Les résidents admissibles peuvent se faire rembourser jusqu'à 250 \$ annuellement et choisir de quelle façon la subvention sera allouée (c.-à-d. au besoin ou selon un horaire, seulement l'andain de neige, l'allée au trottoir, etc.).

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

### **Recommandation 10.2**

#### **Recommandation à la Ville:**

**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 *Snow-Go*. À ces programmes peuvent s'ajouter l'élaboration et la mise en œuvre de nouveaux programmes en vue de répondre à des besoins particuliers.**

#### **10.4.1.7 Balayage des rues et des trottoirs**

Au printemps, après chaque dégel, la Ville balaie les rues et les trottoirs afin d'enlever les débris, la poussière et le sable qui se sont accumulés au cours de l'hiver. On balaie afin de rendre les rues plus sécuritaires et d'améliorer l'environnement. En plus de donner un aspect sale aux rues de la ville, les débris peuvent également accroître les risques pour la circulation et obstruer les égouts pluviaux. En général le balayage du printemps est terminé avant le 31 mai chaque année, et le nettoyage continu, en fonction des priorités de l'endroit, est effectué entre les mois de juin et octobre inclusivement.

#### **10.4.2 Pratiques d'entretien hivernal des trottoirs et sentiers dans d'autres compétences**

Une analyse de l'environnement d'autres villes canadiennes a été effectuée afin de mieux comprendre les diverses pratiques d'entretien hivernal en vigueur dans d'autres grandes villes au Canada. N'ayant pas pour objet d'être inclusifs, les travaux de recherche visaient à comprendre où se situe la Ville d'Ottawa par rapport aux autres compétences de taille ou de climat semblable afin de recueillir quelques suggestions qui pourraient contribuer à améliorer les normes existantes. Les constatations tirées des résultats de l'analyse révèlent que les pratiques et les normes d'entretien des trottoirs en hiver à Ottawa étaient assez complètes. Vous trouverez, au **tableau 10.3**, un sommaire comparatif des résultats.

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

<b>Tableau 10.3</b>				
Entretien des trottoirs en hiver dans d'autres compétences				
Ville	Règlement O/N (en matière de déneigement des trottoirs publics)	Détails (temps nécessaire au déneigement, détails, etc.)	Aide aux personnes âgées ou ayant une incapacité	Autres commentaires
Calgary (Alb.)	Oui	Conformément au <i>Règlement sur les rues</i> n° 20M88, le propriétaire ou l'occupant de toute propriété privée est tenu d'enlever la neige ou la glace sur tous les trottoirs attenants à sa propriété dans les 24 heures suivant la fin des précipitations. L'enlèvement de la neige et de la glace sur les trottoirs qui ne sont pas adjacents à la propriété privée est également assujéti à un système d'établissement des priorités approuvé par le Conseil municipal – Tous les autres sont de la responsabilité du propriétaire de bien-fonds attenant (Règlement municipal). <a href="http://www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_0_104_0_0_35/http%3B/co%20tent.calgary.ca/CCA/Ville+Hall/Business+Units/Roads/Road+Maintenance/Snow+and+Ice+Control/Snow+and+Ice+Control.htm">http://www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_0_104_0_0_35/http%3B/co%20tent.calgary.ca/CCA/Ville+Hall/Business+Units/Roads/Road+Maintenance/Snow+and+Ice+Control/Snow+and+Ice+Control.htm</a>	<a href="#">Snow Angels</a> est un programme encourageant les résidents à aider leurs voisins, particulièrement les personnes âgées ayant besoin d'aide à déneiger.	La Ville a établi une liste des trottoirs qu'elle entretient et qu'elle n'entretient pas l'hiver. Les trottoirs qu'elle entretient sont classés en un système d'établissement des priorités qui est modifié selon les suggestions et les recommandations des employés affectés aux opérations. Si un propriétaire place une obstruction (par ex. : une haie) qui n'a pas été approuvée, cette partie du trottoir perd alors son statut prioritaire par la Ville et devient la responsabilité du propriétaire de bien-fonds attenant.
Cambridge (Ont.)	Oui	Le <i>Règlement sur le déneigement des trottoirs</i> n° 273-05 exige que les propriétaires dégagent tous les trottoirs attenants dans les 24 heures suivant la fin des précipitations. La Ville n'entretient que les allées dans certains secteurs tels que les allées qu'empruntent les écoliers ou les personnes âgées afin de se rendre directement à des destinations particulières. <a href="http://cambridge.ca/article.php?ssid=153">http://cambridge.ca/article.php?ssid=153</a>		
Edmonton (Alb.)	Oui	Les propriétaires sont responsables d'enlever toute la neige et la glace sur les trottoirs de la Ville adjacents à leur propriété dans les 48 heures suivant la fin des précipitations ( <i>Règlement sur la circulation</i> n° 5590) <a href="http://edmonton.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_2_2582169_0_0_18/">http://edmonton.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_2_2582169_0_0_18/</a>	Il existe plusieurs organisations qui offrent leur aide aux résidents (dans les secteurs non urbains) telles que la « Seniors Association of Greater Edmonton (SAGE) »	
Toronto (Ont.)	Oui, avec quelques exceptions	Tous les propriétaires ou occupants d'immeuble sont tenus, dans les 12 heures suivant la fin des précipitations de neige, de pluie ou de grêle, de dégager et de déneiger les trottoirs adjacents à la route se trouvant devant ou derrière leur immeuble, ou à côté de celui-ci. Lorsque les trottoirs sont glissants, du sable, du sel ou tout autre produit adéquat doit être épandu de sorte à recouvrir complètement la surface glissante, au besoin. <a href="http://www.toronto.ca/legdocs/municode/1184_719.pdf">http://www.toronto.ca/legdocs/municode/1184_719.pdf</a>		La Ville fournit une carte des secteurs où la Ville peut et ne peut pas dégager la neige et la glace (p. ex. : elle ne peut le faire au centre-ville)
Waterloo (Ont.)	Oui	<i>Règlement n° 82-12</i> . Dans les 24 heures suivant les précipitations, le propriétaire d'immeuble, que ce dernier soit occupé ou non, est tenu de déneiger les trottoirs adjacents aux routes se trouvant devant ou derrière son immeuble, ou à côté de celui-ci (en vigueur d'octobre à mars). <a href="http://waterloo.ca/Portals/57ad7180-c5e7-49f5-b282-c6475cdb7ee7/LIBRARY_BYLAWS_documents/1982_012SNW.doc">http://waterloo.ca/Portals/57ad7180-c5e7-49f5-b282-c6475cdb7ee7/LIBRARY_BYLAWS_documents/1982_012SNW.doc</a>	La Ville met à la disposition des résidents de plus de 65 ans ou ayant une incapacité physique, un numéro qu'ils peuvent composer afin d'obtenir de l'aide au déneigement.	« Clear Walks » est un programme conçu afin d'augmenter la mobilité des personnes âgées ou ayant une incapacité, et des enfants au cours de l'hiver; il encourage les voisins à s'entraider afin de maintenir les trottoirs dégagés.

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

<p align="center"><b>Tableau 10.3 (suite)</b> Entretien des trottoirs en hiver dans d'autres compétences</p>				
Ville	Règlement O/N (en matière de déneigement des trottoirs publics)	Détails (temps nécessaire au déneigement, détails, etc.)	Aide aux personnes âgées ou ayant une incapacité	Autres commentaires
Regina (Sask.)	Généralement non, avec quelques exceptions	Les commerçants dans le secteur du centre-ville sont tenus d'enlever la neige et la glace sur les trottoirs devant leurs immeubles, dans les 24 heures suivant la fin des précipitations. Tous les propriétaires d'immeubles d'habitation et commerciaux de la Ville sont tenus d'enlever la neige et la glace sur leurs trottoirs dans les 48 heures suivant le début des précipitations. Épandre du sable/du gravillon au besoin. <i>Règlement sur la propreté des terrains privés n° 9881.</i> <a href="http://www.regina.ca/content/info_services/bylaws/hiver.shtml">http://www.regina.ca/content/info_services/bylaws/hiver.shtml</a>		
Halifax (N.-É.)	Oui, avec quelques exceptions	Les artères principales et du secteur Capital sont prioritaires, suivi des trajets d'écoliers, ensuite les rues et les allées résidentielles. Le déneigement a lieu en fonction de l'endroit. Les normes s'appliquent seulement aux trottoirs dont le secteur est catégorisé et entretenu par la municipalité régionale d'Halifax. Dans d'autres secteurs, les trottoirs sont la responsabilité du propriétaire de bien-fonds attenant, et sont assujettis aux règlements énoncés dans le <i>Règlement n° S-300.</i> <a href="http://www.halifax.ca/leSIGlacion/bylaws/hrm/bls300.pdf">http://www.halifax.ca/leSIGlacion/bylaws/hrm/bls300.pdf</a>		
Kingston (Ont.)	Non	Responsabilité municipale. La Ville a établi un système qui détermine la priorité de déneigement selon la catégorie de trottoir et l'accumulation de neige, la circulation piétonnière, la proximité de routes à forte densité de circulation et la facilité à laquelle les trottoirs peuvent être dégagés. <a href="http://www.cityofkingston.ca/residents/transportation/streets/winter/">http://www.cityofkingston.ca/residents/transportation/streets/winter/</a>		La catégorie de trottoir est basée sur la catégorie de route en bordure de laquelle le trottoir est situé. Le déneigement des trottoirs dans la Zone d'amélioration commerciale du centre-ville est la responsabilité du propriétaire de bien-fonds attenant (Règlement n° 10). Toutefois, dans le cas de fortes chutes de neige ou d'accumulation de glace importante, un dégagement initial sera effectué afin de permettre l'accès.
London (Ont.)	Non	Responsabilité de la Ville basée sur un système qui détermine la priorité comprenant plus de 58 zones. Les priorités sont déterminées en fonction du volume de la circulation routière dans les 58 secteurs de la ville; les itinéraires d'autobus figurant parmi les priorités. <a href="http://www.london.ca/cityhall/EnvServices/faq_snow.htm">http://www.london.ca/cityhall/EnvServices/faq_snow.htm</a>		En moyenne, la ville reçoit un peu plus de 210 cm de neige, semblable à Ottawa. Les endroits suivants ne font pas partie des services de déneigement de la Ville : les allées et sentiers dans les parcs, les rues et les trottoirs des nouveaux lotissements résidentiels, les allées privées, les entrées et les routes privées (y compris les routes internes des complexes d'habitation en rangée, des centres commerciaux, etc.), les services de déneigement pour les personnes âgées et ayant une incapacité ne sont pas offerts par les employés de la voirie. Des bénévoles de nombreux groupes communautaires et religieux locaux viennent en aide à ces personnes.

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

## 10.5 Entretien et restauration des sentiers

### 10.5.1 Autres compétences

La plupart des compétences ont mis en place des programmes afin de planifier et d'aménager les réseaux de sentiers, toutefois, les normes d'entretien et de restauration de ces sentiers diffèrent considérablement d'une compétence à l'autre. Malgré que l'entretien et la restauration constituent un aspect très important du maintien de la qualité et de la sécurité de l'infrastructure, de nombreuses compétences n'ont pas de pratiques d'entretien en place.

En 2004, de entrevues téléphoniques ont été menées auprès d'un douzaine de municipalités du Sud de l'Ontario afin de déterminer l'ampleur globale de l'entretien des sentiers, d'apprendre quels sont les enjeux importants et les priorités, et d'avoir une meilleure idée des coûts élémentaires se rattachant à l'entretien des sentiers<sup>(108)</sup>. Voici un sommaire des réponses :

#### Généralités

- Très peu de municipalités entretiennent leurs sentiers l'hiver. Parmi celles qui le font, aucune n'indique qu'elle entretient tous ses sentiers l'hiver; on opte plutôt pour le déneigement des sentiers asphaltés seulement, et uniquement dans les secteurs qui connaissent un fort volume de circulation ou qui constituent une voie principale à des fins utilitaires (trajet vers les écoles, voies principales à l'usage des cyclistes ou des piétons).
- Plusieurs municipalités indiquent qu'elles disposent de politiques écrites qui définissent de quelle façon les divers types de sentiers seront entretenus (en quoi consiste l'objectif/la norme de l'entretien, de quelle façon l'entretien sera réalisé, etc.). La plupart des municipalités qui ne possèdent pas de politique à cet égard s'attachent à en élaborer une.
- La plupart offrent un numéro d'urgence/d'assistance en ligne qui permet aux usagers d'aviser les autorités des secteurs qui ont un besoin urgent de réparations, ou de collecte des ordures (collecte dans les 48 heures de l'appel). Aucun des numéros d'urgence ne s'applique aux sentiers, la plupart du temps ils sont compris dans les services d'assistance en ligne des parcs ou même des numéros d'urgence des parcs, des routes et des infrastructures de l'ensemble de la ville.
- Dans la plupart des cas, on indique que les sentiers pourraient être mieux entretenus, mais que les ressources sont insuffisantes (manque de personnel et de temps).
- La plupart mènent une vérification annuelle de la sécurité, pas nécessairement spécifique aux sentiers, souvent dans le cadre de la vérification annuelle générale de la sécurité requise pour les parcs, les terrains de jeux et installations de loisirs, et la sécurité personnelle.
- L'entretien préventif ou proactif, particulièrement en ce qui a trait à l'état du revêtement des sentiers, à la signalisation, aux déchets et au vandalisme (y compris les graffitis) est cité comme un facteur clé de réussite.



*Etobicoke (Ont.)*

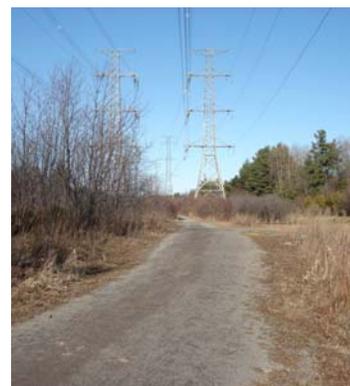
108 Enquête sur l'entretien des sentiers municipaux. Entrevues téléphoniques menées par Stantec, 2004.

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

- La plupart se servent de patrouilleurs de sentier ou de surveillants (souvent de secteur) pour surveiller les conditions des sentiers de façon régulière (aussi souvent qu'une fois par semaine) et déterminer les priorités des travaux d'entretien, ou encore pour surveiller les zones problématiques.
- Certaines municipalités tiennent un carnet d'entretien afin d'établir l'horaire des travaux, les priorités, les normes à atteindre et les méthodes de suivi après la réalisation des travaux. Elles signalent que cette méthode les aide à prévoir quels seront les sentiers qui nécessiteront le plus de travaux d'entretien.

### Techniques d'entretien et facteurs à considérer

- Les sentiers dont le revêtement est en asphalte ont une durée de vie d'environ 15 à 20 ans. De nombreuses municipalités indiquent qu'elles doivent reconstruire de nombreux sentiers qui ont été aménagés dans les années 1970 et 1980. Au cours du processus, elles découvrent que les sentiers sont trop étroits pour répondre aux volumes de circulation actuels, les divers types d'usagers et la demande élevée des sentiers.
- Les sentiers qui ont été adéquatement aménagés initialement (bonne base, bien compactée, adéquatement drainée) présentent le moins de problèmes sur le plan de l'entretien.
- De nombreuses municipalités signalent que l'érosion constitue un défi de taille, et que le « durcissement des sentiers » avec asphalte dans les pentes est la meilleure façon de prévenir davantage d'érosion. Certaines ont essayé d'autres composés liant de sol dans les pistes se trouvant dans une pente et qui sont sujettes à l'érosion constante. On signale des réussites variées.
- La tonte du gazon en bordure des sentiers est effectuée régulièrement. Selon l'emplacement du sentier, elle peut être effectuée toutes les semaines, toutes les deux semaines ou tous les mois. La largeur de la bande tondu varie de 0,5 m à 2 m selon la municipalité et l'endroit; la tonte contribue à garder la zone du sentier dégagée. Cela peut également aider à lutter contre les mauvaises herbes et l'invasion des mauvaises herbes dans les revêtements de sentier composés d'éléments granuleux.
- La majorité des municipalités n'emploie pas de produits chimiques pour lutter contre les mauvaises herbes, de temps à autre, le produit « Round-up » peut-être utilisé, lors de circonstances particulières ou pour des endroits qui posent problèmes. Certaines mettent à l'essai d'autres solutions de rechange, telles que la tonte de près et à la vapeur.
- Plusieurs municipalités ont formé leurs conducteurs de tondeuse à mieux observer lorsqu'ils tondent les gazons afin de remarquer les endroits posant problèmes.
- Les ordures sont ramassées régulièrement (c.-à-d., aux 10 jours), et les contenants sont situés au bout des segments de sentier où ils sont facilement accessibles aux véhicules de service. Certains sentiers sont dotés de contenants à déchets installés dans le sol dans les zones à forte circulation où il est nécessaire de vider les poubelles plus souvent que lors de la collecte régulière. Il s'agit d'unités plus grandes, spécialement conçues, installées dans des alvéoles souterraines. Les déchets ne s'envolent pas au vent, la poubelle n'est pas renversée, a



Ottawa

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

meilleure apparence et n'a pas besoin d'être vidée aussi souvent que la poubelle hors terre.

- Les travaux effectués sur une base saisonnière comprennent le nettoyage des buses et l'émondage le long des sentiers.
- Le nivellement/l'entretien des revêtements de sentier composés d'éléments granuleux est effectué une fois par année ou au besoin après de fortes tempêtes dans les zones sujettes à l'érosion.
- Parmi les travaux effectués sur un cycle de 3 à 5 ans, on compte la remise en état des panneaux, le nettoyage et la remise en état des bancs.
- Parmi les travaux effectués en fonction des besoins, on compte le déplacement et le marquage des dangers apparents dans les 24 heures après leur signalement, l'inspection/la surveillance des zones dans le sentier qui sont sujettes aux dommages à la suite de fortes tempêtes, les réparations aux articles saccagés, des petites réparations aux éléments structuraux tels que les ponts, les revêtements de sentier, les rampes, les bancs, les portillons et les panneaux de signalisation.
- Les travaux importants de rénovation/de remplacement des grosses structures telles que les ponts, les kiosques, les portillons, les terrains de stationnement et les revêtements en asphalte des sentiers ont été en général décrits comme étant des structures à remplacer à tous les 10 à 20 ans.
- Dans la plupart des cas, les employés des parcs, dans le cadre de leurs travaux réguliers d'entretien avaient effectué l'entretien des sentiers. Lorsque de vastes programmes d'entretien ont été signalés, une main-d'œuvre saisonnière supplémentaire a été ajoutée aux effectifs (souvent des étudiants embauchés pour l'été). Dans certains cas, les programmes des bénévoles « adoptez un sentier » se sont avérés utiles pour l'entretien de base et la surveillance de sentier.
- La plupart des municipalités n'éclairent pas leurs sentiers. L'installation et l'entretien de systèmes d'éclairage sont perçus comme des éléments qui coûtent cher, et un sentier éclairé peut donner une fausse impression de sécurité. Certaines municipalités installent un système d'éclairage dans des zones problématiques ciblées où les gens signalent des activités inappropriées.
- La plupart des municipalités accomplissent le travail avec leurs propres effectifs, elles ne le donnent en sous-traitance que lors de la construction de nouveaux sentiers ou de travaux d'améliorations majeurs de sentiers (c.-à-d. l'installation d'asphalte qui requiert de l'équipement spécialisé).
- La gestion de l'entretien relève généralement des budgets opérationnels des parcs, mais peut parfois relever d'un budget d'entretien de sentiers distinct, très souvent regroupé avec d'autres budgets d'entretien des parcs. Le personnel qui assure le suivi, généralement satisfait du niveau de service offert aux résidents, signale que les sentiers en zone urbaine coûtent environ 340 \$ à 370 \$/km/année (n'incluant aucun frais d'entretien hivernal). Il peut se situer à aussi peu que 25 \$/km/année pour les sentiers en zones rurales (c.-à-d. les sentiers aménagés sur les lignes de chemin de fer abandonnées). Ces budgets comprennent habituellement l'entretien régulier et les travaux d'amélioration (les matériaux et la main-d'œuvre), mais pas les travaux d'amélioration importants. Le financement des travaux d'améliorations importants (reconstruction, asphaltage, travaux de réfection de la chaussée

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

asphaltée, ajout de stationnement, panneaux de signalisation, etc.) provient habituellement des budgets d'immobilisations.

- Le seul équipement spécial dont on a fait mention pour l'entretien de sentier était la niveleuse/la surfaceuse servant à niveler la surface, et à délimiter les bordures du sentier.

### 10.5.2 Ottawa

Actuellement à Ottawa, il n'existe aucune approche coordonnée intégrée visant l'entretien et la restauration/le remplacement des sentiers à travers la ville. En général, l'entretien des sentiers relève de la direction municipale qui est responsable de la propriété sur laquelle sentier est situé. La Direction des opérations de surface est la direction qui fournit souvent le plus de services pour le compte des autres directions.

#### 10.5.2.1 Sentiers polyvalents à l'intérieur de la Ceinture de verdure

La plus grande partie de la croissance démographique et de la croissance du secteur de l'emploi à Ottawa se fera dans les collectivités urbaines des secteurs ouest et sud, en dehors de la Ceinture de verdure. On s'attend également à ce que les déplacements piétonniers à l'intérieur et à travers la Ceinture de verdure augmentent également. Quelque 141 kilomètres de routes municipales sillonnent la Ceinture de verdure, dont certaines font actuellement l'objet d'améliorations telles que des travaux d'élargissement ou de prolongement. Outre le réseau routier, la Ceinture de verdure compte plus de 100 kilomètres de sentiers polyvalents, dont bon nombre font partie du vaste réseau de sentiers de la Commission de la capitale nationale.

À l'intérieur de la Ceinture de verdure, les parcours piétonniers prennent la forme de trottoirs, mais dans bien des cas ils empruntent des sentiers polyvalents. On s'attend à ce que les piétons continuent d'utiliser les sentiers polyvalents à des fins utilitaires, selon les mesures énoncées dans le Plan directeur des transports (PDT). Le PDT stipule que là où c'est possible de le faire, la Ville aménagera des trottoirs ou des sentiers polyvalents au moins d'un côté des voies artérielles nouvelles ou reconstruites à l'intérieur ou à proximité de la Ceinture de verdure. Par conséquent, il se pourrait qu'à certains endroits, le seul parcours piétonnier disponible le long d'une voie artérielle soit un sentier polyvalent. Les normes d'entretien de ces sentiers polyvalents devrait donc être les mêmes que celles qui s'appliquent à l'entretien des trottoirs qui longent les voies artérielles, plutôt que de correspondre aux normes inférieures visant les sentiers polyvalents, lesquels sont perçus davantage comme des sentiers récréatifs que des voies essentielles.

#### 10.5.2.2 Entretien des sentiers en hiver

Avant la fusion des municipalités, l'ancienne Ville d'Ottawa avait adopté des critères permettant de déterminer quels sentiers seraient entretenus pendant l'hiver. Les critères ont d'abord été introduits dans les années 1980 et ont été officialisés à la fin des années 1990. Depuis la fusion, ces critères ont été régulièrement employés, toutefois, ils n'ont pas été officiellement adoptés. Le **tableau 10.4** présente les critères officiels/approuvés, les critères officieux et d'autres facteurs à considérer.

L'application uniquement des critères officiels/approuvés de l'ancienne Ville d'Ottawa s'est révélée difficile, car ces critères ont tendance à être trop restrictifs.

*« Il faut que les sentiers du parc des Commissaires soient déneigés pour que nous n'ayons pas à marcher sur l'avenue Bronson. »*

– Un résident d'Ottawa

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

Dans la plupart des circonstances, le personnel applique des critères additionnels, lesquels sont utiles au processus décisionnel. En règle générale, on tient davantage compte de la fonction du sentier dans le contexte de l'ensemble du réseau piétonnier. Par exemple, si un sentier répond aux critères A et B, mais pas aux critères C (voir le tableau 10.4), ce sentier devrait être asphalté de façon prioritaire afin de satisfaire à toutes les exigences de l'entretien hivernal.

Officialiser ces critères aiderait à améliorer notre capacité à recommander quels sentiers doivent être entretenus l'hiver. Cependant, chaque cas devrait être évalué individuellement non seulement en regard des critères approuvés, mais aussi en fonction d'autres facteurs propres au site.

Pour déterminer son admissibilité à l'entretien hivernal, un sentier doit :

- faire partie intégrante du réseau piétonnier de la ville;
- se trouver sur une emprise routière de la Ville ou sur une autre propriété appartenant ou n'appartenant pas à la Ville (p. ex., corridor d'hydroélectricité) si un accord juridique existe entre les propriétaires et la Ville;
- comporter un revêtement amélioré en asphalte ou en matériau granuleux, par exemple.

Les sentiers qui ne seront pas entretenus l'hiver sont ceux qui mènent directement du réseau piétonnier de la Ville à une propriété privée (p. ex., une école, un terrain résidentiel, un immeuble, etc.) conçue à l'usage principal des utilisateurs de ladite propriété.

**Figure 10.3**

Sentier entretenu durant l'hiver



Source : Facility Bike Club <http://facilitybikeclub.blogspot.com/>

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

**Tableau 10.4**

Critères de sélection des sentiers bénéficiant d'un entretien hivernal

<b>A. Doit répondre à tous les critères suivants :</b>	
<b>1.</b>	Le sentier est situé sur une propriété de la Ville d'Ottawa ou dans le cas contraire, il est situé sur une propriété pour lequel il existe une entente légale entre le propriétaire du terrain et la Ville.
et	
<b>2.</b>	Le sentier a une surface pavée (asphaltée).
et	
<b>3.</b>	Le sentier ne crée pas de parcours de rechange à un trottoir ou à un sentier existant, entretenu par la Ville (seuil de 400 m).
et	
<b>B. L'un des critères suivants :</b>	
<u><b>1.</b></u>	Le sentier est équipé d'éclairage.
ou	
<u><b>2.</b></u>	Le sentier assure un accès aux piétons vers un lieu/attrait communautaire, tel que : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport en commun rapide (Transitway)</li> <li>• Circuit du transport en commun (circuit d'autobus)</li> <li>• École</li> <li>• Centre communautaire</li> <li>• Parc (y compris les terrains à vocation de parc)</li> <li>• Résidence pour aînés</li> <li>• Soins de longue durée (foyer de soins infirmiers)</li> <li>• Bibliothèque</li> <li>• Église</li> <li>• Autre institution publique</li> <li>• Centre commercial/de détail</li> <li>• Secteur d'affaires/industriel</li> <li>• Centre d'emploi</li> </ul>
<u>ou</u>	
<b>3.</b>	Le sentier relie des rues à cul-de-sac ou des impasses, là où il n'y a aucune route de rechange.

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

### **10.5.2.3 Éclairage des sentiers**

Lorsqu'il est utilisé adéquatement, l'éclairage des sentiers peut améliorer le caractère d'un parc, accroître les possibilités d'utilisation des terrains de la ville et réduire les risques associés à l'utilisation des sentiers la nuit. Néanmoins, l'éclairage des sentiers suscite la critique dans certaines municipalités du fait que cet éclairage entraîne une fausse impression de sécurité chez les usagers. La politique de la Ville d'Ottawa en matière d'éclairage des sentiers des parcs (2003) stipule ce qui suit : « *La Ville d'Ottawa a pour politique d'éclairer les sentiers des parcs lorsque les besoins de la communauté et des programmes nécessitent l'utilisation de ces sentiers la nuit, et ce, afin d'assurer un degré de sécurité raisonnable aux usagers.* » [adaptation] En vertu de cette politique, les sentiers éclairés ne visent pas à remplacer les autres voies de circulation plus sécuritaires, la nuit, comme les trottoirs. L'éclairage des sentiers n'est pas considéré comme une mesure de sécurité adéquate dans les secteurs isolés et dans les secteurs fortement criminalisés ou problématiques. Pour tous les parcs où l'on propose d'installer un système d'éclairage, le personnel de la Ville est tenu de mener une vérification de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) pour confirmer la viabilité de l'utilisation nocturne des sentiers. Parmi les éléments de cette vérification normalisée, on compte la surveillance des usagers de ces sentiers, l'existence de trajets de rechange sécuritaires, le repérage des zones dangereuses, l'analyse des statistiques criminelles et des entrevues auprès des résidents qui sont voisins des parcs et des agents de la paix de la communauté.

#### **Recommandation 10.3**

##### **Recommandation à la Ville:**

**Entreprendre un examen approfondi des rôles et responsabilités de la gestion du continuum du cycle de vie (planification, construction, entretien, restauration, travaux de réfection et éclairage) des sentiers de sorte que la responsabilité de tous les aspects de l'infrastructure du réseau piétonnier soit prise en compte et soit assignée à la direction ou au service pertinent. (Voir les recommandations 7.1 et 7.3.)**

#### **Recommandation 10.4**

##### **Recommandation à la Ville:**

**Adopter les critères d'entretien des trottoirs et sentiers présentés au tableau 10.4.**

---

## **10.6 Sommaire des recommandations**

### **Recommandations à la Ville:**

**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.**

**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 *Snow-Go*. À ces programmes peuvent s'ajouter l'élaboration et**

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

la mise en œuvre de nouveaux programmes en vue de répondre à des besoins particuliers.

**10.3** Entreprendre un examen approfondi des rôles et responsabilités de la gestion du continuum du cycle de vie (planification, construction, entretien, restauration, travaux de réfection et éclairage) des sentiers de sorte que la responsabilité de tous les aspects de l'infrastructure du réseau piétonnier soit prise en compte et soit assignée à la direction ou au service pertinent. (Voir les recommandations 7.1 et 7.3.)

**10.4** Adopter les critères d'entretien des trottoirs et sentiers présentés au tableau 10.4.