



# **Rawlson King**

**Councillor / Conseiller,  
Rideau-Rockcliffe**

**Justification publique du report de la mise  
en œuvre des trottoirs :**

**Projet de renouvellement de  
l'infrastructure du parc Manor**

## Table des matières

Résumé de la décision.....	3
Contexte et cadre stratégique .....	3
Justification du report.....	5
Prise en compte des commentaires de la collectivité .....	8
Regard vers l'avenir .....	10
Annexe I : « Comme nous l'avons entendu : les trottoirs de Manor Park » .....	11

## Résumé de la décision

Après une vaste consultation de la collectivité et une analyse approfondie, j'ai pris la décision de reporter l'aménagement de trottoirs dans le cadre du projet actuel de renouvellement intégré des infrastructures de Manor Park, qui comprend :

- l'avenue Arundel, du croissant Farnham jusqu'au boulevard St-Laurent;
- la rue Braemar, du chemin Ava jusqu'à l'avenue Arundel;
- le croissant Farnham, du chemin Ava vers le nord jusqu'à l'impasse;
- la rue Finter, du boulevard St-Laurent jusqu'à l'impasse;
- l'avenue Jeffrey, du boulevard St-Laurent jusqu'à la rue Braemar;
- le croissant Kilbarry, du chemin Sandridge jusqu'à la rue Ava.

Ce report s'applique spécifiquement aux composantes liées aux trottoirs, tandis que les travaux essentiels liés aux infrastructures souterraines (égouts, conduites d'eau principales, chaussées et bordures) se poursuivent comme prévu. Aucun arbre ne sera perdu, et le coût de l'aménagement des trottoirs dans le cadre de ce projet de 18,9 millions de dollars, qui était estimé à 150 000 dollars, sera retiré de la portée du projet.

## Contexte et cadre stratégique

Le Plan directeur des transports, la politique sur les rues complètes et la politique de renouvellement intégré de la Ville d'Ottawa exigent généralement que les trottoirs soient automatiquement inclus dans les projets de renouvellement intégré. La Ville d'Ottawa accorde la priorité aux trottoirs dans le cadre des nouveaux aménagements, des projets de réfection routière et dans les zones où le réseau piétonnier présente des lacunes. Les efforts de conception reflètent le paysage urbain existant et les caractéristiques environnementales. La conception proposée pour les travaux de construction à Manor Park comprend des trottoirs d'un côté de la rue, ce qui vise à équilibrer la sécurité et l'accessibilité des piétons tout en préservant les arbres existants et le caractère du quartier.

Cette approche reflète l'engagement de la Ville à bâtir des collectivités sûres, inclusives, accessibles et propices à la marche, tout en soutenant les principes de « Vision Zéro » et les objectifs liés au climat grâce au transport actif. Vision Zéro est une stratégie complète de sécurité routière qui a vu le jour en Europe dans les années 1990 et qui a été adoptée par des villes du monde entier, dont Ottawa. Le principe fondamental de Vision Zéro est qu'aucune personne ne devrait perdre la vie ou subir de blessures graves dans notre réseau de transport. Cette approche reconnaît que, même si l'erreur humaine est inévitable, le réseau de transport peut et doit être conçu pour tenir compte de la faillibilité humaine et prévenir les accidents mortels et les blessures graves.

Vision Zéro met l'accent non plus sur la responsabilité individuelle, mais sur des solutions à l'échelle du réseau, soulignant que les décès et les blessures graves liés à la circulation routière peuvent être évités grâce à une conception adéquate des infrastructures, à la mise en œuvre de politiques et à leur

application. Les principaux éléments comprennent la conception de rues qui encouragent naturellement les vitesses sécuritaires, la création d'une séparation physique entre les différents types d'usagers de la route (comme les trottoirs qui séparent les piétons de la circulation automobile), la mise en œuvre d'améliorations de la sécurité fondées sur des données et la priorité accordée à la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes, les enfants et les personnes âgées. L'approche Vision Zéro soutient l'installation de trottoirs en tant qu'infrastructure de sécurité essentielle qui offre un espace protégé aux piétons et réduit les conflits avec la circulation automobile.

Bien que je soutienne pleinement ces politiques et leurs objectifs sous-jacents, la politique de renouvellement intégré de la Ville reconnaît que des circonstances exceptionnelles peuvent justifier le report de certains éléments d'un projet lorsque celui-ci nécessite un aménagement complet. Il est important de souligner que la Ville ne reporte généralement pas les projets d'infrastructure pour des raisons esthétiques ou en raison d'un impact potentiel sur la valeur des propriétés.

La Ville reconnaît que les collectivités évoluent au fil du temps, tout comme les infrastructures qui les soutiennent, et elle exerce généralement ses pouvoirs dans le cadre de son emprise afin d'apporter les modifications nécessaires à la réalisation des objectifs politiques municipaux.

Les reports prévus dans le cadre de la politique sont réservés aux circonstances exceptionnelles où des considérations techniques liées à l'aménagement nécessitent une analyse approfondie qui ne peut être réalisée dans les délais impartis au projet, plutôt qu'aux préférences de la collectivité concernant les répercussions visuelles ou économiques. Récemment, des projets controversés de renouvellement intégré dans le quartier Rideau-Rockcliffe ont été approuvés et mis en œuvre parce qu'ils répondraient aux objectifs stratégiques de la Ville et qu'aucune considération relative à la planification holistique des transports ne nécessitait une étude approfondie avant leur mise en œuvre.

### **Cadre décisionnel**

Afin de garantir la transparence de ce processus décisionnel, je tiens à préciser clairement les facteurs particuliers que j'ai pris en considération pour prendre cette décision. Le cadre complet suivant a orienté l'analyse et la décision définitive :

**Considérations relatives à la planification holistique des transports :** Manor Park sera bientôt confronté à des changements importants en matière de transport qui modifieront fondamentalement la façon dont les résidents se déplacent dans notre quartier. Ces changements comprennent notamment la réouverture prochaine du chemin Hemlock vers le Village des Riverains, qui créera un nouveau couloir de circulation important, la possible reconstruction complète de l'avenue Beechwood, qui pourrait transformer notre rue principale traditionnelle en un axe central de transport actif, le réaménagement de l'intersection de l'avenue Eastbourne, de la rue Braemar et du chemin Ava, qui pourrait inclure un carrefour giratoire, et l'impact du nouveau plan secondaire, qui orientera les décisions futures en matière d'aménagement du territoire dans Manor Park. Ces projets en cours d'évolution devraient modifier considérablement les habitudes de circulation et de déplacement des piétons, et je pense qu'il

est raisonnable d'envisager un report afin de bien comprendre et de coordonner la conception des trottoirs selon ces changements interdépendants.

**Évaluation du consensus de la collectivité** : Bien que ce ne soit pas le seul facteur déterminant, les commentaires recueillis dans le cadre du sondage mené par mon bureau dans tout le quartier, des lettres précédentes, des pétitions et des séances publiques ont permis de déterminer s'il existait suffisamment de soutien dans les secteurs directement touchés pour justifier un report. Ce vaste processus de consultation, qui est en cours depuis huit mois, garantit que les résidents sont entendus et que leur opinion est prise en compte de manière appropriée dans le cadre du processus décisionnel.

**Évaluation de la sécurité des infrastructures** : J'ai évalué si un report compromettrait la sécurité des infrastructures. Certains éléments d'infrastructure, tels que les bordures, les égouts et les conduites d'eau principales, doivent être réalisés afin d'assurer leur longévité et la gestion des eaux pluviales. Il est essentiel de préciser que des bordures seront installées dans tous les cas, car elles jouent un rôle essentiel dans le drainage, la protection des routes et la longévité des infrastructures.

**Analyse des répercussions à long terme** : Étant donné que les projets d'aménagement de trottoirs indépendants sont très rarement approuvés en dehors des travaux intégrés, un report pourrait signifier que les trottoirs ne seront pas reconstruits avant des décennies. J'ai soigneusement évalué si cette répercussion à long terme est appropriée pour les rues concernées, compte tenu des besoins actuels et futurs de la collectivité. Cette considération a exigé de trouver un équilibre entre les préférences immédiates de la collectivité et les exigences à long terme en matière d'aménagement et d'accessibilité du quartier.

**Harmonisation des politiques et justification** : Tout report doit démontrer une harmonisation des politiques et une justification claire. Toute décision doit être clairement formulée et être justifiable dans le cadre stratégique général de la Ville. Comme indiqué, la seule justification générale acceptable pour le report concerne les considérations relatives à la planification holistique des transports, en raison des répercussions liées aux aménagements à venir dans Manor Park.

La décision définitive a été prise sur la base d'une analyse pondérée de tous ces facteurs : la nécessité d'une planification holistique des transports, la consultation de la collectivité, les considérations relatives aux infrastructures et à la sécurité, les répercussions à long terme et l'harmonisation des politiques. Ce cadre décisionnel a permis de prendre en compte tous les facteurs pertinents tout en élaborant une solution qui répond aux besoins actuels et futurs de Manor Park.

## Justification du report

**Circonstances exceptionnelles identifiées** : Dans le cas de ce projet de renouvellement des infrastructures dans Manor Park, il y a des considérations relatives au transport dans son ensemble qui demandent encore à être examinées. Manor Park connaîtra une convergence sans précédent de bouleversements majeurs en matière de transport et d'aménagement du territoire qui modifieront fondamentalement les habitudes des piétons et les besoins en matière de mobilité dans l'ensemble de la collectivité. Un certain nombre de ces changements interdépendants nécessiteront une planification

holistique des transports afin d'éclairer les décisions relatives à chaque infrastructure. Ce projet de renouvellement intégré représente l'une de ces circonstances.

**Nécessité cruciale de mener des études supplémentaires sur la circulation en raison de la modification du Plan officiel visant Manor Park :** La modification du Plan officiel (MPO) visant Manor Park, qui a donné lieu à un nouveau plan secondaire en 2021, introduit une complexité supplémentaire importante qui nécessitera une analyse complète de la circulation à l'échelle de la collectivité avant que certaines décisions relatives à l'aménagement de trottoirs puissent être prises. [Comme indiqué dans ma déclaration de principe sur la MPO visant Manor Park publiée en juillet 2021](#), l'ampleur et la portée de la densification proposée ont des répercussions importantes sur la circulation et les transports, qui doivent être étudiées et comprises de manière approfondie.

Le plan secondaire Manor Park propose une augmentation spectaculaire de la densité sur 35 acres, avec notamment des immeubles de grande hauteur pouvant atteindre 30 étages et d'importants projets de construction d'appartements qui modifieraient fondamentalement les modèles de circulation dans l'ensemble de la collectivité. Ce niveau de densification entraînera éventuellement une augmentation considérable de la circulation automobile, de l'activité piétonnière et de la demande en matière de cyclisme, ce qui aura des répercussions complexes sur les secteurs visés par le renouvellement des infrastructures. Cette tournure en matière d'aménagement précipitera la réalisation d'études supplémentaires sur la circulation.

#### **Exigences particulières identifiées en matière d'étude sur la circulation :**

- 1. Analyse complète de la circulation routière et projections :** Ma déclaration de principe de 2021 demandait précisément une analyse de la circulation automobile dans Manor Park. Une telle analyse est essentielle pour comprendre comment l'augmentation du volume de la circulation résultant de la densification aura des répercussions sur les rues visées par le projet de renouvellement des infrastructures.
- 2. Évaluation pour les piétons et les cyclistes au niveau du sol :** Une analyse détaillée au niveau du sol ou du paysage urbain des projections relatives à la circulation des piétons et des cyclistes dans le contexte de la future demande est nécessaire pour planifier correctement l'emplacement, la largeur et la conception des trottoirs qui serviront à la fois aux volumes actuels et aux volumes à venir, qui augmenteront considérablement.
- 3. Évaluation des incidences cumulatives :** La combinaison des futurs aménagements proposés dans le plan secondaire, des travaux de construction en cours dans le Village des Riverains, de la future liaison avec Manor Park et d'autres modifications prévues en matière de transport crée des incidences cumulatives sur la circulation qui ne peuvent être évaluées séparément. Ces conséquences interdépendantes nécessitent une étude approfondie afin de garantir une coordination adéquate des investissements dans les infrastructures.
- 4. Études des répercussions sur les quartiers voisins :** Ce projet particulier de renouvellement des infrastructures sera situé dans une série de rues qui seront touchées par leur proximité avec les travaux d'aménagement intensifs proposés dans le cadre du plan secondaire. Ces secteurs

adjacents nécessitent des études spécialisées sur la circulation et les piétons afin de comprendre comment l'augmentation de la densité, du volume de circulation et du nombre de piétons résultant du nouveau projet d'aménagement affectera les rues résidentielles intérieures et les besoins en infrastructures, y compris la conception et l'emplacement appropriés des trottoirs.

**Impératif de planification holistique :**

La mise en œuvre du plan secondaire de Manor Park représente un exercice de planification holistique qui déterminera efficacement comment se dérouleront les travaux d'aménagement à Manor Park au cours des 20 à 50 prochaines années. Dans ce contexte de planification à long terme, l'aménagement de trottoirs dans certaines situations sans comprendre pleinement l'ampleur des futurs modèles de circulation risque de créer des infrastructures inadéquates, mal situées ou nécessitant par la suite des modifications coûteuses pour répondre aux nouveaux besoins de la collectivité en matière de transport.

**Incapacité de la Ville à mettre en œuvre la recommandation relative à la planification holistique des transports :**

À la suite de l'approbation de la MPO visant Manor Park en 2021, mon bureau et l'association communautaire Manor Park ont expressément recommandé à la Ville d'Ottawa d'entreprendre une planification holistique des transports pour la collectivité afin de tenir compte des liens complexes entre la densification, les infrastructures existantes et les modifications prévues au réseau de transport. Malgré ces recommandations claires, le personnel de la Ville n'a pas entrepris ce travail essentiel de planification holistique des transports. Ce genre de travail n'est pas prévu dans le Plan directeur des transports.

Cette incapacité à réaliser l'analyse complète recommandée en matière de transport a créé les circonstances exceptionnelles actuelles. La Ville se trouve désormais dans l'obligation de prendre des décisions en matière d'infrastructures, notamment concernant l'aménagement de trottoirs, sans disposer des études fondamentales sur les transports qui avaient été jugées nécessaires pour ce quartier bien précis de Manor Park au moment où la MPO a été approuvée. L'absence d'un cadre de planification holistique pour Manor Park signifie que tout investissement dans les infrastructures, y compris les trottoirs dans le cas présent, risque d'être entrepris de manière isolée, sans tenir compte de la façon dont il s'intègre dans le contexte des transports de la collectivité qui s'est transformé.

Le report de ce projet d'aménagement de trottoirs est donc une conséquence directe de l'incapacité de la Ville à réaliser la planification holistique des transports recommandée qui aurait dû être entreprise après l'approbation de la MPO pour cette collectivité. Cette situation nécessite de reporter cette décision précise concernant les trottoirs jusqu'à ce que l'analyse complète des transports puisse être achevée afin de garantir une gestion responsable des investissements dans les infrastructures publiques et l'analyse des principales modifications liées aux transports qui touchent les environs :

1. **Liaison entre le chemin Hemlock et le Village des Riverains** — Une fois cette liaison ouverte, ce nouveau grand couloir de circulation modifiera considérablement les voies piétonnières et le volume de circulation dans l'ensemble de Manor Park.
2. **Reconstruction de l'avenue Beechwood** — Ce projet unique, actuellement à l'étape de la conception préliminaire, pourrait transformer la rue principale traditionnelle en un axe central de transport actif.
3. **Modifications possibles aux intersections** — Les modifications proposées à l'intersection de la rue Braemar, du chemin Ava et de l'avenue Eastbourne, qui pourrait inclure un carrefour giratoire, modifieront fondamentalement les habitudes de déplacement des piétons.
4. **Améliorations apportées au secteur de l'école publique de Manor Park** — Améliorations pour les piétons autour de l'école dans le cadre du Plan directeur des transports mis à jour.
5. **Mise en œuvre du plan secondaire** — Le Plan secondaire de Manor Park Nord et Sud orientera les décisions à long terme en matière d'infrastructure et d'aménagement du territoire, en déplaçant les secteurs où se concentre l'activité piétonnière.

#### **Approche de planification :**

Les répercussions collectives de ces modifications apportées aux transports et à l'aménagement du territoire nécessitent une évaluation complète qui tient compte des éléments suivants :

- les modèles de la demande piétonnière projetée;
- la conception et l'emplacement optimaux des trottoirs;
- l'intégration avec d'autres infrastructures de transport actif;
- l'analyse de la circulation;
- l'aménagement du paysage urbain au niveau du sol.

Une analyse approfondie aurait dû être envisagée avant l'aménagement de trottoirs pour ce projet en particulier.

#### **Prise en compte des commentaires de la collectivité**

Ma décision reflète également une vaste consultation de la collectivité qui s'est déroulée sur huit mois, notamment :

- deux séances d'information publiques;
- des sondages auprès de la collectivité réalisés par mon bureau et la Ville, ainsi que les commentaires continus des résidents;
- des pétitions et des sondages déposés par les résidents touchés;
- des séances de consultation supplémentaires demandées pour assurer une rétroaction complète.

Il est important de souligner qu'habituellement les décisions concernant les projets de renouvellement

intégré ne prévoient souvent qu'une seule séance d'information publique, suivie des approbations et de la publication des avis de construction. Compte tenu des préoccupations exprimées tant par les résidents touchés que par l'association communautaire, mon bureau a prolongé le processus de consultation qui a commencé au début de l'année 2025 et a travaillé en collaboration avec les résidents, l'association communautaire et le personnel de la Ville afin de déterminer les options et les solutions de rechange dans le cadre de la politique existante.

Mon bureau a également mené une enquête auprès de la communauté. D'après les données recueillies auprès de 338 répondants, il existe une opposition massive à l'installation de trottoirs dans le secteur visé. Lorsqu'on leur a demandé s'ils étaient favorables à l'installation de trottoirs dans le cadre du projet de renouvellement intégré actuel, seuls 71 répondants (21 pour cent) ont répondu par l'affirmative, tandis que 267 répondants (79 pour cent) s'y sont opposés. Cette opposition importante indique que plus des trois quarts des membres de la collectivité qui ont participé au sondage ne veulent pas que des trottoirs soient inclus dans le projet actuel de renouvellement des infrastructures. Des détails plus précis concernant les réponses au sondage des résidents directement touchés par le projet d'aménagement de trottoirs figurent dans le rapport « Ce que nous avons entendu » joint en annexe au présent document.

Le processus de consultation communautaire a également révélé l'importance des considérations relatives à l'accessibilité pour les personnes qui ont des difficultés de mobilité. Mon bureau a reçu des commentaires de résidents qui soulignent précisément que les infrastructures actuelles exposent les personnes se déplaçant en fauteuil roulant à des situations dangereuses et que, pendant l'hiver, l'absence de trottoirs rend la vie particulièrement difficile pour les personnes qui ont des difficultés de mobilité, limitant considérablement leur capacité à se déplacer en toute sécurité dans le quartier. Au-delà des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, mon bureau a appris que les trottoirs sont utiles aussi pour les parents avec des poussettes, les enfants qui vont à l'école à pied et les personnes âgées. En revanche, mon bureau a également reçu des commentaires de résidents ayant des difficultés de mobilité qui préféraient ne pas avoir de trottoirs en raison des exigences techniques de certains équipements de mobilité et de la difficulté à se déplacer sur les trottoirs en raison de difficultés liées au traitement sensoriel.

## Regard vers l'avenir

### **Mesures immédiates :**

- Le renouvellement des infrastructures souterraines essentielles (égouts, conduites d'eau principales, chaussées et bordures) se déroulera comme prévu.
- Des bordures seront installées selon les besoins pour assurer un drainage adéquat, la protection de la chaussée et la longévité des infrastructures.

### **Planification à venir :**

- Une analyse complète des transports doit être réalisée afin d'assurer une planification coordonnée, compte tenu des multiples modifications qui affectent le réseau de transport de Manor Park.
- L'aménagement de trottoirs doit être réexaminé dans le cadre de ce processus de planification holistique.
- La collectivité continuera d'être consultée à mesure que les futurs plans liés au transport seront élaborés.

### **Conclusion**

Ce report représente une approche stratégique de la planification des infrastructures qui privilégie les avantages à long terme pour la collectivité plutôt que l'aménagement immédiat. En prenant le temps d'analyser correctement les répercussions collectives des nombreuses modifications apportées au réseau de transport, nous pouvons nous assurer que cet aménagement de trottoirs desservira la collectivité de Manor Park de manière optimale et s'intégrera parfaitement au réseau de transport en pleine évolution.

Cette décision soutient la gestion responsable des ressources publiques tout en maintenant notre engagement à créer des collectivités sûres, accessibles et propices à la marche grâce à une planification holistique et coordonnée. Cette décision se limite à ce projet d'infrastructure en particulier et n'a aucune incidence sur les autres projets proposés.

Conseiller Rawlson King

septembre 2025

## Annexe I : « Comme nous l'avons entendu : les trottoirs de Manor Park »

### **1. Résumé**

Le bureau du conseiller Rawlson King a mené un sondage communautaire sur les trottoirs proposés dans le cadre du projet intégré de renouvellement des routes dans le Manor Park. L'objectif était de comprendre l'appui ou l'opposition des résidents à la mise en œuvre des trottoirs et d'évaluer l'ouverture à l'inclusion future des trottoirs. Parallèlement, deux sondages dirigés par des résidents ont également été soumis et sont résumés dans le présent rapport. Le conseiller King a depuis publié une déclaration de report basée sur les commentaires du public.

### **2. Contexte du projet**

Le projet intégré de rénovation routière de la Ville d'Ottawa pour le Manor Park comprend la construction potentielle de trottoirs dans plusieurs secteurs. Reconnaissant l'importance de la participation de la communauté, le bureau du conseiller King a distribué un sondage officiel aux résidents touchés. Au total, 338 réponses valides ont été reçues et analysées.

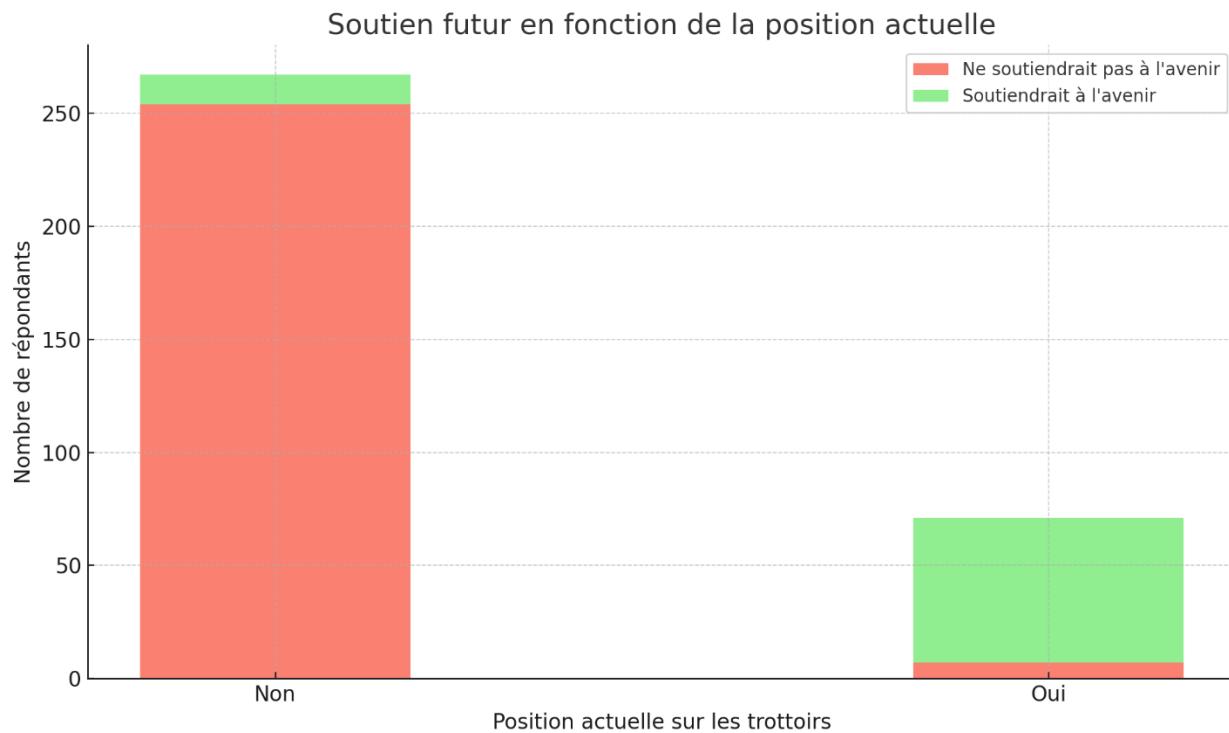
### **3. Processus de mobilisation**

Le sondage a permis de recueillir des données quantitatives et qualitatives auprès des résidents de Manor Park. La sensibilisation comprenait la distribution numérique et les avis physiques. Les données ont été nettoyées pour exclure les répondants hors limite. Au total, 338 réponses dans la portée constituent la base de cette analyse. Deux autres sondages communautaires (dont il est question à la section 5) ont également été soumis.

### **4. Ce que nous avons entendu : Résultats du sondage**

Le principal sondage mené par le bureau du conseiller King demandait aux résidents s'ils appuyaient l'installation de trottoirs dans le cadre du projet actuel de réfection des routes. Il a également demandé, indépendamment de l'opinion actuelle, s'ils soutiendraient les trottoirs dans les projets futurs.

Le graphique suivant illustre la division des réponses :



Parmi les 267 résidents qui se sont opposés aux trottoirs dans le plan actuel, seulement 13 ont exprimé leur ouverture aux trottoirs à l'avenir. À l'inverse, parmi les 71 résidents qui soutiennent actuellement les trottoirs, 64 les appuient également dans les développements futurs. Cela indique une division importante dans l'opinion publique, l'opposition restant forte même si l'on considère l'avenir.

Les réponses au sondage ont été analysées par rue pour mieux comprendre l'appui ou l'opposition localisés aux propositions de trottoirs. Kilbarry a eu le plus grand nombre de réponses avec 50 soumissions, toutes opposées à la construction de trottoirs. Il a été suivi par Arundel avec 34 réponses, dont 31 étaient opposées et seulement 3 ont exprimé leur appui. De même, Farnham (20), Eastbourne (17) et Braemar (16) n'ont tous montré aucun appui, avec une opposition unanime ou presque unanime. Ces résultats suggèrent que l'opposition à l'installation de trottoirs était plus concentrée et mobilisée dans les zones directement touchées par les plans de trottoirs proposés, en particulier à Kilbarry et à Arundel. La forte participation et le fort sentiment de ces rues ont influencé de manière significative le résultat global de la consultation.

Bien qu'une grande partie de l'opposition aux trottoirs ait été concentrée dans les rues directement touchées comme Kilbarry, Arundel, Farnham, Eastbourne et Braemar, le sondage a également reçu des commentaires de rues environnantes considérées comme hors de portée immédiate de la mise en œuvre des trottoirs. Dans ces zones hors du champ d'application, les réponses ont montré plus de variations : 34% des résidents étaient en faveur de l'ajout de trottoirs, comparativement à seulement 2% dans les rues visées. Cela suggère que si les zones centrales du projet étaient massivement opposées, une plus grande partie de Manor Park a démontré une plus grande ouverture sur les trottoirs, surtout lorsque leurs propriétés n'étaient pas directement touchées. Ces résultats contrastés soulignent

la nécessité de tenir compte du contexte géographique et de la proximité lors de l'évaluation de l'appui du public.

Afin d'assurer une consultation inclusive et accessible, le bureau du conseiller King a dirigé un processus de mobilisation complet de 8 mois. Cela comprenait la distribution de dépliants dans toutes les maisons de Manor Park et la sensibilisation sur le terrain où mon bureau parlait directement avec les résidents de Manor Park. En plus du dialogue en personne, mon bureau a géré un volume élevé de correspondance communautaire par courriel et par téléphone pour répondre aux questions et recueillir des commentaires. Deux séances de consultation en personne ont été organisées pour inviter à une discussion communautaire détaillée. Le processus de consultation a donné la priorité à l'accessibilité, à la transparence et à une large participation, ce qui a donné lieu à plus de 330 réponses valides au sondage, l'un des taux de participation les plus élevés pour une consultation sur l'infrastructure locale dans le quartier.

## **5. Sondages menés par les résidents**

Deux sondages distincts ont été menés par des résidents de Manor Park. Celles-ci ont été soumises indépendamment au bureau du conseiller King. Les principales observations sont les suivantes :

- Une pétition dirigée par des résidents soulignait de profondes préoccupations concernant l'esthétique des trottoirs, la perte d'espaces verts et le caractère unique du quartier.
- Les répondants ont également mentionné la sécurité, le fardeau d'entretien et le scepticisme quant à la demande des piétons.
- Un sondage a révélé que plus de 100 ménages s'opposaient aux trottoirs sur le seul croissant Kilbarry.
- D'autres ont suggéré que la sécurité pourrait être assurée par d'autres mesures comme la modération de la circulation plutôt que les trottoirs.

## **6. Ce que nous avons entendu directement des résidents**

Voici un échantillon représentatif de la correspondance reçue des résidents :

*« J'ai eu de nombreux appels de justesse au fil des ans et des situations où marcher avec mes enfants a été difficile en raison du manque de trottoirs dans divers quartiers. J'ai eu des voitures qui s'impatientaient lorsqu'il n'y avait pas de place pour marcher le long de la route à cause de la neige, j'ai eu des voitures dangereusement proches qui nous dépassaient, moi et mes enfants, et je me suis sentie pressée de m'écartier des voitures alors que j'essayais simplement d'arriver quelque part à pied. Je suis aussi nerveuse à l'idée que mes enfants explorent en grandissant en raison du manque de trottoirs - ils sont petits et je crains que les voitures ne les voient pas, surtout lorsqu'ils doivent contourner des voitures stationnées, ce qui les amène sur la route. »*

*« Ils ont du sens et je crois vraiment que nous devrions suivre les conseils des professionnels de la ville, le plan de la ville, et saisir cette occasion budgétaire actuellement disponible pour travailler à couvrir une plus grande partie de ce quartier avec des options piétonnes sécuritaires. »*

*« L'absence de trottoirs dans les rues secondaires signifie que les piétons doivent marcher dans la rue avec des voitures, ce qui rend les rues moins sûres. Cela signifie également que les autobus de Para Transpo ne peuvent pas prendre les gens à leur porte s'il n'y a pas de trottoir ou d'autre endroit surélevé*

*pour déployer la rampe. Cela peut sembler de petites choses, mais si vous surveillez de jeunes enfants ou essayez de vous déplacer avec un fauteuil roulant ou un appareil de mobilité, ils ne sont pas du tout petits.*

*« J'appuie fermement l'ajout de nouveaux trottoirs et la modération de la circulation dans le parc du manoir, comme le propose la ville. Les trottoirs dans les zones résidentielles sont un élément essentiel pour rendre la ville sûre et piétonnière pour tous.*

*« Un plan de conception complet pour cette zone devrait d'abord être élaboré, avec des mesures de modération de la circulation, une signalisation améliorée, en particulier aux points d'entrée et des passages pour piétons plus évidents. Le statut actuel de la route en tant qu'espace commun partagé devrait être conservé tel quel. La lacune la plus flagrante de la proposition actuelle de la Ville est qu'elle n'améliore en rien la sécurité de la circulation piétonnière dans les environs de l'école publique Manor Park, où les trottoirs autour de tout le terrain de l'école et l'amélioration de la circulation à l'intersection actuelle à cinq voies sont les principaux problèmes à résoudre. Les plans actuels semblent être une solution à un problème qui n'existe pas ici. Je serais beaucoup plus heureux d'un plan municipal complet, tenant compte des flux de circulation réels dans le quartier, plutôt que des propositions actuelles, qui ne parviennent pas à affecter les ressources limitées pour s'attaquer aux problèmes immédiats et évidents.*

*« Tout ce que nous pouvons faire pour améliorer la sécurité de nos enfants qui fréquentent l'école et aussi dans les rues de la région devrait être la priorité numéro un. »*

*« Je suis un marcheur passionné et, bien que je me sente en sécurité en me promenant dans Manor Park, je crois qu'avec le nouveau développement proposé à Manor Park East et l'augmentation de notre population, les trottoirs sont une bonne idée. »*

*« Au-delà des objections environnementales et esthétiques que de nombreuses personnes ont déjà exprimées à vous et à d'autres représentants de la Ville, aucune des raisons avancées par la Ville en faveur de la construction de trottoirs n'a de sens. Les trottoirs ne rendront pas le quartier plus sûr ou plus accessible (il n'y a pas eu d'accidents notables depuis 30 ans, après tout, et les routes sécuritaires sont au moins aussi accessibles que les trottoirs, probablement plus). Je sais que la Ville a peut-être une « politique » pour construire des trottoirs lorsque d'autres travaux importants sont en cours, mais la « politique » n'est pas une bonne raison en soi. Les politiques sont rédigées par des bureaucrates bien intentionnés; elles peuvent également être non écrites, modifiées ou annulées dans des situations où la politique n'a pas de sens.*

*« J'apprécie profondément l'atmosphère spéciale et accueillante de Manor Park. Lorsque je visite, je ressens un sentiment immédiat de confort et de communauté; les résidents se saluent chaleureusement et il y a un sentiment familial unique qui est rare dans d'autres quartiers d'Ottawa. Les paysages de rue ouverts, avec leurs bordures vertes généreuses et l'absence de trottoirs, permettent aux personnes de tous âges et de toutes capacités de partager l'espace et de profiter ensemble du secteur. Ce caractère distinct est une grande partie de la raison pour laquelle j'aime venir ici pour marcher avec ma fille – c'est tout simplement plus sûr et plus inclusif pour moi. ... Pour les résidents âgés et les visiteurs comme moi, j'espère sincèrement que la tradition de la communauté de rues sans trottoir sera préservée.*

*L'introduction de nouveaux trottoirs enlèverait une grande partie de ce qui rend Manor Park accueillant et accessible à ceux qui apprécient les surfaces larges et régulières pour la marche. Je vous exhorte à*

*tenir compte des besoins des aînés et des autres personnes à mobilité réduite, et à maintenir l'environnement spécial qui a fait de Manor Park un véritable refuge pour les familles comme la nôtre.*

*« Manor Park est déjà une communauté sûre, accessible et connectée. Les rues sont suffisamment larges pour que les piétons puissent se déplacer confortablement en toute saison. De plus, des sentiers de connexion s'étendent dans le quartier offrant un itinéraire alternatif pour les marcheurs et les cyclistes. Il est courant de voir des activités de groupe se dérouler dans nos rues, qu'il s'agisse de groupes de marche ou de course d'adultes, de parents qui marchent ou font du vélo dans les rues avec leurs enfants, ou de promeneurs de chiens. Bon nombre de ces activités seraient entravées si elles étaient limitées aux trottoirs. En comparaison, les trottoirs de Hemlock, Beechwood et Birch sont étroits et, pendant les chutes de neige hivernales, souvent mal entretenus et dangereux de marcher.*

*« Bien qu'il y ait peu de circulation dans les rues de Manor Park, si l'objectif de la Ville est d'améliorer la sécurité, d'autres solutions de rechange devraient être mises en œuvre avant les trottoirs, comme les ralentisseurs. »*