

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Flat-Sidewalk-and-Mountable-Curb Sidewalk Design Update

Objet : Avancement de la conception de trottoirs plats et de bordures franchissables

Submitted at: City Council

Présenté au : Conseil municipal

From/Exp.:

Date: October 2, 2024

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) : S.
Menard

Date : le 2 octobre 2024

OCC 2024-18

To/Destinataire :

General Manager, Infrastructure and Water Services / Directrice générale des Services
d'infrastructure et d'eau

Inquiry:

Flat-Sidewalk-and-Mountable-Curb Sidewalk Design Update

At the April 2023 meeting of the Transportation Committee, we brought a motion directing staff to consider, as part of the review of the sidewalk design guidelines, a sidewalk design in which the full width of the sidewalk remains flat and level, with a mountable curb serving to provide driveway access. The motion was carried at committee and at council.

With many street renewal projects underway and many more coming soon, residents are very interested in the development of an improved sidewalk design standard that prioritizes accessibility and the needs of pedestrians.

Would city staff please provide an update on the progress of their review of the sidewalk design guidelines, including an estimated timeline for reporting back to council?

In the interim, and considering that flat sidewalks with mountable curbs are already in use in multiple locations in the city, would staff consider providing tentative approval for a flat sidewalk design with mountable curb, based on existing successful implementations, with the understanding that such designs would not be implemented until the final review is complete?

Demande de renseignement :

Avancement de la conception de trottoirs plats et de bordures franchissables

À la réunion d'avril 2023 du Comité des transports, nous avons déposé une motion demandant au personnel d'envisager, dans le cadre de l'examen des lignes directrices sur la conception des trottoirs, de concevoir un trottoir entièrement plat et sans dénivellation, avec une bordure franchissable pour l'accès aux entrées de cour. La motion a été adoptée par le Comité et par le Conseil.

Étant donné le grand nombre de projets de réfection en cours et à venir, les résidentes et résidents s'intéressent fortement à l'élaboration d'une nouvelle norme de conception des trottoirs qui donnera priorité à l'accessibilité et aux besoins des piétonnes et piétons.

Le personnel peut-il nous informer de l'avancement de son examen des lignes directrices sur la conception des trottoirs, et nous dire, grosso modo, à quel moment il compte présenter ses conclusions au Conseil?

Entre temps, et étant donné qu'il y a déjà, à plusieurs endroits dans la ville, des trottoirs plats avec bordures franchissables, le personnel pourrait-il envisager de donner provisoirement son approbation à la conception de ce genre de trottoirs, selon les modèles ayant fait leurs preuves, à la condition qu'elle ne soit appliquée qu'une fois l'examen achevé?

Response (Date: 2025-Oct-06)

In July 2023, Infrastructure Services launched the development of Pedestrian Facilities Design Guidelines to support safer, more accessible, and community-responsive infrastructure across Ottawa. This initiative reflects our commitment to continuous improvement and aligns with Council priorities for sustainable, inclusive mobility.

The guidelines are being informed by current City policies, public and Councillor input, best practices from peer municipalities, and accessibility legislation. They include a comprehensive review of sidewalk design standards and will also address multi-use pathways, roadside zones, and pedestrian interaction areas.

Key design considerations and current standards

Key design considerations include pedestrian safety, accessibility (e.g., level surfaces, clear width, detectability), walkability, roadway geometry, site constraints, maintenance, and cost effectiveness. The project is in its final phase and remains on track for

completion in Q4 2025.

For optimal pedestrian safety and comfort, the preferred design includes sidewalks separated from the roadway by wide, grassy boulevards, which also accommodate vehicle access at driveways (see Photo 1).



Photo 1

In constrained urban areas where boulevards aren't feasible, sidewalks and curbs are built together at the edge of the roadway. In these cases, vehicle access must be integrated within the sidewalk width. The City currently uses two design standards:

- Ramp-style sidewalks (Photo 2): Applied since 2006 for sidewalks 1.8 metres or wider, this design features a pedestrian path with a ramp on the roadside for vehicle access.
- Traditional-style sidewalks (Photo 3): The entire sidewalk width is depressed at driveways to provide a smoother entry for vehicles, but this can create an uneven walking surface for pedestrians.



Photo 2



Photo 3

Council motion and mountable curbs review

In response to Council's motion (File # [ACS2023-OCC-CCS-0060](#)), staff completed a review of mountable curbs, a sidewalk design style not recommended in Ottawa since 2002 due to concerns regarding safety, accessibility, and compatibility with drainage and maintenance operations, as part of the work to develop new guidelines.

While mountable curbs allow easier vehicle access, staff do not recommend the tentative approval for a flat sidewalk design with mountable curb as they present several challenges:

- Reduced pedestrian protection and increased risk of sidewalk obstruction
- Incompatibility with the City's standard in-curb drainage inlets, recommended on residential streets, bus and cycling routes for safety and comfort of cyclists and to minimize vibrations and to channel and improve roadway drainage
- Negative impacts on maintenance operations in northern climates, specifically street flushing, sweeping, and snow clearing operations

Recommended improvements

In accordance with Council's motion, and following a comprehensive review of applicable policies, legislation, municipal standards, and feedback from the public and Councillors, staff identified enhancements to the current ramp-style sidewalk design. These improvements directly address key technical considerations and concerns raised about the limited width of the flat pedestrian surface in existing standards.

The recommended design includes:

- A wider, level pedestrian platform
- A shorter adjacent ramp to slow vehicle speeds at driveways

This modified ramp-style design improves accessibility, enhances pedestrian safety and comfort, reduces the undulating effect found in traditional-style sidewalks, and supports consistent snow-clearing operations. It also aligns with the City's Accessibility Design Standards and Accessibility for Ontarians with Disabilities Act (AODA) requirements.

Site-specific design considerations

In existing urban areas, sidewalk designs must be adapted to site-specific constraints. To support this, a sidewalk design toolbox has been developed to help project teams select the most appropriate style based on factors such as available right-of-way, roadway geometry, grading, drainage, and other technical conditions.

The modified ramp-style sidewalk is generally best suited for residential zones with new builds and most retrofit or reconstruction projects, where integration with existing infrastructure is required.

In rare cases, such as roadways without existing curbs or with rural ditches, mountable curbs may be considered on a case-by-case basis, particularly where grading constraints would significantly impact private properties in urban residential areas.

Conclusion

Sidewalk guidelines and standards have been developed by the City to ensure that the most appropriate and technically-sound engineering solutions are applied across the municipality.

Deviations from the standards should only be considered when there is valid technical rationale to do so. While mountable curbs may be suitable in very limited, site-specific scenarios, they are not recommended as a city-wide standard due to their potential to compromise pedestrian safety and accessibility.

The new modified ramp-style sidewalks offer a wide and flat walkable surface while maintaining the benefits that a curb provides for pedestrian safety, drainage and maintenance operations.

Réponse (Date: le 6 octobre 2025)

En juillet 2023, les Services d'infrastructure ont commencé l'élaboration de lignes directrices en matière de conception des infrastructures piétonnières visant à rendre

celles-ci plus sécuritaires et accessibles et mieux adaptées aux besoins dans toute la ville. Cette initiative témoigne de notre engagement en matière d'amélioration continue et cadre avec les priorités du Conseil concernant la mobilité durable et inclusive.

Les lignes directrices s'appuient sur les politiques actuelles de la Ville, les commentaires de la population et des conseillères et conseillers, les pratiques exemplaires d'autres administrations municipales et les lois sur l'accessibilité. Elles comprennent un examen complet des normes de conception des trottoirs et concerneront également les sentiers polyvalents, les zones en bordure de route et les zones d'interaction avec les piétons.

Principaux critères de conception et normes actuelles

Les principaux critères de conception comprennent la sécurité des piétons, l'accessibilité (surfaces planes, largeur libre, repérage, etc.), le potentiel piétonnier, la géométrie de la chaussée, les contraintes liées à l'emplacement, l'entretien et le rapport coût-efficacité. Le projet en est à sa phase finale et devrait se terminer comme prévu au quatrième trimestre de 2025.

Pour optimiser la sécurité et le confort des piétons, le style privilégié comprend un trottoir séparé de la chaussée par de larges bandes gazonnées, qui donne également accès à l'entrée de cour (voir la photo 1).



Photo 1

Dans les zones urbaines où il n'y a pas assez d'espace pour aménager des bandes, le trottoir et la bordure sont collés au bord de la chaussée. Dans ce cas, l'accès des véhicules doit être intégré dans la largeur du trottoir. La Ville suit actuellement deux normes de conception :

- Trottoirs de style rampe d'accès (photo 2) : Ce type d'installation est adopté depuis 2006 pour les trottoirs d'au moins 1,8 m de largeur et comprend une surface piétonnière et une rampe du côté de la rue pour l'accès des véhicules.
- Trottoirs traditionnels (photo 3) : Le trottoir est surbaissé sur toute sa largeur devant les entrées de cour pour faciliter l'accès des véhicules. Cependant, la surface est irrégulière pour les piétons.



Photo 2



Photo 3

Motion du conseil et examen des bordures franchissables

En réponse à la motion du Conseil ([ACS2023-OCC-CCS-0060](#)), le personnel a réalisé un examen des bordures franchissables, qui ne sont plus recommandées à Ottawa depuis 2002 pour des raisons de sécurité, d'accessibilité et de compatibilité avec les opérations de drainage et d'entretien, dans le cadre de l'élaboration des nouvelles lignes directrices.

Si les bordures franchissables facilitent l'accès des véhicules, le personnel ne recommande pas l'approbation provisoire de trottoirs plats avec bordures franchissables, car celles-ci présentent plusieurs problèmes :

- Réduction de la protection pour les piétons et augmentation du risque de la présence d'éléments obstruant le trottoir;
- Incompatibilité avec les puisards d'entrée standards de la Ville, dont l'installation est recommandée sur les rues résidentielles, les circuits d'autobus et les voies cyclables pour la sécurité et le confort des cyclistes, pour réduire au maximum les vibrations et pour orienter et améliorer le drainage de la chaussée;
- Conséquences négatives sur les opérations d'entretien dans les climats nordiques, en particulier le nettoyage et le balayage des rues et le déneigement.

Améliorations recommandées

Conformément à la motion du Conseil et à la suite de l'examen complet des politiques, lois, normes municipales et commentaires applicables, le personnel a recommandé des améliorations des trottoirs actuels de style rampe. Ces recommandations concernent directement les principaux aspects techniques et problèmes soulevés en ce qui concerne la largeur limitée de la surface piétonnière plane dans les normes actuelles.

Recommandations :

- Une surface piétonnière plus large sans dénivellation;
- Une rampe adjacente plus courte ralentissant les véhicules dans l'entrée de cour.

Cette nouvelle configuration améliore l'accessibilité ainsi que la sécurité et le confort des piétons, règle en partie le problème d'ondulation des trottoirs traditionnels et permet d'uniformiser le déneigement. Elle respecte également les exigences des *Normes de conception accessible* et de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

Critères de conception propres à l'emplacement

Dans les zones urbaines existantes, la conception est soumise aux contraintes relatives à l'emplacement. C'est pourquoi nous avons élaboré une boîte à outils pour aider l'équipe de projet à choisir le style de trottoir le plus approprié en fonction de facteurs comme l'emprise accessible, la géométrie de la chaussée, le nivellement, le drainage et d'autres conditions techniques.

Le nouveau style de trottoir avec rampe d'accès convient généralement le mieux aux zones résidentielles avec de nouveaux logements et à la plupart des projets de modernisation et de reconstruction, où il faut intégrer le trottoir à l'infrastructure existante.

Dans de rares situations, comme une chaussée sans bordure ou un fossé rural, l'aménagement d'une bordure franchissable pourrait être envisagé au cas par cas, surtout si des contraintes de nivellement ont une incidence importante sur les propriétés privées dans les zones résidentielles urbaines.

Conclusion

Les lignes directrices et normes sur la conception des trottoirs ont été élaborées par la Ville pour veiller à ce que les solutions techniques les plus appropriées et rigoureuses soient appliquées dans toute la municipalité.

Les exceptions aux normes devraient seulement être envisagées en cas de justification technique valable. Si une bordure franchissable peut être adéquate dans de très rares cas, ce type d'aménagement n'est pas recommandé dans toute la ville en raison du risque qu'il représente pour l'accessibilité et la sécurité des piétons.

Le nouveau style de rampe d'accès offre une surface de marche large et plane tout en conservant les avantages d'une bordure pour la sécurité des piétons, le drainage et l'entretien.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil:

*Response to be listed on the **Public Works and Infrastructure Committee** Agenda of October 23, 2025 and the Council Agenda of October 29, 2025*

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du **Comité de l'infrastructure et des travaux publics** prévue le 23 octobre 2025 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 29 octobre 2025.*