

Directive des Services de la circulation

Programme de passages pour piétons

Approuvée par: Phil Landry, directeur, Services de la circulation

Direction générale: Direction générale des transports

Secteur d'activité: Services de la circulation

Catégorie: Directive

Date d'approbation: En attente de l'approbation du Conseil le 8 avril 2019

Date d'entrée en vigueur: 8 avril 2019

Révision approuvée par: S.O.

Date de révision: S.O.

Date de revue: S.O.

[Énoncé](#)

[Objet](#)

[Champ d'application](#)

[Consignes/Principes généraux](#)

[Responsabilités](#)

[Surveillance/Non-respect](#)

[Renvois](#)

[Demandes d'information](#)

Énoncé

Le présent document reprend la directive des Services de la circulation qui concerne l'aménagement des passages pour piétons à Ottawa.

Objet

La directive vise à assurer l'installation uniforme et efficace des passages pour piétons dans toute la ville.

Champ d'application

La directive s'applique au personnel des Services de la circulation de la Direction générale des transports qui évalue les emplacements où l'on propose d'installer un passage pour piétons, en vue de déterminer le type de passage approprié et de le mettre en place.

Directives/Principes généraux

Contexte

En septembre 2015, le Conseil municipal a approuvé le rapport « Pedestrian Crossing Treatments – Mise à jour de l'Ontario Traffic Manual (OTM) » (ACS2015-COS-PWS-0014). Il a ainsi donné son accord pour que l'on réintroduise le passage pour piétons à Ottawa en tant qu'aménagement, par l'entremise d'un programme pilote de trois ans. Ce dernier devait servir à évaluer les passages de type B, C et D instaurés par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour déterminer s'ils devraient être adoptés à l'échelle de la ville. Entamé en janvier 2016, le programme a montré que les passages pour piétons avaient un effet positif sur la sécurité des personnes qui les empruntaient pour traverser la chaussée. On a donc décidé de créer un programme permanent.

La politique, les procédures et les lignes directrices qui appuient la mise en œuvre du programme pilote élaboré, mis en place et géré par les Services de la circulation sont toujours en vigueur. Le processus de sélection des emplacements et des types de passages, de même que les conditions à respecter pour l'aménagement, sont définis dans le livre 15 (« Pedestrian Crossing Treatments ») de l'Ontario Traffic Manual du MTO.

N. B. Le livre 15 de l'OTM porte sur tous les passages protégés pour piétons, notamment ceux aux intersections dotées de feux de circulation ou de panneaux d'arrêt et aux endroits où il y a des panneaux Cédez, et ceux qui sont supervisés par un brigadier scolaire adulte. Le Programme des Services de la circulation, lui, ne concerne que les passages pour piétons.



Figure 1 – Panneau indiquant un passage pour piétons

Critères pour l'aménagement d'un passage pour piétons

Infrastructure routière existante

Tous les emplacements proposés seront examinés et classés en ordre de priorité pour une évaluation lors de réunions avec les conseillers de quartier. Pour les emplacements jugés prioritaires, une collecte de données sera planifiée au printemps ou à l'été.

La collecte et l'analyse des données se feront conformément au processus de sélection du livre 15 de l'OTM. Plus précisément, le personnel se servira du Decision Support Tool – Preliminary Assessment (Figure 2 – Screening Process) qu'on y trouve pour déterminer si un emplacement répond aux critères associés à l'installation de passages pour piétons sur des routes existantes. Voici les caractéristiques évaluées dans le cadre du processus de sélection :

- Le débit de la circulation, qui comprend le volume de véhicules, ainsi que le volume de piétons et de cyclistes qui traversent la route.
- La distance de traversée, notamment la largeur de la route, le nombre de voies ainsi que les lignes de visibilité existantes.
- La connectivité des réseaux piétonniers, qui s'entend du tracé voulu et de la distance entre l'emplacement proposé et le passage protégé pour piétons le plus près.

Notes importantes:

- *Aucun passage pour piétons ne sera installé à un endroit où le débit de la circulation justifie l'installation de feux de circulation. Un examen technique approfondi devra être réalisé pour qu'une exception soit envisagée.*
- *La distance minimale requise entre deux passages protégés pour piétons est de 200 m. Au besoin, et selon les recommandations formulées au terme d'un examen plus poussé, il sera possible de faire une exception à cette règle.*

Nouvelle infrastructure routière

Des passages pour piétons seront automatiquement installés lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures routières pour favoriser la mobilité des piétons à l'échelle de la ville. Les coûts d'installation seront imputés au projet en question, et seront prélevés dans le compte de projet d'immobilisations correspondant ou payés par le promoteur ou l'organisation externe, le cas échéant.

- Carrefours giratoires : Des passages pour piétons seront automatiquement mis en place lors de l'aménagement de carrefours giratoires. Aucune justification ne sera nécessaire.
- Sentiers : Tous les nouveaux réseaux de sentiers seront munis de passages pour piétons.
- Lotissements : Des passages pour piétons seront installés dans tous les nouveaux lotissements, dans le cadre de leur plan de mobilité piétonnière, lequel fait partie des lignes directrices de Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI).

Note importante:

- *Aucun passage pour piétons ne sera aménagé à un endroit où il peut être dangereux de traverser. Il faudra tenir compte des piétons durant la phase de conception des installations et des réseaux piétonniers.*

Emplacements admissibles – Sélection du type de passage pour piétons

Les emplacements qui répondent aux critères pour l'aménagement d'un passage pour piétons sont soumis à une deuxième évaluation qui vise à déterminer le type de passage (B, C ou D) à installer. Pour le moment, les passages de type A ne font pas partie du Programme. Voici une brève description des types de passage pris en charge par le Programme:

- L'aménagement de type B est conçu pour les routes à une ou à plusieurs voies où le débit de la circulation est moyen et où les automobilistes circulent à une vitesse moyenne, par exemple les routes collectrices principales, les artères secondaires et les carrefours giratoires à plusieurs voies où la circulation est dense. Il est constitué de panneaux, dotés de feux à clignotement rapide, installés en bordure de la route. D'autres panneaux sont installés au-dessus de la route.
- L'aménagement de type C est conçu pour les routes à une voie où le débit de la circulation est moyen et où les automobilistes circulent à une vitesse moyenne, comme les routes collectrices principales et les carrefours giratoires à plusieurs voies où la circulation est faible. Il est constitué de panneaux, surmontés de feux à clignotement rapide, installés en bordure de la route.
- L'aménagement de type D est conçu pour les routes à une seule voie où le débit de la circulation est moyen ou faible et où les automobilistes circulent lentement, comme les routes collectrices, les carrefours giratoires à une voie et les voies de virage à droite. Ce type de passage peut être mis en place aux passages pour élèves où un brigadier scolaire est présent. Il est constitué de panneaux installés en bordure de la route, sans feux à clignotement rapide.

La matrice de sélection de passages pour piétons, qu'on trouve au tableau 7 du livre 15 de l'OTM, servira à déterminer le bon type de passage pour chaque emplacement. Voici les facteurs qui sont pris en compte:

- Débit de la circulation automobile
- Limite de vitesse affichée (doit être égale ou inférieure à 60 km/h)

- Largeur de la route et nombre de voies (aux plus quatre voies pour les routes où la circulation se fait dans les deux sens, et trois voies pour les routes à sens unique)

Note importante: Selon le cas, des mesures de modération de la circulation (p. ex. panneaux flexibles installés au milieu de la chaussée) peuvent être mises en place dans le cadre de l'aménagement d'un passage pour piétons, afin de réduire la distance de traversée lorsqu'on utilise la matrice de sélection. Pour exercer cette option, un examen technique plus poussé est nécessaire.

Conception et installation de passages pour piétons

Dans le cadre du Programme de passages pour piétons, l'aménagement se fera en fonction du financement de base du programme, l'objectif étant d'ajouter un passage par année dans chaque quartier. Si, dans un même quartier, l'installation de plusieurs passages s'avère justifiée, le personnel consultera le conseiller concerné pour établir des critères de priorité. Par ailleurs, un autre processus de hiérarchisation sera entrepris si le financement de base du Programme n'est pas suffisant pour couvrir l'installation d'un passage par quartier une année donnée. Il se fondera sur des critères comme le débit de la circulation routière et piétonnière, le nombre de collisions, le type de passage et les aménagements réalisés par le passé.

Lorsqu'il est possible d'utiliser d'autres sources de financement pour mettre en place des passages pour piétons – par exemple dans le cas de projets de remise en état d'immobilisations, d'initiatives de modération de la circulation dans un secteur donné, de programmes d'aménagement de trottoirs ou de sentiers polyvalents, de nouveaux aménagements, ou encore quand les fonds proviennent d'organisations externes –, les critères de justification s'appliquent quand même. Cependant, on met davantage l'accent sur l'examen technique qui sert à assurer la sécurité de l'aménagement et des conditions d'utilisation que sur les critères eux-mêmes. En outre, on utilise aussi la matrice de sélection pour déterminer le type de passage approprié pour ces emplacements.

Quelle que soit la source du financement, les processus de conception et d'installation d'un passage pour piétons doivent se conformer aux conditions et aux normes décrites dans le livre 15 de l'OTM :

- CHAPTER 2. LEGAL FRAMEWORK (« CADRE JURIDIQUE »)
 - 2.1.6 Designing for Accessibility (« Aménagements accessibles »)
- CHAPTER 6. PEDESTRIAN CROSSING FACILITY DESIGN (« CHAPITRE 6. CONCEPTION DE PASSAGES POUR PIÉTONS »), ainsi que les sous-sections suivantes :
 - 6.2.1 Geometric Design Components (« Éléments de conception géométrique »)
 - 6.2.4 Pavement Markings (« Marques sur la chaussée »)
 - 6.2.6 Illumination (« Éclairage »)
 - 6.3.2 Pedestrian Crossovers * (« Passages pour piétons »)
 - 6.3.5 Specific Environments (« Environnements particuliers »)
 - 6.3.5.1 Roundabouts ** (« Carrefours giratoires »)
 - 6.3.5.2 Right Turn Channels (« Voies de virage à droite »)
 - 6.3.5.4 Temporary Conditions (« Conditions temporaires »)

** L'ajout de panneaux de signalisation flexibles au centre de la chaussée aide à sensibiliser les conducteurs et à les faire redoubler de prudence près des passages pour piétons, en particulier lorsqu'il s'agit de nouveaux aménagements. Ces panneaux sont facultatifs, et s'ajoutent aux panneaux requis selon le livre 15.*

*** La ligne Cédez le passage qui annonce un passage pour piétons à la sortie d'un carrefour giratoire doit être située à 6 m du bord extérieur des voies circulaires, et à 6 m des marques du passage protégé pour piétons. Selon l'observation de véhicules dans des carrefours giratoires à une seule voie durant le programme pilote, la distance de 6 m entre le bord extérieur de la voie circulaire et la ligne Cédez le passage peut être considérée comme facultative. Celle-ci doit en revanche être sérieusement envisagée lors de l'aménagement de nouveaux carrefours giratoires à plusieurs voies.*

Les spécifications et les normes de la Ville d'Ottawa en matière de conception devront aussi être consultées.

Pour chaque nouveau passage pour piétons, un plan de communication sera mis en œuvre. Le personnel de programme responsable du passage pour piétons sera aussi responsable du plan.

Responsabilités

Gestionnaire ou superviseur

Le gestionnaire ou le superviseur dirige et administre le programme. Il veille à ce que les employés des Services de la circulation, les autres employés municipaux, ainsi que les consultants et organisations externes qui aménagent des passages pour piétons suivent la directive du Programme de passages pour piétons lorsqu'ils déterminent l'utilisation et le type de passage, ainsi qu'aux étapes de conception et d'installation, afin d'assurer l'uniformité des passages pour piétons à l'échelle de la ville.

Employé

L'employé suit la directive du Programme de passages pour piétons lorsqu'il détermine l'utilisation et le type de passage, ainsi qu'aux étapes de conception et d'installation du passage sur une infrastructure existante, afin d'assurer l'uniformité des passages pour piétons à l'échelle de la ville. Le travail qui précède la conception et l'installation du passage relève des Services de la circulation.

Il consulte au besoin les conseillers pour élaborer un processus de hiérarchisation, lorsqu'il y a plusieurs projets justifiés dans un même quartier.

Il coordonne la conception et l'aménagement des passages pour piétons qui font partie du Programme, et qui sont financés par celui-ci.

Employés qui ne font pas partie des Services de la circulation, y compris les consultants et les employés d'organisations externes

Ils coordonnent la conception et l'aménagement des passages pour piétons dans le cadre de projets dont le financement émane d'autres sources.

Surveillance/Non-respect

Les superviseurs doivent confirmer que l'employé a suivi la directive lorsqu'il a entrepris le processus d'évaluation de la justification et le processus de sélection du type de passage. Une confirmation est aussi nécessaire lorsque l'employé, le consultant ou l'organisation qui effectue des travaux de conception et d'installation provient de l'externe. En cas de non-respect de la directive, l'employé ou la partie externe sera avisé, et la situation sera corrigée avant de passer à la prochaine étape du processus.

Renvois

Les politiques et documents suivants se rapportent à la présente directive :

- [Projet de loi 31, Loi de 2015 modifiant des lois en ce qui concerne le transport \(accroître la sécurité routière en Ontario\)](#)
- *Code de la route* (CR) – [Règlement 615 sur la signalisation, R.R.O. 1990](#)
- [Ontario Traffic Manual](#) du MTO, Livre 15 – Pedestrian Crossing Treatments
- [Rapport « Pedestrian Crossing Treatments – Mise à jour de l'Ontario Traffic Manual \(OTM\) » \(ACS2015-COS-PWS-0014\)](#)

Demandses d'information

Pour en savoir plus sur la présente directive, communiquez avec Kunjan Ghimire, ingénieur, Gestion, Design et Mise en œuvre de la circulation, Services de la circulation, Direction générale des transports en composant le 613-580-2424, poste 21685, ou en écrivant à Kunjan.Ghimire@ottawa.ca.