

**Subject: Delegated Authority for the Installation of All-Way Stop Controls  
Associated to In-Service Road Safety Reviews and Installation of an  
All-Way Stop Control at 8th Line Road and Parkway Road**

**File Number: ACS2023-PWD-TRF-0006**

**Report to Transportation Committee on 22 June 2023  
and Council 28 June 2023**

**Submitted on June 13, 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](mailto:Cathy.Kourouma@ottawa.ca)**

**Ward: Citywide**

**Objet : Pouvoirs délégués d'installation de panneaux d'arrêt toutes  
directions suivant un examen de la sécurité des routes en service, et  
installation de panneaux à l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et  
Parkway**

**Dossier : ACS2023-PWD-TRF-0006**

**Rapport au Comité des transports**

**le 22 juin 2023**

**et au Conseil le 28 juin 2023**

**Soumis le 13 juin 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](mailto:Cathy.Kourouma@ottawa.ca)**

**Quartier : À l'échelle de la ville**

**REPORT RECOMMENDATION(S)**

**That Transportation Committee recommend that Council approve:**

- 1. The General Manager, Public Works Department, and the Director, Traffic Services be delegated the authority to install unwarranted All-Way-Stop-Controls within the conditions outlined in this report;**
- 2. The use of Delegation of Authority be reported annually to the Transportation Committee by the Public Works Department; and,**
- 3. The installation of an All-Way Stop Control at the intersection of 8<sup>th</sup> Line Road and Parkway Road, as described in this report.**

## **RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

**Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver ce qui suit :**

- 1. Que le directeur général des Travaux publics et le directeur des Services de la circulation se voient déléguer le pouvoir de faire installer des panneaux d'arrêt toutes directions aux intersections ne répondant pas aux critères justificatifs, aux conditions énoncées dans le présent rapport;**
- 2. Que la Direction générale des travaux publics rende compte chaque année au Comité des transports de l'exercice de ce pouvoir délégué;**
- 3. Que des panneaux d'arrêt toutes directions soient installés à l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway, comme il est décrit dans le présent rapport.**

## **CONTEXTE**

L'installation de panneaux d'arrêt toutes directions est assujettie à un processus justificatif approuvé par le Conseil ([Examen des critères de justification associés à l'installation de panneaux, ACS2020-TSD-TRF-0002](#)). L'intersection visée doit satisfaire à un ensemble de critères précis – qui varie selon le type de route – pour que le personnel puisse procéder à l'installation. Le processus justificatif, approuvé en 2020, était en fait la mise à jour d'un ancien processus datant de 2006. Les dernières nouveautés visent principalement les intersections en secteur urbain et dans les villages ruraux. Pour les artères rurales, les critères de 2006 continuent de s'appliquer.

Un panneau d'arrêt toutes directions – aussi appelé panneau d'arrêt à quatre ou à trois sens, selon le cas – est une mesure de contrôle de la circulation obligeant les automobilistes venant de toutes les directions à s'immobiliser à l'intersection avant de la

traverser. S'il est avant tout un dispositif de signalisation, il peut aussi devenir une mesure d'amélioration de la sécurité si son installation est recommandée au terme d'un examen de la sécurité des routes en service. Il peut en effet servir de mesure préventive pour réduire les collisions en angle à une intersection.

L'examen de la sécurité des routes en service est l'étude technique exhaustive d'une voie pour déterminer les mesures préventives les plus économiques et efficaces afin d'améliorer la sécurité et la circulation de tous les usagers dans le respect des principes de sécurité routière. Les voies devant faire l'objet d'un tel examen sont déterminées et priorisées à partir d'une analyse des données annuelles sur les collisions et d'une évaluation du réseau permettant de repérer les endroits où surviennent (ou bien risquent de survenir) un nombre élevé de collisions mortelles ou causant des blessures graves et où il serait le plus utile d'améliorer la sécurité.

Actuellement, la Direction générale des travaux publics n'a pas le pouvoir délégué de faire installer des panneaux d'arrêt toutes directions si l'intersection ne remplit pas les critères justificatifs approuvés par le Conseil, même si de tels panneaux ont été recommandés au terme d'un examen de la sécurité des routes en service comme étant une mesure de contrôle de la circulation appropriée. Le présent rapport donnera un exemple concret – le cas de l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway – de situation où la délégation de pouvoirs pour l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions à une intersection ne répondant pas aux critères habituels serait justifiée. Il résume en outre les critères qui seront appliqués pour l'exercice approprié des pouvoirs délégués par la Direction générale des travaux publics.

## **ANALYSE**

### **Intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway – Amélioration de la sécurité**

Selon le volet principal « zones rurales » du plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (ACS2019-TSD-TRF-0009) approuvé par le Conseil, la sécurité de l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway devait être améliorée, d'après une évaluation du réseau. Cette évaluation, réalisée à l'aide des données sur les collisions sur une période de cinq ans (2015-2019), a mené au classement de l'intersection parmi les 10 principales intersections rurales sans signalisation où la sécurité pourrait être améliorée. Par ailleurs, en août 2021, le conseiller George Darouze a présenté une demande de renseignements officielle au Comité des transports concernant un examen de sécurité à cette même intersection après une série de collisions.

Suivant l'évaluation du réseau et la demande de renseignements du conseiller Darouze, un tiers consultant a été retenu pour procéder à un examen de la sécurité des routes en service ([TRC 02-21 – Sécurité routière de l'intersection du chemin 8<sup>th</sup> Line et du chemin Parkway](#)). Cet examen, achevé en mars 2023, comprenait un examen administratif exhaustif, une étude détaillée sur le terrain ainsi qu'un examen des bandes vidéo sur les conflits. L'examen a donné lieu à une série de recommandations d'amélioration de la sécurité.

Voici certaines des mesures prises par la Ville pour prévenir les collisions en angle à cette intersection : panneaux surdimensionnés, marques sur la chaussée, panneaux indiquant l'approche d'un panneau d'arrêt, panneaux d'avertissement « Les véhicules venant perpendiculairement ne font pas d'arrêt » et feux clignotants suspendus. Le consultant a reconnu ces mesures d'amélioration dans son rapport, mais comme les collisions persistent, il recommande ceci à court terme :

*« Envisager d'installer des panneaux d'arrêt toutes directions à l'intersection, ce qui devrait être efficace pour réduire de beaucoup les risques de conflits. »*

Mais comme l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway ne répond pas aux critères approuvés par le Conseil pour justifier la présence de panneaux d'arrêt toutes directions, le personnel n'a pas les pouvoirs délégués de procéder à l'installation.

#### *Processus justifiant l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions*

La justification d'un panneau d'arrêt toutes directions à une intersection sur une artère en milieu rural (comme l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway) repose sur trois critères : le nombre de collisions, la visibilité et le débit de circulation. Il faut satisfaire à au moins un de ces critères.

1. Nombre de collisions : moyenne de trois collisions (évitables et attribuables à un virage) dans les trois dernières années.
2. Visibilité : distance minimale de visibilité d'arrêt sécuritaire insuffisante à l'intersection.
3. Débit de circulation (les trois conditions sont requises) :
  - a) Débit de circulation combiné (toutes directions) égal ou supérieur à 350 véhicules à l'heure **en moyenne** durant les huit heures les plus achalandées de la journée;

- b) Débit de circulation sur les rues secondaires égal ou supérieur à 140 véhicules à l'heure **en moyenne** durant cette même période;
- c) Écart entre le débit de circulation des rues principales et secondaires équivalent à un ratio de 65:35 pour les intersections à quatre voies, ou de 75:25 pour les intersections à trois voies.

*Évaluation en vue de l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions – chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway*

Il arrive exceptionnellement que l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions soit justifiée même si l'intersection ne répond pas aux critères de la Ville d'Ottawa. C'est le cas de l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway. Des panneaux d'arrêt toutes directions ont été recommandés à cet endroit au terme de l'examen de la sécurité des routes en service du consultant.

De pair avec sa recommandation, le consultant précisait dans son examen que l'intersection ne répondait pas aux critères établis dans l'[Ontario Traffic Manual – Regulatory Signs \(livre 5 de l'OTM\)](#). Voici ce qu'il notait :

*« En l'espèce, une mesure de réduction de la vitesse des véhicules en circulation et l'établissement d'un droit de passage pour les automobilistes qui se déplacent vers l'est et l'ouest devraient contribuer à réduire la fréquence et la gravité des conflits. Or, si les panneaux d'arrêt toutes directions sont habituellement installés à des intersections répondant aux critères justificatifs, leur installation à cette intersection constituerait une mesure préventive efficace pour limiter de beaucoup les risques de conflits.*

*La Ville devrait donc envisager d'installer des panneaux à cette intersection. »*

Comme le consultant reconnaissait dans sa recommandation que l'intersection ne respectait ni les critères de la Ville ni les lignes directrices du ministère des Transports de l'Ontario et les directives générales en vigueur en matière de génie, un examen interne a été réalisé par le personnel de Sécurité routière et Mobilité, Travaux publics. Cet examen visait à confirmer si l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions à l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway était justifiée.

L'examen interne a porté sur ceci :

- Déclivité des approches;
- Lignes de visibilité;

- Historique récent des collisions.

### Déclivité des approches

La déclivité des approches visait à confirmer que l'installation de panneaux d'arrêt était justifiée sur le chemin 8<sup>th</sup> Line en direction nord et sud. La limite de déclivité visée aux intersections dotées de panneaux d'arrêt est de +/-3 %, selon le [Guide canadien de conception géométrique des routes de l'Association des transports du Canada \(ATC\)](#).

Le personnel a pu confirmer, par un levé du nivellement, que la déclivité se situait dans cet intervalle.

### Lignes de visibilité

Une distance de visibilité minimale est recommandée aux intersections avec panneaux d'arrêt. Selon les observations du consultant indépendant et du personnel de Sécurité routière et Mobilité, cette distance correspond, à l'intersection visée, aux valeurs établies dans le Guide canadien de conception géométrique des routes de l'ATC.

### Historique récent des collisions

Le personnel de Sécurité routière et Mobilité a procédé à une analyse détaillée des plus récentes données sur les collisions afin de confirmer les conclusions de l'examen de la sécurité des routes en service. Selon cette analyse, on aurait recensé **2,7 collisions par année dans les trois dernières années (2019-2021)** à cette intersection : une en 2019, quatre en 2020 et trois en 2021. Or, le seuil établi par la Ville d'Ottawa et dans le livre 5 de l'OTM serait plutôt de 3 collisions par année.

D'après l'analyse, le personnel de Sécurité routière et Mobilité conclut toutefois que l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions à l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway serait justifiée, et appuie donc la recommandation formulée dans l'examen de la sécurité des routes en service. Par conséquent, cette intersection a été munie de contrôles d'arrêt sur l'ensemble des voies temporaires pour réduire le risque de collisions. Cette mesure restera en place jusqu'à ce que le Conseil approuve l'installation permanente de panneaux d'arrêt toutes directions.

### **Demande de délégation de pouvoirs pour l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions dans certains cas**

Comme le démontre clairement l'examen de la sécurité des routes en service visant l'intersection des chemins 8<sup>th</sup> Line et Parkway – ainsi que l'analyse interne du personnel visant à établir la pertinence de la recommandation qui en a découlé –, il arrive que l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions soit efficace pour améliorer la

sécurité et réduire le risque de collisions mortelles ou causant des blessures graves. Dans ces cas, Travaux publics devrait avoir le pouvoir délégué d'exiger leur installation même lorsque l'intersection visée ne répond pas aux critères justificatifs établis par la Ville.

Dans le présent rapport, le personnel demande qu'on délègue au directeur général des Travaux publics et au directeur des Services de la circulation le pouvoir d'exiger, dans certains cas, l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions à une intersection où il ne serait pas justifié afin d'améliorer la sécurité, c'est-à-dire lorsque :

- les panneaux sont jugés appropriés pour réduire la fréquence ou la gravité des collisions à l'intersection, selon les recommandations d'un examen de la sécurité des routes en service;
- les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics ont déterminé, au terme d'une analyse des données annuelles sur les collisions et d'une évaluation du réseau, que l'endroit devait prioritairement faire l'objet d'un examen de la sécurité des routes en service parce qu'il présente un risque élevé de collisions mortelles ou causant des blessures graves et il serait utile d'y améliorer la sécurité;
- le personnel des Services de la circulation juge que l'installation des panneaux à l'intersection est appropriée, et une analyse interne, le cas échéant, confirme les conclusions de l'examen de la sécurité des routes en service.

Grâce aux pouvoirs délégués, le personnel pourrait faire installer des panneaux d'arrêt toutes directions même lorsque l'intersection ne satisfait pas aux critères justificatifs, pourvu qu'il soit établi que ceux-ci contribueraient à réduire le risque de collisions mortelles ou causant des blessures graves.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

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

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a pas d'empêchement de nature juridique à la mise en œuvre des recommandations formulées dans ce rapport.

L'information qui suit est fournie à titre de référence.

Le *Règlement de l'Ontario 191/11 (Normes d'accessibilité intégrées)* - le *Règlement NAI* -, pris en application de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*, comporte les normes pour la conception des espaces publics, qui s'appliquent à la Ville d'Ottawa. Ces normes, en vigueur à la Ville depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, prescrivent certaines normes pour les espaces publics « nouveaux » ou « réaménagés » et divers éléments comme les parcours de circulation extérieurs et les passages piétonniers. En particulier, quand un nouveau passage piétonnier est aménagé à une intersection, le *Règlement NAI* exige qu'il respecte certaines normes d'accessibilité comme l'obligation d'avoir une bordure surbaissée ou une rampe d'accès et de placer des indicateurs tactiles de surface de marche. Les normes de conception accessible de la Ville renforcent davantage ces exigences pour les passages piétonniers.

La Ville est tenue de soumettre un rapport de conformité sur l'accessibilité à la Direction générale de l'accessibilité tous les deux ans afin de confirmer qu'elle s'est conformée aux exigences en matière d'accessibilité en vertu de la *LAPHO*, lesquelles incluront la conformité aux normes pour la conception des espaces publics. Si la Ville fait état d'une non-conformité dans le rapport d'accessibilité, la Direction générale de l'accessibilité pourrait demander des explications et s'attendra probablement à ce que la Ville élabore un plan pour atteindre la conformité. La non-conformité à la *LAPHO* est sujette à examen du directeur provincial désigné en vertu de la loi, et les mesures coercitives prises peuvent comprendre des inspections et la délivrance d'ordonnances de produire des rapports d'accessibilité ou de rectifier la non-conformité. De telles ordonnances peuvent faire l'objet d'appels devant le tribunal provincial désigné. Le non-respect d'une ordonnance peut donner lieu à des pénalités ou à des frais administratifs.

Autrement dit, le Comité et le Conseil n'ont pas le pouvoir d'accorder une exemption aux exigences de la *LAPHO* pour les parcours de circulation extérieurs et les passages piétonniers étant donné que la *LAPHO* est une loi provinciale.

## **COMMENTAIRES DU CONSEILLER DE QUARTIER**

Comme l'indique le présent rapport, le processus a été long, mais j'en suis fier. Les problèmes de sécurité relevés à l'intersection des chemins Parkway et 8<sup>th</sup> Line existent depuis bien avant que je sois conseiller, mais j'ai collaboré avec le personnel et présenté des demandes de renseignements pour m'assurer qu'on trouve une solution. Même si aucune solution ne fera consensus, je suis heureux qu'il y en ait tout de même une de proposée. Je n'ai pas pu lire les conclusions de l'examen du tiers pour des raisons de confidentialité, et les questions à ce sujet doivent être transmises au Bureau

de l'accès à l'information et de la protection de la vie privée. Je remercie le personnel de la Ville, les résidents du secteur et l'association communautaire de leur travail en vue de ce rapport, et je suis impatient de voir se concrétiser la solution d'amélioration de la sécurité.

## **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Ne s'applique pas.

## **CONSULTATIONS**

De vastes consultations se sont tenues auprès du bureau de quartier du conseiller Darouze, des résidents et de l'association communautaire locale tout au long du processus d'examen de la sécurité des routes en service.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Toutes les mesures mises en œuvre dans le cadre du programme du plan d'action stratégique en matière de sécurité routière, s'il y a lieu, y compris l'installation de dispositifs de contrôle de la circulation, respectent les Normes d'accessibilité intégrées, règlement pris en application de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario, et les normes de conception accessible de la Ville.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS**

Ne s'applique pas.

## **RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES**

Ne s'applique pas.

## **RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES**

Ne s'applique pas.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Ne s'applique pas.

## **RÉPERCUSSIONS DE LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS**

Le rapport se veut un plaidoyer pour déléguer au directeur général des Travaux publics et au directeur des Services de la circulation le pouvoir de faire installer des panneaux d'arrêt toutes directions à certaines intersections ne répondant pas aux critères

justificatifs, sous réserve des conditions énoncées dans le présent rapport.

Un compte rendu de l'exercice de ce pouvoir sera intégré au rapport annuel de la Direction générale des travaux publics à l'intention du Comité des transports, conformément au Règlement n° 2023-67.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ**

L'exécution du plan d'action stratégique en matière de sécurité routière contribue à faire d'Ottawa une ville sûre et inclusive. En accordant la priorité aux usagers vulnérables, le programme permet d'éliminer les obstacles pour les groupes en quête d'équité. Les mesures visant à améliorer la sécurité et à réduire les collisions et les blessures graves ou mortelles s'appliquent uniformément dans toute la ville, sans privilégier ni écarter quelque groupe de la population que ce soit.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

Ne s'applique pas.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

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

### **RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES**

Ne s'applique pas.

### **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

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

### **DOCUMENTATION À L'APPUI**

S.O.

### **SUITE À DONNER**

La Direction générale des travaux publics prendra les mesures nécessaires en fonction des recommandations faites par le Comité et le Conseil.