

Subject: Strategic Road Safety Action Plan Annual Report

File Number: ACS2023-PWD-TRF-0002

Report to Transportation Committee on 23 March 2023

and Council 12 April 2023

**Submitted on March 14, 2023 by Carol Hall, Associate Director, Traffic Services,
Public Works Department**

Contact Person: Cathy Kourouma, Program Manager, Road Safety

613-580-2424, ext. 26622, Cathy.Kourouma@ottawa.ca

Ward: Citywide

**Objet : Rapport annuel sur le plan d'action stratégique en matière de
sécurité routière**

Dossier : ACS2023-PWD-TRF-0002

Rapport au Comité des transports

le 23 mars 2023

et au Conseil le 12 avril 2023

**Soumis le 14 mars 2023 par Carol Hall, directrice adjointe, Services de la
circulation, Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource : Cathy Kourouma, gestionnaire de programme, Sécurité
routière**

613-580-2424, poste 26622, Cathy.Kourouma@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transportation Committee recommend that Council:

**1. Receive the 2022 Road Safety Action Plan – Implementation Plan Status
Update.**

2. Approve the 2023 Road Safety Action Plan – Implementation Plan, as outlined in this report.

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

1. de prendre acte du compte rendu sur le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière 2022; et

2. d'approuver le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière de 2023, tel qu'il est présenté dans le présent rapport.

EXECUTIVE SUMMARY

The Strategic Road Safety Action Plan (RSAP) Annual Report provides an update on the 2022 Implementation Plan, as well as an overview of the 2023 Implementation Plan. Initiatives identified in the 2022 Implementation Plan were completed wherever possible to enhance road safety, focusing on the Emphasis Areas: Vulnerable Road Users (pedestrians, cyclists and motorcyclists), Intersections, Rural Area and High-Risk Driver Behaviour (aggressive, impaired and distracted). Some initiatives were deferred due to labour and material availability and increase in costs due to inflation.

Some of the highlights of the RSAP in 2022 include high visibility ladder markings at 12 locations, joined pedestrian signal phasing at 11 intersections and protected left-turn phasing at five intersections. Other highlights include upgrading gravel shoulders in 11 rural corridors, installing 9 automated speed enforcement cameras, continued advancement of designs at high-volume cycling safety locations and delivering the Road Safety Training Course.

In 2023, the RSAP will be continuing with similar initiatives identified in 2022, as well as undertaking new initiatives. In 2023, 17 new automated speed enforcement cameras will be installed, additional construction funding for locations identified for cycling safety and rural safety enhancements, as well as piloting new and innovative technologies and services related to enhancing road safety for all users of the road.

The report also provides an update on the findings of a study to investigate funding requirements to achieve zero fatalities by 2035. The study concludes that strategies implemented in the City of Ottawa's current 2020-2024 Strategic Road Safety Action Plan (SRSAP) with a continued investment in this plan and Transportation Master Plan initiatives will help to ensure that the City provides transportation infrastructure that is

consistent and intuitive in minimizing the number of errors users make and forgiving enough reduce the risk of death or serious injury if mistakes do occur. Ongoing investments and a focus on prioritizing safety improvements to reduce fatal and major injury collisions, creating a culture of road safety, managing vehicle speeds, and building safe infrastructure are crucial to working towards zero fatalities by 2035.

RÉSUMÉ

Le rapport annuel sur le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASSR) rend compte de l'avancement du plan de mise en œuvre de 2022 et résume le plan de mise en œuvre de 2023. Les initiatives décrites dans le plan de mise en œuvre de 2022 ont été exécutées dans la mesure du possible en vue d'accroître la sécurité routière relativement à certains volets principaux : les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et motocyclistes), les intersections, les secteurs ruraux et les conducteurs ayant des comportements à haut risque (agressivité, facultés affaiblies et distraction). Certaines initiatives se sont vues repoussées par manque de main-d'œuvre et de matériaux et en raison de la hausse des coûts causée par l'inflation.

Parmi les éléments marquants du PASSR 2022, on compte l'application de marques en échelle très visibles à 12 endroits, la synchronisation de la signalisation pour piétons à 11 intersections et des phases de virage à gauche protégées à 5 intersections. Mentionnons aussi la mise à niveau d'accotements en gravier le long de 11 corridors ruraux, l'installation de 9 radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse, l'amélioration continue de la conception d'espaces sécuritaires dans les zones très fréquentées par les cyclistes et l'offre d'une formation en matière de sécurité routière.

En 2023, la mise en œuvre du PASSR se poursuivra avec certaines initiatives entamées en 2022 et d'autres, nouvelles. Ainsi, 17 nouveaux radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse seront installés, des fonds seront attribués à l'aménagement d'améliorations de la sécurité à vélo et de la sécurité en milieu rural aux endroits désignés, et des technologies et services innovants seront mis à l'essai pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Le rapport rend aussi compte des résultats d'une étude visant à évaluer l'investissement nécessaire pour éliminer les décès sur les routes d'ici 2035. L'étude conclut que les stratégies mises en œuvre selon l'actuel PASSR de 2020-2024, accompagnées d'un investissement continu et d'initiatives liées au Plan directeur des transports, aideront la Ville à se doter d'une infrastructure de transport cohérente et intuitive permettant de limiter au maximum le nombre d'erreurs commises par les

usagers et le risque de décès ou de blessure grave si elles ne peuvent être évitées. Pour atteindre l'objectif zéro décès d'ici 2035, il faudra continuer d'investir dans le réseau routier, accorder la priorité aux améliorations de la sécurité qui évitent les collisions causant des blessures graves ou mortelles, instaurer une culture de sécurité routière, contrôler la vitesse des véhicules et construire une infrastructure sécuritaire.

CONTEXTE

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)), un plan quinquennal faisant fond sur les programmes de sécurité routière de la Ville. Fondé sur les principes d'un système routier sécuritaire, ce plan s'inspire du thème *Pensez sécurité, agissez en sécurité!* pour faire valoir la responsabilité commune et l'évolution de la culture nécessaires à l'atteinte de l'objectif zéro accident mortel et blessure grave.

Essentiellement, le plan se veut une stratégie exhaustive et proactive pour rendre les routes d'Ottawa sécuritaires pour tous les usagers. Bien que l'objectif du plan 2020-2024 soit de réduire de 20 % le taux de collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici 2024, le Conseil a également approuvé un objectif à plus long terme visant zéro décès sur les routes d'ici 2035, en portant une attention particulière à la sécurité des usagers les plus vulnérables du réseau routier : piétons, écoliers, personnes âgées et cyclistes.

Comme les données sur les collisions fluctuent d'une année à l'autre, l'efficacité du PASSR sera mesurée en comparant des tranches de cinq ans. Le taux visé est de 12,4 collisions causant des blessures graves ou mortelles (BGM) pour 100 000 personnes d'ici 2024. Selon le récent bilan routier, le taux de collisions décline en comparaison aux données de référence. Il faut noter qu'en raison de la pandémie de COVID-19, les résidents se sont moins déplacés étant donné les différentes restrictions, et le nombre de collisions, y compris les blessures graves ou mortelles qui en découlent, a chuté.

Dans le cadre du processus d'approbation du PASSR, le Conseil a approuvé la recommandation 4 :

Que les Services de la circulation présentent chaque année un rapport au Comité des transports à compter de 2021 pour faire le point sur les progrès de la mise en œuvre du programme du Plan d'action stratégique de la sécurité routière

par rapport à l'année précédente et pour obtenir l'approbation des projets présentés dans le cadre du plan de mise en œuvre de cette année-là.

En mars 2021, le Conseil a pris connaissance du premier rapport annuel sur le PASSR et a approuvé le plan de mise en œuvre de 2021 qui y est recommandé ([ACS2021-TDS-TRF-0001](#)). En février 2022, le Conseil a pris connaissance du deuxième rapport annuel et a approuvé le plan de mise en œuvre de 2022 qui y est recommandé ([ACS2022-PWD-TRF-0001](#)). Le présent rapport rend compte de l'exécution du plan de mise en œuvre de 2022 et présente celui de 2023 aux fins d'approbation.

ANALYSE

Le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)) est fondé sur les principes d'un système routier sécuritaire :

- La vie et la santé des personnes sont prioritaires;
- La sécurité est une responsabilité partagée des fournisseurs du réseau routier, des autorités de réglementation et des usagers de la route;
- Les erreurs humaines ne devraient pas causer de décès ou de blessures graves, et le réseau routier doit être conçu en ce sens;
- La sécurité routière exige un changement de culture : les fournisseurs du réseau routier, les autorités de réglementation et les usagers doivent collaborer et être prêts à changer pour atteindre la vision et les buts à long terme du PASSR.

Le plan est exécuté par des partenaires internes qui s'occupent de la sensibilisation, de l'application des règlements et des aspects techniques relatifs à la sécurité routière. Cette exécution est coordonnée par le Programme Sécurité des routes Ottawa, qui est administré par un comité directeur constitué de représentants de la haute direction du Service des incendies d'Ottawa, du Service paramédic d'Ottawa, du Service de police d'Ottawa, de Santé publique Ottawa, de la Direction générale des travaux publics et du coroner régional principal.

Des interventions continues et ciblées sont nécessaires pour atteindre les buts du PASSR. Cela exige l'élaboration d'un plan de mise en œuvre qui détermine les contre-mesures ou actions précises que doivent entreprendre les partenaires chaque année. La présentation de l'état d'avancement de ces mesures garantit que les personnes chargées de mener ces initiatives à terme en sont tenues responsables.

Plan de mise en œuvre de 2022

Le plan de mise en œuvre de 2022 comprenait de nombreuses contre-mesures en matière d'ingénierie, d'application des règlements et de sensibilisation pour réduire les collisions graves ou mortelles reliées aux quatre volets principaux du PASSR.

Certaines des initiatives prévues en 2022 ont été entravées par des grèves dans le secteur de la construction, des retards dans la chaîne d'approvisionnement et la pénurie de matériaux dépendant d'un transport international (marquages thermoplastiques pour la chaussée, matériel de signalisation routière, panneaux, matériaux de construction), de même que par une importante hausse des coûts de construction dans la dernière année (10 % à 30 %).

Le document 1, *Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2022 – État d'avancement*, rend compte de l'avancement de toutes les contre-mesures prévues dans le plan de mise en œuvre de 2022, dont les éléments marquants sont énumérés ci-après.

Usagers vulnérables

- Lieux très fréquentés par les cyclistes et les automobilistes : Conception détaillée de trois emplacements sécuritaires très fréquentés par les cyclistes achevée, et une autre, en cours. L'aménagement d'améliorations pour la sécurité à vélo est suspendu dans l'attente de fonds pour les quatre emplacements suivants : rue St. Patrick et avenue King Edward, rue Scott et chemin Bayview, rue O'Connor, et rue Donald et promenade Vanier.
- Campagne de sensibilisation sur le retour au rouge : Élaboration et mise en œuvre d'une campagne à l'intention de tous les usagers. Des panneaux permanents ont été installés à 22 intersections et des panneaux temporaires, à 9 endroits; et le matériel éducatif créé a été distribué lors de 8 activités de sensibilisation qui se sont tenues à 4 endroits différents.
- Stratégie de sécurité des motocyclistes : Élaboration en cours avec la collaboration soutenue des principaux intervenants internes et externes du groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes.
- Marques en échelle très visibles : Application terminée à 12 intersections à feux.

- Sois visible pour ta sécurité : Distribution de lumières et de produits réfléchissants dans toutes les casernes de pompiers d'Ottawa. Organisation de trois activités communautaires.
- Synchronisation de la signalisation pour piétons : Installation à 11 intersections d'une composante de synchronisation des feux de circulation faisant apparaître le signal autorisant le passage des piétons lorsqu'un véhicule déclenche le feu vert.

Intersections

- Virage à gauche entièrement protégé : Aménagement d'un virage à gauche entièrement protégé à cinq intersections où aucune modification de la conception géométrique n'était nécessaire (rue Bank et promenade Cahill; avenue Bronson et voie Brewer; chemin Hawthorne et promenade Stevenage; avenue Industrial et chemin Russell; chemin Merivale et Promenade Kirkwood).
- Dispositifs de signalisation : Allocation de fonds supplémentaires pour la construction d'un carrefour giratoire à l'intersection des chemins Frank Kenny et Innes.
- Conformité des passages à niveau : Construction d'un aménagement ininterrompu pour piétons au passage à niveau du chemin Buckland afin de se conformer à la réglementation de Transports Canada en matière de passages à niveau.

Secteur rural

- Intersections obliques : Conception détaillée en cours pour les intersections des rues Victoria et Cartwright et des chemins Constance Bay et Dunrobin, intersections qui sont nommées dans l'étude de 2020 sur la sécurité des intersections obliques rurales d'Ottawa. L'aménagement de l'intersection oblique des chemins Century Ouest et McCordick est en grande partie terminé.
- Bordures de sécurité : Aménagement terminé dans un couloir routier prévu au programme de resurfaçage de 2022. En raison de problèmes d'approvisionnement, les entrepreneurs n'ont pas pu obtenir les produits nécessaires à l'installation de bordures de sécurité dans d'autres corridors ruraux à temps pour respecter l'échéancier de resurfaçage.
- Entretien des accotements : Amélioration de l'accotement en gravier sur 23 km linéaux de 11 couloirs ruraux.

Conducteurs à haut risque

- Contrôle automatisé de la vitesse (CAV) : Installation de neuf radars photographiques en 2022 (à six emplacements, comme le prévoyait le plan de mise en œuvre du PASSR 2022, et à trois emplacements initialement prévus au quatrième trimestre de 2021 dans le rapport sur le Projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance dans les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)). En revanche, six radars n'ont pas pu être installés comme prévu en 2022, puisque des grèves et la pénurie dans le secteur de la construction ainsi que des problèmes d'approvisionnement de certains ingrédients importants du béton ont affecté la disponibilité et l'intérêt des entrepreneurs, qui ont refusé un échéancier de projet se terminant en 2022. La conception de ces six derniers emplacements est terminée, et un contrat de construction a été accordé pour leur aménagement en 2023. Une note de service faisant le point sur l'emplacement des radars a été transmise aux membres du Conseil le mercredi 22 février 2023.
- Élaboration de critères de sélection des terrains de jeu et des routes à grande vitesse pour le CAV – En cours.
- Programme de caméras de surveillance dans les autobus scolaires : Examen du meilleur modèle de prestation pour la mise en œuvre du programme – En cours.
- Modération de la circulation dans les zones scolaires : Élaboration d'un plan conceptuel pour le corridor de l'avenue Broadview en cours. Conceptions préliminaire et détaillée attendues en 2023. Travaux prévus à la fin 2023 ou au début 2024.

Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication : Réalisation des initiatives présentées dans la stratégie de communication et d'information du PASR 2021-2022 (qui visait à changer la culture de la sécurité routière des usagers à l'échelle de la ville).
- Stratégie de communication du PASR 2023-2024 – Élaboration en cours.
- Formation sur la sécurité routière : Un total de 77 membres du personnel prenant des décisions relatives aux routes ont reçu une formation de deux jours sur la sécurité routière.
- Vérifications de la sécurité routière : Dix vérifications de la sécurité routière

terminées ou en cours pour des projets de transport menés par la Ville.

Collisions causant des blessures graves ou mortelles (BGM) de 2017 à 2021

Dans l'ensemble, le nombre de collisions dans la ville a grandement diminué en 2021, probablement en raison du nombre réduit de déplacements quotidiens dans le contexte de la pandémie. En 2021 ont été déclarées 8 127 collisions, la moyenne annuelle des cinq années précédentes se chiffrant à 13 880. Une baisse similaire s'observe dans le nombre de collisions causant des BGM. En 2021, il y a eu 122 collisions causant des BGM, la moyenne annuelle des cinq dernières années s'établissant à 142.

Le PASSR se fonde sur des données probantes pour diriger les ressources et les fonds disponibles vers les initiatives les mieux à même de réduire les collisions causant des BGM. Les contre-mesures sont sélectionnées selon les données disponibles sur le sujet au regard des quatre grands volets du plan. Sont mises en comparaison dans le tableau 1 les données de chaque volet pour 2013-2017 et 2017-2021, la plus récente période d'analyse. Le tableau est divisé selon les indicateurs associés aux objectifs du plan.

Tableau 1 : Collisions causant des BGM pour 2013-2017 (période de référence) et 2017-2021

Indicateur	2013-2017	2017-2021	Variation
Nombre total de collisions causant des BGM	743	673	En baisse
Taux moyen de collision causant des BGM sur 5 ans (collisions/100 000 habitants)	15,5	13,4	En baisse
Nombre moyen de décès (décès/an)	27	26	En baisse
Collisions causant des BGM aux intersections ou reliées aux intersections (% du total)	355 (48 %)	383 (57 %)	En hausse
Collisions causant des BGM en secteur rural (% du total)	157 (21 %)	155 (23 %)	En baisse
Collisions causant des BGM impliquant	190 (26 %)	165 (25 %)	En baisse

Indicateur	2013-2017	2017-2021	Variation
des piétons (% du total)			
Collisions causant des BGM impliquant des cyclistes (% du total)	79 (10 %)	67 (10 %)	En baisse
Collisions causant des BGM impliquant des cyclistes en vélo électrique (% du total)	3 (<1 %)	6 (<1 %)	En hausse
Collisions causant des BGM impliquant des motocyclistes (% du total)	110 (15 %)	93 (14 %)	En baisse
Collisions causant des BGM impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un comportement à haut risque (% du total)	451 (60 %)	450 (67 %)	En baisse

Le tableau 2 présente la répartition annuelle de 2013 à 2021 des collisions causant des blessures graves ou mortelles.

Tableau 2 : Répartition annuelle de 2013 à 2021 des collisions causant des BGM

Année	Intersection	Secteur rural	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Motocyclistes	Haut risque
2013	76	27	49	16	0	16	81
2014	57	34	29	13	0	21	81
2015	67	20	39	14	1	23	75
2016	78	33	38	22	1	26	104
2017	77	43	36	14	1	24	100
2018	106	28	41	13	1	22	103
2019	75	29	36	16	1	20	92

Année	Intersection	Secteur rural	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Motocyclistes	Haut risque
2020	57	27	21	16	2	13	76
2021	68	28	31	8	1	14	79

Il convient de noter que les catégories de collisions présentées ci-dessus ne sont pas mutuellement exclusives, c'est-à-dire qu'elles se croisent parfois. Par exemple, une collision à une intersection peut impliquer un piéton et un conducteur aux facultés affaiblies. Cette collision compterait alors dans trois catégories (intersection, piétons et conducteurs aux facultés affaiblies).

Rapports sur les données relatives aux collisions

Les Services de la circulation reçoivent régulièrement du ministère des Transports (MTO) des données sur les collisions qui se produisent dans la Ville d'Ottawa. Les données sur les collisions sont fournies au MTO à des intervalles variables par les services de police, notamment le Service de police d'Ottawa, la Police provinciale de l'Ontario et la Gendarmerie royale du Canada. Les données sont validées par le logiciel de gestion des données sur les collisions de la Ville pour s'assurer qu'il n'y a pas d'erreurs ou de renseignements manquants. Les erreurs sont corrigées au moyen des règles de codage des collisions du MTO. Le personnel peut assurer un suivi auprès du service de police concerné afin de recueillir des renseignements supplémentaires, s'ils sont disponibles.

Les Services de la circulation attendaient habituellement que toutes les données relatives aux collisions pour une année donnée aient été examinées et validées avant de les communiquer au Conseil et de les publier sur Données ouvertes Ottawa. À l'avenir, les données disponibles et validées sur les collisions seront rendues publiques chaque mois sur Données ouvertes Ottawa. Ce nouveau processus permettra de s'assurer que les données les plus récentes sur les collisions sont communiquées au public en temps voulu. Il faut savoir qu'il s'écoule parfois plus de temps que prévu entre le moment où une collision se produit et celui où les Services de la circulation reçoivent et valident les données sur la collision. C'est pourquoi les données publiées sont fluctuantes et susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de la réception de nouveaux renseignements. À titre d'exemple, les données relatives à de nombreuses collisions survenues en janvier d'une année donnée peuvent être intégrées aux

données publiées en mars, tandis que les renseignements relatifs à d'autres collisions survenues en janvier peuvent ne figurer dans l'ensemble des données que quelques mois plus tard.

L'ensemble des données sur les collisions de 2021 ainsi que toutes les données sur les collisions de 2022 qui ont été validées dans le système de gestion des données sur les collisions de la Ville seront publiées sur Données ouvertes Ottawa d'ici la fin du mois d'avril 2023. Les données sur les collisions seront mises à jour mensuellement à partir du mois de mai.

Plan de mise en œuvre 2023

En octobre 2021, le Conseil a approuvé le Projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance dans les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)). Le rapport recommandait que toutes les recettes nettes des initiatives de contrôle automatisé soient affectées à un fonds de réserve pour la sécurité routière, qui servirait les initiatives présentées dans le plan d'action. L'application de cette recommandation a permis un financement constant, le budget de 2023 prévoyant 6,35 millions de dollars pour les mesures du plan d'action.

La répartition des fonds par contre-mesure est présentée dans le plan de mise en œuvre de 2023 (voir le document 2 : *Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière 2023*). Bon nombre de ces contre-mesures s'inscrivent dans la continuité des plans de mise en œuvre de 2020, 2021 et 2022. En voici quelques-unes pour chacun des volets du plan.

Usagers vulnérables de la route

- Sois visible pour ta sécurité : Bonifier la campagne de sensibilisation.
- Examiner proactivement les emplacements de cycles devancés pour piétons, d'interdiction de tourner à droite au feu rouge, et de synchronisation de la signalisation pour piétons.
- Emplacement très fréquenté par les cyclistes et les automobilistes : Accorder des fonds partiels de construction dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité à bicyclette pour un maximum de trois emplacements sécuritaires très fréquentés par cyclistes. Dans la [motion n° 74/12](#), présentée en avril 2022, le personnel a reçu la directive d'étudier les options pour financer l'aménagement de 29 intersections prioritaires très fréquentées par les cyclistes et les automobilistes.

Pour les résultats de cette étude, consulter le document 3 – *Réponse à la motion relative aux intersections achalandées*.

- Stratégie de sécurité des motocyclistes : Mettre en place les contre-mesures de sensibilisation, d'application et d'ingénierie recommandées dans la stratégie, avec la collaboration soutenue d'intervenants internes et externes du groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes.

Intersections

- Virage à gauche entièrement protégé : Aménager des virages à gauche protégés, selon le nouveau processus de vérification, à au plus cinq emplacements où aucune modification de la conception géométrique n'est nécessaire.

Secteur rural

- Intersections obliques : Accorder du financement supplémentaire partiel à la construction de deux intersections obliques rurales recensées dans le plan de mise en œuvre du PASSR 2022.

Conducteurs à haut risque

- Contrôle automatisé de la vitesse (CAV) : Installer 17 radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse près d'écoles, de terrains de jeu et de parcs et, dans le cadre d'un projet-pilote, sur des routes à grande vitesse. Les membres du Conseil ont été officiellement informés du détail de l'emplacement des radars dans la note de service à ce sujet qui leur a été transmise le mercredi 22 février 2023.

Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et d'information du PASR 2023-2024 : Mettre en œuvre les initiatives de 2023 présentées dans la stratégie en vue d'instaurer une nouvelle culture de la sécurité routière chez les usagers à l'échelle de la ville.
- Formation sur la sécurité routière : Poursuivre la formation du personnel qui prend des décisions relatives aux routes.
- Formation sur la sécurité routière à l'intention des représentants élus : Donner cette formation pour continuer la promotion de la culture de la sécurité routière à Ottawa.

Financement pour accroître la sécurité routière

Après un examen des budgets municipaux de 2020 à 2023, le Conseil a déterminé le montant de fonds alloués aux programmes qui contribuent à accroître la sécurité routière dans la ville. Environ 27,5 millions de dollars ont été consentis aux programmes en 2020, en comparaison à 37,1 millions en 2022, et à 38,4 millions en 2023. Le tableau 3 présente la répartition des fonds par année et par volet prioritaire. Pour la liste détaillée des programmes existants et du financement de chacun, consulter le document 4 – Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2020-2023.

Tableau 3 : Budgets de 2020 à 2023 reliés à la sécurité routière (programmes existants)

Volet principal du PASSR	Budget total 2020 (en milliers de dollars)	Budget total 2021 (en milliers de dollars)	Budget total 2022 (en milliers de dollars)	Budget 2023 (en milliers de dollars)
Usagers vulnérables	17 399	23 597	26 091	25 236
Intersections	4 475	4 568	4 728	5 026
Conducteurs à haut risque	3 700	3 746	4 370	6 099
Programmes visant tous les volets principaux	1 912	1 874	1 943	2 066
Total	27 486	33 785	37 132	38 427

L'investissement de 6,35 millions de dollars dans le plan d'action hisse l'investissement de la Ville dans les initiatives et programmes de sécurité routière à 44,8 millions en 2023, comparativement à 44,3 millions en 2022 et à 31,5 millions en 2020. Le tableau 4 résume la répartition des 6,35 millions de dollars dans chacun des volets principaux de 2020 à 2023.

Tableau 4 : Budgets de 2020 à 2023 du plan d'action en matière de sécurité routière

Volet principal du PASSR	Budget total 2020 (en milliers de dollars)	Budget total 2021 (en milliers de dollars)	Budget total 2022 (en milliers de dollars)	Budget 2023 (en milliers de dollars)
Usagers vulnérables	975	1 765	2 495	2 515
Intersections	1 170	830	1 475	520
Secteurs ruraux	440	925	2 250	2 340
Conducteurs à haut risque	550	450	950	850
Culture en matière de sécurité routière	100	30	30	25
Programmes visant tous les volets principaux	765	-	-	100
Total	4 000	4 000	7 200	6 350

Afin de soutenir la croissance du programme de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) et les initiatives d'ingénierie en sécurité routière du PASSR, il faut un ingénieur responsable de la sécurité routière au sein des Services de la circulation. Ce poste est nécessaire à la mise en œuvre des contre-mesures d'ingénierie en sécurité routière et des initiatives de contrôle automatisé. Financé par les recettes du contrôle automatisé, cet équivalent temps plein (ETP) a été inscrit au budget de 2023.

Zéro décès d'ici 2035

À la suite d'une motion présentée au [Comité des Transports le 4 décembre 2019 et approuvée par le Conseil la semaine suivante, le 11 décembre](#), le personnel a reçu la

directive d'étudier les besoins en financement pour atteindre l'objectif zéro décès d'ici 2035.

Celui-ci a engagé un consultant pour mener une étude des municipalités se démarquant à ce chapitre, afin d'examiner leurs pratiques, les leçons apprises et les coûts associés à l'atteinte de l'objectif zéro décès. Pour les principaux résultats de l'étude, voir le document 5 : *Résumé de l'étude des municipalités relativement aux pratiques et aux coûts de la Vision zéro.*

Sont résumées dans ce document les dépenses opérationnelles et financières des municipalités qui sont parvenues à réduire considérablement le nombre de décès sur les routes. En voici les principales constatations :

- « [...] on constate que les villes n'attribuent pas tellement leur succès à des gestes en particulier ni à de grands budgets, leurs réponses portant plutôt à croire que c'est à une approche systémique, intégrée et axée sur leurs objectifs qu'elles doivent leur réussite. »
- « Selon ces municipalités, il est difficile de cerner les gestes posés et les dépenses engagées pour la sécurité routière puisque le fait de faire une distinction nette entre "ce qui touche à la sécurité routière" et "ce qui n'y touche pas" serait contraire à leur approche systémique et intégrée. »

Les constats de l'étude concordent avec les stratégies mises en œuvre dans l'actuel plan d'action de la Ville d'Ottawa, à savoir : accorder la priorité aux améliorations de sécurité les plus susceptibles de réduire le nombre de collisions causant des blessures graves ou mortelles, instaurer une culture de sécurité routière, contrôler la vitesse des véhicules et construire une infrastructure sécuritaire grâce aux politiques municipales élaborées et adoptées ces dernières années (Cadre de mise en œuvre des rues complètes, Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, politique concernant l'affichage d'une limite de vitesse de 30 km/h, Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, etc.).

Ces politiques et les investissements continus de tous les ordres de gouvernement pour les initiatives du PASSR et du Plan directeur des transports aideront la Ville à se doter d'une infrastructure de transport cohérente et intuitive permettant de limiter au maximum le nombre d'erreurs commises par les usagers et le risque de décès si elles ne peuvent être évitées.

Les Services de la circulation collaboreront avec les intervenants et leurs partenaires

pour exécuter le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière de 2023. Un rapport sera présenté au Comité des transports à la fin de 2023 pour dresser le bilan du travail accompli et faire approuver les projets présentés dans le plan de mise en œuvre de 2024.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Ne s'applique pas.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Ne s'applique pas.

CONSULTATIONS

En 2022, Sécurité des routes Ottawa a poursuivi ses consultations auprès du Groupe de travail des intervenants, principalement composé de représentants des partenaires locaux dans le domaine de la sécurité routière. Ce groupe bien établi, qui se réunit chaque trimestre, œuvre pour le programme Sécurité des routes Ottawa depuis des années.

Par ailleurs, un sondage public en ligne a été mené dans le cadre de la stratégie de communication de 2022 pour évaluer la quantité d'information sur la sécurité routière reçue par la population. Les données ainsi obtenues ont été comparées à celles de 2021 pour mesurer l'efficacité des tactiques de sensibilisation et de communication menées dans le cadre de la stratégie de communication du PASR 2022. Les résultats serviront à orienter l'élaboration de la version 2023-2024 de la stratégie.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 cherche à mettre en œuvre des mesures pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles pour tous les usagers de la route, notamment les conducteurs, les passagers,

les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Tous les résidents profitent de l'amélioration de la sécurité routière, que ce soit par différentes mesures de contrôle de la circulation, des campagnes d'information et de sensibilisation, l'application de marques sur la chaussée, la mise en place de cycles devancés pour piétons ou l'interdiction de tourner à droite au feu rouge et la reconception d'intersections plus sécuritaires. Pour la liste complète des initiatives de soutien aux usagers vulnérables de la route, y compris les personnes en situation de handicap, consulter le document 2.

Les contre-mesures (panneaux, marques sur la chaussée, infrastructure de régulation de la circulation, etc.) mises en place dans le cadre du plan d'action en matière de sécurité routière sont conformes à la réglementation provinciale, notamment le *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées* adopté sous le régime de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario](#), et aux [Normes de conception accessible](#) de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations proposées dans le présent rapport respectent les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville. Les projets intégrés qui prévoient la reconstruction de routes représenteront les meilleures occasions de mettre en œuvre l'ensemble des recommandations du PASSR. En appliquant d'abord les recommandations aux projets intégrés, la Ville réalisera des économies. Les cibles du plan financier à long terme devront concorder avec les attentes à l'égard des politiques du PASSR. D'autres occasions surviendront possiblement, quoique rarement, lors des projets de resurfaçage en raison des restrictions budgétaires et de la méthode de mise en œuvre de ces projets. Les autres améliorations à la sécurité se produiront selon le programme du plan d'action en matière de sécurité routière. Les Services de la circulation collaboreront avec la Direction de la gestion des biens pour déterminer les améliorations qu'il sera possible d'apporter dans le contexte de contrats de resurfaçage. Pour respecter son obligation de fournir des services sûrs et fiables à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon équilibrée quant au niveau de service, aux risques et aux coûts.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

En visant la réalisation de Vision Zéro et de l'approche des systèmes sécuritaires, la Ville peut aider les usagers vulnérables de la route (les piétons et les cyclistes) à choisir des moyens de transport sobres en carbone grâce à l'amélioration de la sécurité routière.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

Le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière est fondamental pour faire d'Ottawa une ville sûre et inclusive. En accordant la priorité aux usagers vulnérables, le plan est un mécanisme déterminant pour l'élimination des obstacles auxquels font face les groupes en quête d'équité.

L'adoption des principes de système routier sécuritaire et de la Vision zéro garantissent la prise en compte des liens entre les blessures graves et mortelles et d'autres facteurs démographiques, comme la présence d'enfants et de personnes âgées. Les contre-mesures du plan, telles qu'elles ont été présentées au Conseil municipal dans les plans de mise en œuvre annuels, s'appliquent uniformément dans toute la ville, sans privilégier ni écarter quelque groupe de la population que ce soit.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Ce rapport concerne l'ensemble de la ville et met l'accent sur la réduction du nombre de collisions causant des blessures graves ou mortelles sur les routes rurales.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le rapport appuie la priorité relative au transport intégré du plan stratégique de 2019-2022.

RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Les contre-mesures indiquées dans le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière 2023 sont mises en œuvre conformément aux différentes annexes du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* (n° 2023-2).

DOCUMENTS À L'APPUI

- Document 1 : Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2022 – État d'avancement
- Document 2 : Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2023 – Initiatives
- Document 3 : Réponse à la motion relative aux intersections achalandées

- Document 4 : Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2020-2023
- Document 5 : Résumé de l'étude des municipalités relativement aux pratiques et aux coûts de la Vision zéro

SUITE À DONNER

La Direction générale des travaux publics exécutera le plan de mise en œuvre de 2023 conformément à ce qui est décrit dans le présent rapport.