

Subject: Strategic Road Safety Action Plan Annual Report

File Number: ACS2023-PWD-TRF-0007

Report to Transportation Committee on 16 November 2023

and Council 6 December 2023

Submitted on November 6, 2023 by Krista Tanaka, 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-0007

Rapport au Comité des transports

le 16 novembre 2023

et au Conseil 6 décembre 2023

Soumis le 6 novembre 2023 par Krista Tanaka, 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 2023 Road Safety Action Plan – Implementation Plan Status**

Update.

2. Approve the 2024 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 2023; et**
- 2. d'approuver le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière de 2024, 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 2023 Implementation Plan, as well as an overview of the 2024 Implementation Plan. Initiatives identified in the 2023 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). Certain initiatives continue to be underway and will be complete either by the end of 2023 or shortly thereafter.

Some of the highlights of the RSAP in 2023 include cycling enhancements at three high-volume cycling safety locations, St. Patrick Street and King Edward Avenue intersection and along O'Connor Street, high visibility ladder markings at 10 locations, joined pedestrian signal phasing at 10 intersections and protected left-turn phasing at five intersections. Other highlights include constructed safety improvements at the Victoria Street and Cartwright Street rural skewed intersection, upgrading gravel shoulders in 12 rural corridors, installing 11 automated speed enforcement cameras, continued advancement of designs at high-volume cycling safety locations and delivering the Road Safety Training Course to elected officials.

In 2024, the RSAP will be continuing with similar initiatives identified in 2023, as well as undertaking a few new initiatives. As the draft 2024 RSAP Budget is \$20.5M, greater portions of funding will be directed to initiatives requiring geometric modifications to achieve engineering-related safety improvements. Such initiatives include pedestrian safety improvements, cycling safety enhancements, rural skewed intersection enhancements, protected left-turns, and traffic control devices. Further, in 2024, 20 new

automated speed enforcement cameras will be installed, and initiatives to pilot new and innovative technologies to enhance road safety for all users of the road will continue.

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 2023 et résume celui de 2024. Les initiatives décrites dans le plan de mise en œuvre de 2023 ont été exécutées dans la mesure du possible en vue d'accroître la sécurité routière relativement aux grands volets : 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 sont toujours en cours de réalisation et s'achèveront à la fin de 2023, ou peu de temps après.

Parmi les grandes réalisations du PASSR 2023, mentionnons les aménagements cyclables à trois endroits de sécurité à fort trafic cyclable tels que l'intersection de la rue St. Patrick et de l'avenue King Edward et le long de la rue O'Connor, les marques en échelle très visibles à 10 emplacements, la synchronisation de la signalisation pour piétons à 10 intersections et les phases de virage à gauche protégées à 5 intersections. Soulignons également la mise en place de mesures d'amélioration de la sécurité à l'intersection oblique rurale de la rue Victoria et du chemin Cartwright, la mise à niveau d'accotements en gravier le long de 12 corridors ruraux, l'installation de 11 radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse (CAV), l'amélioration continue de la conception d'espaces sécuritaires dans les zones très fréquentées et l'offre de formation en matière de sécurité routière pour les représentants élus.

La mise en œuvre du PASSR se poursuivra en 2024 avec certaines initiatives entamées en 2023 et d'autres, nouvelles. Comme le budget provisoire 2024 du PASSR s'élève à 20,5 millions de dollars, une plus grande part du financement sera accordée à des initiatives d'amélioration de la sécurité exigeant des modifications à la conception géométrique relevant d'un travail d'ingénierie, par exemple des améliorations pour la sécurité des piétons et des cyclistes, des améliorations de la sécurité aux intersections obliques en milieu rural, des virages à gauche protégés et des dispositifs de signalisation. De plus, en 2024 seront installés 20 nouveaux radars photographiques de contrôle automatisé de la vitesse et d'autres initiatives se poursuivront pour expérimenter de nouvelles technologies innovantes afin de rendre les routes toujours plus sécuritaires pour toutes et tous.

CONTEXTE

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASSR) ([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.*

En mars 2023, le Conseil a pris connaissance du troisième rapport annuel sur le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière et a approuvé son plan de mise en œuvre ([ACS2022-PWD-TRF-0002](#)). Le présent rapport rend compte de l'exécution du plan de mise en œuvre de 2023 et présente celui de 2024 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. Le partage des responsabilités n'implique pas une responsabilité égale, mais la reconnaissance du fait que tous les individus ont un certain niveau de responsabilité en matière de sécurité;
- Les erreurs humaines ne devraient causer ni décès ni 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 (SPO), de la Direction générale des travaux publics et du coroner régional principal.

Pour atteindre les buts du PASSR, il faut des interventions continues et ciblées. Cela exige l'élaboration d'un plan de mise en œuvre qui détermine les contre-mesures ou actions exactes que doivent entreprendre les partenaires chaque année. La reddition de compte concernant l'avancement de ces livrables garantit que les personnes chargées de mener ces initiatives à terme en sont tenues responsables.

Plan de mise en œuvre 2023

Le plan de mise en œuvre de 2023 comprenait plusieurs contre-mesures techniques, d'application des règlements et de sensibilisation visant à réduire les collisions graves ou mortelles reliées aux quatre grands volets du PASSR.

Le document 1, *Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2023 – État d'avancement*, rend compte de l'avancement de toutes les contre-mesures prévues dans le plan de mise en œuvre de 2023, dont les éléments marquants sont énumérés ci-après.

Usagers vulnérables

- Lieux très fréquentés par les cyclistes et les automobilistes : Construction en cours à deux emplacements, dont l'achèvement est prévu à la fin de 2023 (améliorations de la sécurité des cyclistes à l'intersection de la rue St. Patrick et de l'avenue King Edward et le long de la rue O'Connor). Un financement intégral est alloué pour l'aménagement de l'intersection de la rue Scott et du chemin Bayview, qui devrait commencer en 2024.
- Cours de sécurité pour motocyclistes : 16 sessions pour 197 motocyclistes en 2023.
- Marques en échelle très visibles : Application terminée à 10 intersections à feux.
- Sois visible pour ta sécurité : Distribution de lumières et de réflecteurs aux résidents de la ville dans certaines casernes de pompiers d'Ottawa.

- Phases de signalisation pour piétons jointes - installées à 10 intersections. Aux feux de circulation semi-actionnés, les mouvements des véhicules et des piétons de la rue latérale sont activés par les véhicules au moyen d'un système de détection ou par les piétons à l'aide d'un bouton-poussoir. Cette nouvelle fonction de synchronisation des signaux permet au signal pour piétons d'apparaître lorsque la détection d'un véhicule déclenche le passage au vert de la rue latérale, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser le bouton-poussoir pour les piétons.
- Verrouillage au feu jaune : Après la mise au point du logiciel, l'examen des emplacements s'est poursuivi sur demande, suivi de l'installation du dispositif dans le respect des critères. Le personnel a reçu la directive d'analyser le signal de verrouillage au feu jaune en 2022 et 2023, puis de présenter ses constats dans le rapport sur le plan d'action en matière de sécurité routière 2024. Le personnel poursuit l'analyse et l'examen des nouvelles installations et n'a observé aucun effet négatif depuis le déploiement du logiciel.

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 (chemin Russell et boulevard St-Laurent; chemin Greenbank et avenue Lisa; avenue Carling et chemin Iroquois; avenue Woodroffe et promenade Deerfox; et promenade Terry Fox et promenade Campeau).
- Conformité des passages à niveau : Réalisation de 10 évaluations détaillées de la sécurité, conjointement avec les autorités ferroviaires.

Secteur rural

- Intersections obliques : Construction en cours à l'intersection de la rue Victoria et du chemin Cartwright, l'une des intersections ciblées dans l'étude de 2020 sur la sécurité des intersections obliques rurales d'Ottawa. Les fonds restants du PASSR 2023 pour les intersections obliques ont été alloués à l'intersection des chemins Constance Bay et Dunrobin, toutefois, du financement supplémentaire est nécessaire pour sa conception et sa construction.
- Bordures de sécurité : Aménagement terminé dans six couloirs routiers ruraux prévus dans le programme de resurfaçage de 2023, soit les chemins Canaan, Piperville, Sale Barn, Upper Dwyer Hill, Cedarview et Saumure.

- Entretien des accotements : Amélioration de l'accotement en gravier sur environ 22 km linéaux le long de 12 couloirs ruraux.

Conducteurs à haut risque

- Contrôle automatisé de la vitesse (CAV) : Installation en 2023 de 6 radars photographiques initialement prévus en 2022. Au total, sur les 17 radars prévus en 2023, 5 ont été installés et sont mis en oeuvre. Les Services d'infrastructure s'occupent de l'installation des 12 radars restants, installation qui devrait être terminée d'ici la fin du quatrième trimestre de 2023. Au total, 40 emplacements seront dotés de radars photographiques de CAV.
- Programme de caméras de surveillance dans les autobus scolaires : Réalisation par un expert-conseil de l'examen visant à déterminer le meilleur modèle de prestation du programme. D'autres consultations sont nécessaires, notamment avec les consortiums d'autobus scolaires, le Service de police d'Ottawa et d'autres parties prenantes, avant de présenter un compte-rendu au Comité des transports (CT) et au Conseil. Une recommandation leur sera présentée au quatrième trimestre de 2024.
- Modération de la circulation dans les zones scolaires : Conception détaillée en cours pour trois emplacements dont la construction est prévue en 2024 (promenade Naskapi entre le chemin Ogilvie et la promenade Rothwell; promenade Bilberry entre le boulevard Jeanne-d'Arc en directions est et ouest [devant St Mathew High School]; promenade Bilberry au nord du boulevard Jeanne-d'Arc, près de l'école élémentaire Orleans Wood).

Culture en matière de sécurité routière

- Réalisation des initiatives éducatives définies dans la stratégie de communication et d'information de 2021-2022 du PASSR.
- Nouvelle stratégie de communication : Création et mise à l'essai d'une nouvelle stratégie de communication sur la sécurité routière à partir d'une méthode fondée sur des données probantes pour inspirer un changement de comportement chez tous les usagers de la route. En recourant à des techniques de changement comportemental pour favoriser la sécurité routière, il est possible de mieux sensibiliser la population aux risques associés à certains comportements et ainsi d'avoir une influence pour les changer. Une campagne publicitaire est en création dans le cadre de la nouvelle stratégie; elle couvrira les quatre grands volets du PASSR. Ainsi, les messages et la publicité qui seront diffusés ultérieurement en

2023 et tout au long de 2024 porteront sur l'ensemble des comportements des usagers de la route.

La sensibilisation est l'un des trois axes du plan d'action en matière de sécurité routière et du mouvement international qu'est la Vision Zéro. Les deux autres axes sont les mesures d'ingénierie et d'application des règlements. Pour atteindre l'objectif zéro collision grave ou mortelle sur les routes d'Ottawa, les initiatives de sensibilisation du PASSR misent sur les facteurs contributifs qui se dégagent des données d'Ottawa sur les blessures graves ou mortelles.

- Formation en matière de sécurité routière : Deux formations en matière de sécurité routière ont été données aux représentants élus.
- Vérifications de la sécurité routière : Sept vérifications de la sécurité routière sont terminées ou en cours pour des projets de transport menés par la Ville.

Collisions graves ou mortelles de 2018 à 2022

Le nombre de collisions déclarées dans la ville en 2022 a significativement diminué : 9 046, alors que la moyenne annuelle des cinq années précédentes se chiffre à 13 020. Une baisse similaire s'observe dans le nombre de collisions graves ou mortelles. En 2022, il y a eu 100 collisions graves ou mortelles, alors que la moyenne annuelle des cinq dernières années s'établit à 126.

Le PASSR se fonde sur des données probantes pour diriger les ressources et les fonds existants vers les initiatives les mieux à même de réduire les collisions graves ou mortelles. 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 (période de référence) et 2018-2022, la plus récente période d'analyse. Le tableau est divisé selon les indicateurs associés aux objectifs du plan.

Tableau 1 : Collisions graves ou mortelles de 2013 à 2017 (période de référence) et de 2018 à 2022

Indicateur	2013-2017	2018-2022	Variation
Nombre total de collisions graves ou mortelles	743	632	En baisse

Indicateur	2013-2017	2018-2022	Variation
Taux moyen sur 5 ans (collisions graves ou mortelles/100 000 habitants)	15,5	12,6	En baisse
Nombre moyen de décès par année	27	22	En baisse
Collisions graves ou mortelles aux intersections ou reliées aux intersections (% du total)	355 (48 %)	366 (58 %)	En hausse
Collisions graves ou mortelles en secteur rural (% du total)	157 (21 %)	147 (23 %)	En baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant des piétons (% du total)	190 (26 %)	156 (25 %)	En baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant des cyclistes (% du total)	79 (10 %)	65 (10 %)	En baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant des cyclistes en vélo électrique (% du total)	3 (<1 %)	7 (1 %)	En hausse
Collisions graves ou mortelles impliquant des motocyclistes (% du total)	110 (15 %)	87 (14 %)	En baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un comportement à haut risque (% du total)	451 (60 %)	533 (84 %)	En hausse

Le tableau 2 présente la ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2022.

Tableau 2 : Ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2022.

Année	Intersection	Secteur rural	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Moto-cyclistes	Conducteurs à 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	42	13	1	22	135
2019	75	29	35	16	1	20	109
2020	57	27	21	16	2	13	95
2021	75	32	34	10	3	14	111
2022	53	31	24	10	0	18	83

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).

Transmission des données sur les collisions

Les Services de la circulation reçoivent régulièrement de la part du ministère des Transports (MTO) des données sur les collisions survenues à Ottawa. Ces données sont fournies au Ministère à différents intervalles par des organismes de maintien de l'ordre : Service de police d'Ottawa, Police provinciale de l'Ontario et Gendarmerie royale du Canada. Elles sont ensuite 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 selon les règles de codage des collisions du MTO. Le personnel peut faire un suivi auprès de l'organisme de maintien de l'ordre concerné pour obtenir des renseignements supplémentaires, s'ils sont disponibles.

Après leur validation, les données sont rendues publiques mensuellement sur le site [Ottawa ouverte](#). Ce processus garantit la diffusion publique rapide des plus récentes données validées et disponibles sur les collisions. Il arrive que le laps de temps entre le moment d'une collision et celui où les Services de la circulation reçoivent les données validées soit plus long qu'à la normale. C'est pourquoi les données publiées sont susceptibles être modifiées au fur et à mesure de la réception de nouveaux renseignements. À titre d'exemple, il est possible que les données d'une partie des collisions survenues en janvier d'une année donnée soient publiées en mars, et que d'autres données pour la même période soient ajoutées quelques mois plus tard.

Plan de mise en œuvre 2024

Conformément au rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires approuvé par le Conseil en octobre 2021 ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)), toutes les recettes nettes provenant des initiatives de contrôle automatisé sont affectées à un fonds de réserve pour la sécurité routière, qui sert à financer les initiatives du PASSR, pour lesquelles sont aussi prévus 20,5 millions de dollars dans le budget provisoire 2024.

La ventilation des fonds par contre-mesure est présentée dans le plan de mise en œuvre 2024 (voir le document 2 : *Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière [PASR] 2024*). Bon nombre des contre-mesures viennent renforcer celles qui ont été achevées dans le cadre des plans de mise en œuvre de 2020 à 2023. En voici quelques-unes pour chacun des volets du plan.

Usagers vulnérables

- Événements informatifs et interactifs pour promouvoir la sécurité des cyclistes et des piétons à proximité de véhicules lourds : Organiser quatre événements interactifs avec des véhicules lourds, des bicyclettes et des représentations de piétons grandeur nature en carton. Les piétons de carton sont placés autour du véhicule lourd : certains visibles par la personne au volant et d'autres, dans les grands et dangereux angles morts. Permettre aux résidents d'entrer dans le véhicule lourd et de s'asseoir sur les bicyclettes pour constater où sont les angles morts.

- Examen proactif des emplacements de cycles devancés pour piétons, d'interdiction de tourner à droite au feu rouge, et de synchronisation de la signalisation pour piétons.
- Lieux très fréquentés par les cyclistes et les automobilistes : Accorder des fonds pour la construction, dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité à bicyclette, d'aménagements cyclables aux intersections de la rue Elgin et de l'avenue Laurier et, en direction ouest, le long de l'avenue Laurier, entre la promenade Reine-Élisabeth et la rue Elgin. Accorder des fonds pour la conception fonctionnelle et détaillée de trois emplacements sécuritaires pour les cyclistes (chemin Ogilvie et avenue Cummings; avenue King Edward et promenade Sussex; et promenade Alta Vista et avenue Industrial).
- 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 phases de virage à gauche protégées, selon le nouveau processus de vérification à cinq emplacements n'exigeant aucune modification de la conception géométrique; accorder des fonds de construction pour terminer les modifications à la conception géométrique de l'intersection des chemins Earl Armstrong et Spratt, nécessaire à l'aménagement d'un virage à gauche protégé; et accorder des fonds pour la conception fonctionnelle des modifications géométriques aux intersections de la promenade Alta Vista et du chemin Smyth, et de la rue Bantree et du chemin Innes pour permettre l'aménagement d'un virage à gauche protégé.

Secteur rural

- Intersections obliques : Accorder du financement supplémentaire pour réaliser les modifications de la conception géométrique d'une intersection oblique en milieu rural (chemins Dunrobin et Constance Bay); accorder du financement pour la conception fonctionnelle et détaillée de deux intersections obliques (chemins Leitrim et Russell; et promenade Canon Smith et rue Fitzroy)

Conducteurs à haut risque

- Contrôle automatisé de la vitesse (CAV) : Installer 20 nouveaux radars photographiques de CAV près d'écoles, de terrains de jeu et de parcs. Pour un aperçu des emplacements existants, de ceux en construction et de ceux prévus en 2024, voir le document 3 : *Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASSR) 2024 – Emplacements de CAV existants et prévus en 2024*.
- Examen de la Politique sur les zones de limitation de vitesse : Étudier les pratiques exemplaires et mettre à jour la politique existante. La nouvelle version comprendra une politique sur les zones scolaires encadrant la détermination des zones scolaires. Les nouvelles versions de la politique et des critères approuvées par le Conseil devraient entrer en vigueur d'ici le premier trimestre de 2025.

Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et d'information du PASSR 2023-2024 : Mettre en œuvre les initiatives 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. Monter et présenter des formations spécialisées à l'intention du personnel sur des points liés à des enjeux précis de la sécurité routière.
- Vérification de la sécurité routière : Poursuivre la mise en œuvre proactive de vérifications de la sécurité routière dans les projets de conception des chaussées menés par la Ville. Intégrer les exigences en matière de vérification de la sécurité routière au processus d'évaluation des répercussions sur la circulation appliqué aux projets de transport menés par des promoteurs sur l'emprise municipale.

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. En 2020, environ 27,5 millions de dollars ont été attribués à des programmes existants. En comparaison, ce sont 38,4 millions qui ont été attribués à des programmes existants en 2023, et approximativement 40,0 millions dans le budget provisoire 2024. 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 2024*.

Tableau 3 : Budgets de 2020 à 2024 reliés à la sécurité routière (programmes existants)

Volet prioritaire du PASSR	Budget total 2020 (en milliers de dollars)	Budget total 2021 (en milliers de dollars)	Budget total 2022 (en milliers de dollars)	Budget total 2023 (en milliers de dollars)	Budget provisoire 2024 (en milliers de dollars)
Usagers vulnérables	17 399	23 597	26 091	25 236	25 475
Intersections	4 475	4 568	4 728	5 026	4 996
Conducteurs à haut risque	3 700	3 746	4 370	6 099	7 494
Programmes visant tous les grands volets	1 912	1 874	1 943	2 066	2 039
Total	27 486	33 785	37 132	38 427	39 975

Le tableau 4 résume la ventilation du budget annuel du plan d'action en matière de sécurité routière dans chacun de ses grands volets de 2020 à 2024.

Tableau 4 : Budgets de 2020 à 2024 du plan d'action en matière de sécurité routière

Volet prioritaire du PASSR	Budget total 2020 (en milliers de dollars)	Budget total 2021 (en milliers de dollars)	Budget total 2022 (en milliers de dollars)	Budget total 2023 (en milliers de dollars)	Budget provisoire 2024 (en milliers de dollars)
Usagers	975	1 765	2 495	2 515	9 445

Volet prioritaire du PASSR	Budget total 2020 (en milliers de dollars)	Budget total 2021 (en milliers de dollars)	Budget total 2022 (en milliers de dollars)	Budget total 2023 (en milliers de dollars)	Budget provisoire 2024 (en milliers de dollars)
vulnérables					
Intersections	1 170	830	1 475	520	4 565
Secteurs ruraux	440	925	2 250	2 340	5 140
Conducteurs à haut risque	550	450	950	850	1 300
Culture en matière de sécurité routière	100	30	30	25	50
Programmes visant tous les grands volets	765	-	-	100	100
Total	4 000	4 000	7 200	6 350	20 500

L'investissement de 20,5 millions dans le plan d'action en matière de sécurité routière hisse à près de 60,5 millions de dollars l'investissement municipal total pour des initiatives et programmes de sécurité routière en 2024, comparativement à 44,8 millions en 2023 et 31,5 millions en 2020.

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 en sécurité routière et une personne à la coordination du Programme d'amélioration de la sécurité au sein des Services de la circulation. Ces deux postes sont nécessaires à la mise en œuvre des contre-mesures d'ingénierie en sécurité routière. Financé par les recettes du contrôle automatisé, cet équivalent temps plein (ETP) a été inscrit au budget provisoire de 2024.

Les Services de la circulation continueront de collaborer avec les intervenants et leurs partenaires pour exécuter le plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière de 2024. Un rapport sera présenté au Comité des transports à la fin de 2024 pour dresser le bilan du travail accompli et faire approuver les projets présentés dans le plan de mise en œuvre de 2025.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à la première recommandation du rapport. La seconde recommandation du rapport dépend de l'approbation par le Conseil du budget préliminaire de 2024 dans le cadre du processus d'établissement du budget de 2024.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune répercussion juridique n'est associée à l'approbation des recommandations du présent rapport.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Sans objet

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Sans objet

CONSULTATIONS

En 2023, Sécurité des routes Ottawa a poursuivi ses consultations auprès du groupe de travail d'intervenants, 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.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) vise 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 mesures de sécurité routière prévues dans le plan de mise en œuvre du PASSR 2024 visant à protéger les 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](#) ainsi que des [Normes de conception accessible](#) de la Ville d'Ottawa.

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 les recommandations aux projets intégrés, la Ville réalisera des économies. Les cibles du plan financier à long terme devront concorder avec les attentes stratégiques 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 la 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 mortelles ou causant des blessures graves sur les routes rurales.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le rapport cadre avec la priorité stratégique pour le mandat du Conseil 2023-2026 visant à faire d'Ottawa « une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

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 2024 sont déployées conformément aux différentes annexes du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* (n° 2023-2).

DOCUMENTATION À L'APPUI

- Document 1 : Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2023 – État d'avancement
- Document 2 : Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2024 – Initiatives
- Document 3 : Plan de mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) 2024 – Emplacements de CAV existants et prévus en 2024

- Document 4 : Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2024

SUITE À DONNER

La Direction générale des travaux publics exécutera le plan de mise en œuvre de 2024 conformément à ce qui est décrit dans le présent rapport.