

4. Optimiser le potentiel piétonnier

Aperçu du chapitre	
Mesures recommandées	
<i>Mesure 4-1</i>	Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa
Section 4.1 Construire un réseau piétonnier continu et bien relié	
<i>Mesure 4-2</i>	Agrandir le réseau piétonnier
Section 4.2 Créer un environnement propice à la marche	
<i>Mesure 4-3</i>	Maximiser le niveau de service pour les piétons dans certains secteurs
<i>Mesure 4-4</i>	Offrir des installations de qualité
<i>Mesure 4-5</i>	Assurer un entretien d'hiver approprié
Section 4.3 Améliorer la sécurité des piétons et la promotion de la marche	
<i>Mesure 4-6</i>	Offrir des programmes pour assurer la sécurité des piétons
<i>Mesure 4-7</i>	Accroître la sensibilisation à la marche et la visibilité de celle-ci

La popularité de la marche est un indicateur d'une ville dynamique et durable. Comme le vélo, le transport en commun et le covoiturage, la marche permet de conserver les ressources naturelles et de réduire la pression sur le réseau routier, et ce, tout en améliorant la santé, en préservant l'environnement et en soutenant l'activité économique. Parmi les principaux facteurs qui peuvent motiver plus de gens à marcher, mentionnons les suivants.

- Des distances raisonnables entre le point de départ et le point d'arrivée
- Des voies piétonnières agréables, directes et sans entraves
- Des liens pratiques donnant accès aux installations de transport en commun, aux écoles, aux parcs et aux installations communautaires
- De nombreuses possibilités de traverser les routes principales et les autres obstacles en toute sécurité
- Des espaces extérieurs, publics et privés, conçus pour assurer la sécurité des personnes
- Un entretien adéquat des installations piétonnières, particulièrement en hiver
- Des attitudes individuelles positives à l'égard de la marche

Une version actualisée du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, préparée en parallèle avec le présent plan directeur des transports, traite des améliorations à apporter dans tous les secteurs clés. Le lecteur peut consulter ce plan s'il désire obtenir plus de détails sur les moyens qui seront pris pour faire d'Ottawa une ville véritablement propice à la marche.

Mesure 4-1 : Mettre en œuvre le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa

Charte du piéton. En 2011, la Ville d'Ottawa a signé la *Charte internationale de la marche*. Fondée sur ce document, la mise à jour du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa comprend une Charte du piéton adaptée à la Ville d'Ottawa qui établit la vision, les buts et les objectifs de la Ville en matière de circulation piétonnière. La Charte énonce un engagement visant à créer une ville où les gens choisissent de marcher et définit une série de principes pour créer un environnement urbain propice à la marche.

Stratégies. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa contient un certain nombre de politiques et de mesures que la Ville doit mettre en œuvre. Ces éléments constituent une approche multidisciplinaire intégrée visant à augmenter la sécurité, la commodité et le confort pour les piétons à Ottawa au cours des deux prochaines décennies. Ces principes touchent l'utilisation des sols, l'expansion du réseau piétonnier, la conception d'installations routières et piétonnières, l'entretien, les programmes de sécurité, l'information, la promotion, l'engagement des intervenants, la collaboration intergouvernementale et la mesure du rendement. Le présent chapitre met l'accent sur trois éléments clés, à savoir l'expansion du réseau piétonnier (section 4.1), la création et l'entretien d'un environnement propice à la marche (section 4.2) ainsi que la sécurité et la promotion de la marche (section 4.3).

Cibles. La section 2.4 du présent plan établit comme objectif pour l'horizon 2031 d'obtenir une part modale pour la marche de 10 % dans l'ensemble de la ville pendant la période de pointe du matin. Cet objectif constitue une légère augmentation par rapport aux niveaux actuels et demeure le même que celui fixé dans le PDT de 2008. Étant donné que les nouveaux aménagements prévus dans la ville devraient être réalisés principalement dans les banlieues situées à l'extérieur de la Ceinture de

verdure, et étant donné les taux de recours à la marche inférieurs dans ces secteurs, le maintien des niveaux actuels de marche est considéré comme un objectif relativement ambitieux qui nécessitera l'amélioration des installations et des environnements piétonniers dans l'ensemble de la ville.

4.1 Construire un réseau piétonnier continu et bien relié

Mesure 4-2 : Agrandir le réseau piétonnier

Approches en matière d'expansion. La Ville agrandira stratégiquement son réseau d'installations piétonnières en utilisant trois approches différentes.

- *Nouveaux aménagements* soumis au processus d'examen des demandes d'aménagement, ce qui représente environ 60 % des nouveaux trottoirs de 2010 à 2012
- *Projets de construction et de reconstruction de routes*, ce qui représente environ 30 % des nouveaux trottoirs
- *Projets de modernisation* pour mettre en place les liens manquants dans le réseau piétonnier, ce qui représente environ 10 % des nouveaux trottoirs

Les deux premières approches sont les plus rentables, occasionnent le moins de perturbations dans les collectivités et contribuent à l'optimisation du paysage de rue dans son ensemble. La troisième approche est un outil important qui permet à la Ville de combler les lacunes du réseau, même si elle se révèle moins efficace et peut ne pas être en mesure de respecter toutes les normes de conception lorsque des contraintes physiques existent. La Ville recensera, évaluera et priorisera de façon régulière certains projets de modernisation (à l'aide des critères décrits dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa mis à jour) et les mettra en œuvre selon les ressources disponibles.

Installations piétonnières sur les routes. Dans le cadre de son examen des demandes d'aménagement et pendant la réalisation des projets de construction routière, la Ville exigera l'aménagement d'installations piétonnières sur toutes les routes, actuelles, nouvelles et reconstruites, de la manière indiquée ci-après.

- Des deux côtés des artères et des routes collectrices dans les zones urbaines et les villages ruraux

- Au moins d'un côté de toutes les artères et routes collectrices traversant la Ceinture de verdure, si cela est pertinent pour le contexte urbain
- Des deux côtés de toutes les routes empruntées par le service de transport en commun dans les zones urbaines et les villages ruraux
- Sur les routes locales qui mènent directement aux stations de transport en commun et aux arrêts d'autobus, aux écoles, aux parcs publics, aux centres de loisirs, aux immeubles publics et aux institutions ainsi qu'aux centres commerciaux, de vente au détail ou d'emploi
- Au sein des quartiers, entre ceux-ci ainsi que depuis les routes locales jusqu'aux artères et aux routes collectrices à des intervalles suffisants pour créer des collectivités perméables propices à la marche
- Partout où le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, un plan secondaire ou un plan de conception communautaire le prescrit

Dans les couloirs routiers où un tel aménagement est possible, on peut avoir recours à un sentier polyvalent pour remplacer les trottoirs; ce sentier doit être entretenu toute l'année, sous réserve des politiques concernant l'entretien d'hiver (voir la mesure 4-5).

Installations piétonnières donnant accès au transport en commun ou reliant des quartiers. La Ville exigera l'aménagement d'installations piétonnières dans les situations suivantes.

- Liens directs vers les stations de transport en commun rapide (voir la section 6.2), les arrêts d'autobus et les autres principales destinations des piétons
- Sentiers polyvalents dans les couloirs de transport en commun rapide ou à proximité de ceux-ci (lorsque les contraintes physiques le permettent) construits dans le cadre de projets de transport en commun rapide (voir la section 6.1)
- Passages pour piétons dans les couloirs de transport en commun rapide, en fonction de la nature de la demande et des autres possibilités de passage (voir la section 6.1)
- Passages pour piétons pour relier les quartiers qui sont séparés par des routes ou d'autres obstacles physiques, là où la sécurité n'est pas mise en péril

Le présent plan ne contient pas de liste définitive des projets d'installations pour piétons. La pièce 4.1 indique les enveloppes du budget d'immobilisations prévues pour différents types de projets piétonniers.

Pièce 4.1 Projets piétonniers – coûts des immobilisations par type d'installations (en millions de \$)

Type d'installations	Phase 1 : 2014-2019	Phase 2 : 2020-2025	Phase 3 : 2026-2031	Total
Liens communautaires généraux et liens dans les zones d'aménagement axé sur le transport en commun	8,25	9,0	9,0	26,3
Structures de sentier polyvalent ¹	13,0	13,0	14,0	40,0
Total	21,25	22,0	23,0	66,3

Remarque : ¹ inclut la passerelle de la rivière Rideau, la passerelle du canal Rideau et d'autres grandes structures.

Tous les coûts sont exprimés en dollars de 2013.

4.2 Créer un environnement propice à la marche

La création d'un environnement véritablement propice à la marche est un objectif dont il faut tenir compte dans les nombreuses activités de la Ville, notamment le zonage, l'examen des demandes d'aménagement, les plans de conception communautaire, les plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC), les concepts de route et les plans de paysagement. Il faut également tenir compte de nombreux facteurs diversifiés, y compris les immeubles et les espaces publics ainsi que l'infrastructure de transport. La présente section traite de certains des éléments les plus importants du potentiel piétonnier.

Mesure 4-3 : Maximiser le niveau de service pour les piétons dans certains secteurs

Maximiser le niveau de service. L'un des principaux obstacles à la marche est la distance que les piétons doivent franchir aux intersections avec signaux pour piétons. Le simple fait d'aménager un passage pour piétons n'est peut-être pas suffisant pour assurer un niveau de service adéquat. Les voies de circulation multiples (que ce soit pour continuer tout droit ou pour tourner à gauche ou à droite), les voies de virage à droite à circulation libre et les grands rayons de trottoir qui pourraient être requis par les gros camions, mais qui permettent aux véhicules automobiles de s'engager dans le

virage à des vitesses plus élevées – toutes ces caractéristiques peuvent avoir une incidence sur la création d'un environnement propice aux piétons. Les voies doubles pour les virages à gauche, les voies pour continuer tout droit (trois ou plus), les voies pour virage à droite distinctes et les voies de décélération et d'accélération doivent être évitées, particulièrement dans les zones où la Ville veut mettre l'accent sur la marche (centre-ville, rues principales, centres polyvalents et autres zones de densification). Les plans tenteront d'améliorer les niveaux de service aux endroits où les obstacles à la marche sont importants.

Indicateur de niveau de service. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa recommande le recours à une méthode quantitative pour évaluer le niveau de service pour les piétons aux intersections. Cet indicateur se veut un outil pour mesurer le niveau de service pour les piétons. Il facilitera le processus décisionnel lorsque des compromis sont nécessaires, ce qui est généralement le cas le long des rues principales, au centre-ville et dans les zones axées sur le transport en commun, les centres polyvalents et les zones de densification. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- tenir compte des principaux facteurs qui ont une incidence sur la conception physique et le contrôle des intersections du point de vue du piéton
- être relativement simple à mettre en œuvre
- tenir compte des attentes et des conditions locales

Mesure 4-4 : Offrir des installations de qualité

Lignes directrices en matière de conception axée sur les piétons. Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa recommande l'élaboration de nouvelles lignes directrices en matière de conception axée sur les piétons qui s'appliquent à la conception de nouvelles installations piétonnières et aux projets de construction ou de reconstruction de routes, à l'examen des demandes d'aménagement et à la préparation de plans de conception communautaire ou de plans secondaires. Les lignes directrices s'appliquent lorsque la demande justifie l'ajout d'éléments de conception améliorée. Par exemple :

- installations – largeur des trottoirs et matériaux utilisés, emplacement des sentiers, géométrie et alignement des intersections, passages aux intersections et en section

courante, signalisation de priorité pour piétons et voies piétonnières vers le transport en commun

- signalisation – panneaux, cartes et motifs de pavage pour permettre aux résidents et aux visiteurs de se repérer
 - accessibilité – respect des normes de conception en matière d’accessibilité de la Ville et prise en considération de la *Loi de 2005 sur l’accessibilité pour les personnes handicapées de l’Ontario* pour ce qui est des niveaux, des pentes, des traitements de surface, des guérites, des bornes de protection, des dépressions et des rampes d’accès aux intersections avec avertissements tactiles et des bancs le long des sentiers
 - éclairage – respect des politiques d’éclairage des rues, des parcs et des sentiers de la Ville et intégration des principes de la prévention du crime par l’aménagement du milieu (PCAM) pour soutenir les objectifs relatifs à la sécurité
1. paysage et environnement – boulevards avec bordures de rue et trottoirs qui permettent l’infiltration des eaux pluviales, arbres et plantations ainsi que pénétration de la lumière du soleil
 2. équipements et esthétique – bancs, stationnements pour vélos, poubelles, vues, art public, liens avec les espaces ouverts et mobilier urbain assurant confort et facilité d’entretien pendant toute l’année

Mesure 4-5 : Assurer un entretien d’hiver approprié

Entretien hivernal amélioré pour les principaux liens piétonniers. Dans le sondage sur l’attitude des navetteurs mené par la Ville d’Ottawa en 2013, le déneigement et le déglçage des installations piétonnières ont été les principales préoccupations soulevées par les résidents; 32 % des répondants estimaient que le déneigement des installations piétonnières était le service ayant le plus besoin d’amélioration. Les normes de qualité en matière d’entretien de la Ville établissent des niveaux d’entretien hivernal pour les installations piétonnières (p. ex., accumulations minimales de neige déclenchant une intervention et rapidité d’intervention après la fin des précipitations). Elles prévoient l’intervention la plus rapide (priorité 1) aux trottoirs du centre-ville et des centres d’emploi importants et accordent une priorité moindre aux autres installations pour piétons. La section 9.1 du présent PDT souligne l’attribution de fonds supplémentaires pour augmenter à moindre coût la priorité accordée à l’entretien

d'hiver des liens piétonniers à 600 mètres ou moins des stations de transport en commun rapide, à 200 mètres ou moins de couloirs de transport en commun haute fréquence et à 300 mètres ou moins des écoles. Cette amélioration offre un avantage particulièrement important aux usagers du train léger sur rail, du Transitway et de l'O-Train ainsi qu'aux élèves qui se rendent à l'école à pied.

4.3 Améliorer la sécurité des piétons et la promotion de la marche

Le cadre général du présent plan en matière de sécurité routière (voir la section 7.4) précise que les piétons constituent un groupe vulnérable d'usagers de la route qui justifie la prise de mesures particulières; le cadre en matière de gestion de la demande en transport (voir la section 8.1) considère également les piétons actuels et potentiels comme des segments clés du marché. La section qui suit présente un examen intégré et holistique des moyens que prendra la Ville pour promouvoir la marche et la rendre plus sécuritaire.

Mesure 4-6 : Offrir des programmes pour assurer la sécurité des piétons

Passages de routes. La Ville continuera d'améliorer les passages pour piétons aux intersections avec ou sans signaux afin de réduire la fréquence et la gravité des collisions évitables impliquant des piétons. L'actuel projet pilote d'évaluation de la sécurité des piétons permet l'application de mesures rentables.

Signaux sonores et signaux de compte à rebours pour piétons. La Ville continuera d'installer des signaux sonores pour piétons afin d'aider les piétons ayant une déficience visuelle à déterminer quand ils peuvent traverser une route en toute sécurité et dans quelle direction (plus de 640 dispositifs semblables sont déjà en place). La Ville continuera également à déployer des signaux de compte à rebours pour piétons qui réduisent l'incertitude quant aux dangers de traverser la route (plus de 415 dispositifs semblables sont déjà en place).

Routes sécuritaires jusqu'à l'école. À Ottawa, un certain nombre de partenaires collaborent pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de déplacement sécuritaires

et sains pour aller à l'école. La Ville continuera de soutenir des événements spéciaux et la planification des trajets scolaires, ce qui constitue une initiative pluridisciplinaire intensive menée en collaboration avec les écoles de la région.

Brigadiers et patrouilles de sécurité. La Ville compte actuellement 153 brigadiers adultes pour aider les enfants qui se rendent à l'école à pied et continuera d'examiner les demandes pour des brigadiers adultes et à soutenir leur déploiement, y compris l'installation de panneaux et le marquage des chaussées, là où de telles mesures sont justifiées et si les ressources le permettent. Le Service de police d'Ottawa travaille également avec les écoles pour former des élèves afin qu'ils effectuent des tâches de patrouille de sécurité, tandis que la Ville se charge d'installer la signalisation nécessaire.

Sécurité piétonnière en hiver. La Ville continuera d'offrir des programmes d'amélioration de la sécurité des piétons en hiver. Actuellement, ces programmes incluent le programme Snow Go, qui jumelle des personnes âgées et des personnes handicapées (et peut leur fournir de l'aide financière) avec des fournisseurs de services qui déneigeront les entrées de cour et les allées privées. Ils comprennent également le programme des bacs de gravillons qui déploie des bacs de gravillon « libre-service » pour trottoirs près des escaliers et des pentes raides ainsi que dans les zones où la circulation piétonne est intense et où vivent un grand nombre de personnes âgées ou utilisant des aides à la mobilité.

Mesures 4-7 : Accroître la sensibilisation à la marche et la visibilité de celle-ci

Promotion. Conformément à la question de l'engagement au travail traitée à la section 8.1 du présent plan, la Ville continuera de promouvoir la marche au travail par l'entremise de divers canaux de communication et en partenariat avec les employeurs, les écoles et les organismes communautaires. L'un des messages clés s'articulera non seulement sur l'aspect pratique de la marche comme mode de transport, mais sur son importance dans le cadre d'un mode de vie sain et actif.

Sensibilisation à la santé publique. Santé publique Ottawa continuera de promouvoir la marche dans le cadre de sa stratégie pour une alimentation saine et une vie active. Parmi les initiatives connexes, mentionnons la sensibilisation communautaire, les événements spéciaux, la publication d'information sur le Web, la promotion des groupes de marche, le soutien du programme de prêt de podomètres de la Bibliothèque publique d'Ottawa et un engagement direct avec les écoles et les lieux de travail pour promouvoir le transport actif et d'autres formes d'activité physique.