

**Council Member Inquiry Form**  
**Demande de renseignement d'un membre du Conseil**

**Subject: Pedestrian Accessibility at All-Way Stop Controlled Intersections and Pedestrian Crossovers**

**Objet : Accessibilité des piétons aux intersections dotées de panneaux d'arrêt toutes directions et aux passages pour piétons**

**Submitted at:** Transportation Committee    **Présenté au:** Comité des transports

<b>From/Exp.:</b>	<b>Date:</b> June 22, 2023	<b>File/Dossier :</b>
Councillor/Conseiller Gower	<b>Date:</b> le 22 juin 2023	TRC 2023-07

**To/Destinataire:**

General Manager, Public Works / Directeur général, Travaux publics

**Inquiry:**

**Council has approved a warranting process for the installation of All-Way Stop Controls (AWSC) in addition to a screening and selection process for the implementation of Pedestrian Crossovers (PXO). Prior to proceeding with the installation of AWSC or PXOs, what are considerations related to pedestrian accessibility and to requirements of the Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005 (AODA)? How does meeting AODA requirements impact the existing Council-approved policies?**

**Demande de renseignement:**

**Le Conseil a approuvé des critères justificatifs pour l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions en plus d'un processus de présélection et de sélection pour l'installation de passages pour piétons. Avant de procéder à l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions ou de passages pour piétons, quelles sont les considérations liées à l'accessibilité piétonnière et aux exigences de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) prises en compte? Quel est l'effet de la satisfaction des exigences de la LAPHO sur les politiques existantes approuvées par le Conseil?**

**Response** (Date: 2023-Dec-20)

The following response has been written to specifically answer the two questions raised in the inquiry:

- 1. Prior to proceeding with the installation of AWSC or PXOs, what are considerations related to pedestrian accessibility and to requirements of the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005 (AODA)*?**
- 2. How does meeting AODA requirements impact the existing Council-approved policies?**

It includes:

- a) Background on the City's legislated obligations under the AODA, the Council-approved Accessibility Design Standards, and the development of the AWSC and PXO programs.
- b) Current status and changes in approach based on recent corporate discussions.
- c) Next steps and options.

### **Background on Accessibility-Related Standards and City Programs**

Section 80.5 of the Integrated Accessibility Standards Regulation of the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act (AODA, 2005)* states that obligated organizations shall meet the requirements set out in the Design of Public Spaces (DOPS) Standard by January 1, 2016.

As such, all new and redeveloped public spaces, including their various elements, must be constructed in compliance with the applicable standards of the Integrated Accessibility Standards Regulation with the AODA legislation.

Such public spaces must also meet applicable City of Ottawa Council-approved [Accessibility Design Standards](#) related to exterior paths of travel, curb ramps and depressed curbs. As per the Accessibility Design Standards, "The City of Ottawa recognizes that addressing accessibility issues as early as possible in the planning and design phases of new construction and redevelopment projects is the most practical and cost-effective way to ensure accessible and inclusive environments." These accessibility design standards are:

- Mandatory for all new construction and redevelopment of existing spaces and facilities, owned, leased, or operated by the City of Ottawa;
- Intended to be applied to the greatest extent possible for retrofit, alterations or additions to existing spaces and facilities owned, leased, or operated by the City

of Ottawa;

- Encouraged to be implemented by other sectors and organizations within Ottawa; and,
- Recognized as addressing the needs of diverse users, with or without disabilities, to ensure inclusive environments for all.

Meeting the accessibility requirements does not directly impact Council-approved policies. If the implementation of a City project such as an All-Way Stop Control (AWSC) or a Pedestrian Crossover (PXO) introduces a new element to an existing public space or significantly changes the functionality of an existing public space, this is considered redevelopment, and the prescribed Design of Public Spaces Standard and Accessibility Design Standards must be applied. To be compliant with the Integrated Accessibility Standards Regulation of the AODA, the intersection must meet accessibility standards listed in the clauses 80.21 to 80.31 related to accessible paths of travel of the AODA Design of Public Spaces Standard.

Applying accessibility features such as curb ramps and depressed curbs help people with disabilities safely and independently navigate level changes on public sidewalks and other pedestrian routes. They are required when there is a change in level between an exterior path of travel and an adjacent vehicular route as detailed in Section 3.4 of the Accessibility Design Standards.

Tactile walking surface indicators are standardized surface plates with raised profiles, detectable underfoot or by a long white cane, that guide people with low vision or blindness. Typical locations where attention tactile walking surface indicators are required include installation at curb ramps and depressed curbs, and at the top of stairs. These elements ensure that these new pedestrian facilities are accessible to everyone.

In limited instances, the Integrated Accessibility Standards Regulation provides for exceptions to meeting the accessibility requirements for an exterior path of travel. The exceptions may apply if existing site constraints prohibit modification or the public space or its element(s) is subject to cultural heritage protection under provincial legislation.

### **Background, Pedestrian Crossover and All Way Stop Control**

In June 2019, Council approved the City's Pedestrian Crossover Program as part of the [2019 Update - Pedestrian Crossover \(PXO\) Program in Ottawa Report \(ACS2019-TSD-TRF-0003\)](#). The report made reference to the [Pedestrian Crossing Treatments – Update to Ontario Traffic Manual \(OTM\) Report \(ACS2015-COS-PWS-0014\)](#), approved by Council in September 2015, which described the PXO screening and selection

process. The City's [Intersection All-Way Stop Control Warrant Report \(ACS2020-TSD-TRF-0002\)](#) was developed and approved by Council on October 14, 2020.

In 2022, Public Works became involved in a new initiative under the City of Ottawa Municipal Accessibility Plan which is reviewing the accessibility requirements of the City of Ottawa Construction Programs. Coordinated by the Accessibility Office and assisted by Legal Services, the purpose of the Accessibility Requirements during Construction Project, is to develop a City-wide matrix that clarifies the requirements of the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act* (AODA, 2005), the Design of Public Spaces Standard of the Integrated Accessibility Standards Regulation, the Accessibility Design Standards (ADS) and the general inclusion of accessibility features in current construction projects. The progress and outcome of this project will be reported to Council through annual City of Ottawa Municipal Accessibility Plan update reports.

The objectives of the Accessibility Requirements during Construction project are to:

- Review and better understand the legislative application of maintenance and redevelopment accessibility requirements in construction projects;
- Determine applicability of construction projects under accessible procurement legislative obligations or under other legislative authorities;
- Increase awareness of current areas of concern for incorporating accessibility in construction programs;
- Enhance accessibility for users to the greatest extent possible in maintenance projects;
- Develop opportunities for further cross-departmental, municipal, provincial, federal collaboration and direction to address challenges; and,
- Clarify if bundling construction programs will trigger the application of the AODA and Accessibility Design Standards.

### **Current Status**

Through Accessibility Requirements during Construction Project discussions with internal stakeholders representing various City Departments (including Infrastructure and Water Services, the Planning Real Estate and Economic Development Department, the Public Works Department, and the Recreation, Culture and Facility Services Department), clarity is sought and provided on scenarios that would trigger AODA and the requirements to complete accessibility-related retrofits. It was determined that PXO and AWSC projects may, in some instances, constitute redevelopment, which will require compliance with the Integrated Accessibility Standards Regulation and Accessibility Design Standards which came into effect as of

January 1, 2016. Given this clarification, it was discovered that certain projects delivered since 2016 which included the implementation of AWSC and PXO, did not meet the AODA and Accessibility Design Standards at the time of implementation and remain non-compliant with both. These non-compliant locations have been added to Public Works' Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping program for tracking and remediation by 2029. There are approximately 95 non-compliant locations.

The Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping program supports the planning, design and implementation of accessible pedestrian facilities that are not captured through road reconstruction or development projects. The program removes obstructions and installs short sections of sidewalks, multi-use pathways, curb ramps, tactile walking surface indicators, and accessibility upgrades at intersections, bus stops and mid block crossings, while bringing facilities in line with current accessibility design standards and legislation.

When the need for new all-way stop control or adult school crossing guard locations are identified, they are added to the Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping program priority list for the required accessibility upgrades. For warranted PXO, AODA upgrades are included within the PXO Program funding. Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping locations are prioritized based on AODA compliance requirements, opportunities to coordinate with other capital works projects, technical feasibility, and community need (e.g., links to public transit, schools, parks, and other destinations requested by residents).

There are approximately 95 locations on the Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping project list which are currently non-compliant with the AODA. Of these, 35 locations are unwarranted all-way stop control (AWSC) locations installed through a Council-direction via motion or Councillor-led reports. These 35 installations did not meet the traffic control measure criteria identified through Council-approved policies, and as such, staff did not have delegated authority for their installation. The current estimated cost for the required accessibility retrofits of all locations is approximately \$5 million. The Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping program has an annual budget of approximately \$200,000.

### **Next Steps**

- The city is committed to providing accessible infrastructure for residents and Public Works will ensure that warranted projects with an imminent public safety concern that trigger the AODA and ADS will be prioritized and will meet the applicable accessibility standards at the time of implementation. New warranted

AWSC, PXO and Adult School Crossing Guards (ASCG) locations will only be installed when compliance with the AODA can be achieved.

- The City must report to the Province of Ontario on its compliance with the AODA bi-annually. The City is currently in the process of completing the 2023 compliance report, which will be submitted to the Province by the end of the year. Given that since January 1, 2016, traffic control measures such as AWSC, PXO, and ASCG have been implemented that did not meet the AODA because of misinterpretation, the City's compliance report will include details of these locations. The Province will expect that the City will develop a reasonable Compliance Plan Agreement to achieve compliance. Ultimately, failure to comply with the AODA may result in administrative penalties being imposed on the City of Ottawa by the Province. The penalty is assessed based on the severity of the non-compliance issue and is calculated daily up to a maximum of \$100,000.
- Required accessibility retrofits for all locations currently identified on the list will be completed as part of the PAIR Program, as stand-alone projects submitted to Infrastructure Services Design & Construction, or, where feasible, coordinated through future roadway resurfacing, integrated projects, or other transportation related projects. Locations installed in the past that met criteria identified in Council-approved traffic control-related policies will be prioritized for retrofit over past installations that did not. Priority is given to such locations as they met Council-approved installation criteria with a vulnerable road user safety component.
- Public Works staff, as a result of education through Accessibility Requirements during Construction Project discussions lead by the Accessibility Office and supported by Legal Services, are now better equipped to determine when the regulatory standards are triggered and take necessary steps to ensure compliance to the legislation.
- Any AODA non-compliance will be reported annually to Council and every two years to the Province. Where staff are uncertain, they will continue to engage with resources within the Corporate Accessibility Office and Legal Services for support in interpreting the legislation to ensure as much compliance as possible.
- New ASCG and PXO locations installed by developers or other City departments must also be compliant with the legislation.
- Only warranted measures will be funded through applicable and existing Public Works program budgets including the PAIR Program and the Pedestrian Crossover Program. The installation of warranted PXOs may also be expedited using Ward Temporary Traffic Calming Budgets with the concurrence of the

respective Ward Councillor. Retrofits for new unwarranted traffic control locations **will not** be covered under the PAIR Program; funding from another source will need to be secured prior to the installation of the unwarranted traffic control device.

- Through the strategic Road Safety Action Plan – 2024 Implementation Plan budget, an additional \$200,000 has been identified to help address required accessibility retrofits for Pedestrian Accessibility and Intersection Ramping Program locations. Retrofits require design and construction to modify the existing geometry at each location. Funds to address required retrofits will continue to be included in the Road Safety Action Plan until such time that all locations have been addressed. Public Works expects that all non-compliant locations would be retrofitted by the end of 2029.
- Unwarranted traffic control measures that trigger the AODA, those approved by Council via motions or Councillor-led reports, will not be implemented by Public Works staff until, funding has been identified and secured for required AODA retrofits; and the necessary accessibility related modifications to the intersections can be completed with the implementation of the measures. There is currently no program within Public Works, or any other alternate funding source identified through other city-wide programs, to cover retrofit costs associated with new unwarranted traffic control measures.

The changes to this process ensures that warranted locations are prioritized for necessary AODA upgrades and that the City is in compliance with the applicable standards of the [Integrated Accessibility Standards Regulation \(IASR\)](#) of the [Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005 \(AODA\)](#) as well as applicable City of Ottawa Council-approved [Accessibility Design Standards \(ADS\)](#) related to exterior paths of travel, curb ramps and depressed curbs.

**Réponse** (Date: le 20 décembre 2023)

Ce qui suit a été rédigé en vue de répondre aux deux questions posées dans la demande de renseignements :

- 1. Avant de procéder à l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions ou de passages pour piétons, quelles sont les considérations liées à l'accessibilité piétonnière et aux exigences de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)* prises en compte?**
- 2. Quel est l'effet de la satisfaction des exigences de la LAPHO sur les**

## politiques existantes approuvées par le Conseil?

Il traite des sujets présentés ci-dessous :

- a) Le contexte lié aux obligations de la Ville en vertu de **la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)**, les Normes de conception accessibles approuvées par le Conseil et le développement des programmes de **panneaux d'arrêt toutes directions** et de **passages pour piétons**.
- b) La situation actuelle et les changements d'approche en fonction de récentes discussions stratégiques.
- c) Les prochaines étapes et les options.

### Contexte lié aux normes relatives à l'accessibilité et aux programmes de la Ville

L'article 80.5 du Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées de la **Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)** stipule que les organisations assujetties doivent répondre aux exigences prévues dans les normes pour la conception des espaces publics (CEP) d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Ainsi, tous les espaces publics nouveaux ou réaménagés, y compris leurs différents éléments, doivent être construits conformément aux normes applicables du Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées et de la LAPHO.

De tels espaces publics doivent également satisfaire aux [Normes de conception accessible](#) de la Ville d'Ottawa applicables approuvées par le Conseil relatives aux voies de déplacement extérieures, aux bateaux de trottoir et aux bordures abaissées. Selon les Normes de conception accessible, « la Ville d'Ottawa reconnaît que la prise en compte des questions d'accessibilité le plus tôt possible dans les phases de planification et de conception des nouveaux projets de construction et de réaménagement est la manière la plus pratique et la plus rentable d'assurer des environnements accessibles et inclusifs. » Ces Normes de conception accessible sont :

- Obligatoires pour tous les projets de construction de nouvelles installations ou de réaménagement des installations et des espaces existants qui appartiennent à la Ville d'Ottawa, ou qui sont loués ou exploités par cette dernière;
- Destinées à s'appliquer, dans toute la mesure du possible, aux projets de modernisation, de modification ou d'agrandissement des espaces et des installations existants dont la Ville d'Ottawa est propriétaire, locataire ou exploitant;
- Appelées à être mises en œuvre par d'autres secteurs et organismes d'Ottawa;



- Réputées répondre aux besoins d'usagers diversifiés, ayant ou non des incapacités, dans le but de fournir à tous et à toutes un environnement adapté inclusif.

Répondre aux exigences d'accessibilité n'a pas d'incidences directes sur les politiques approuvées par le Conseil. Si la mise en œuvre d'un projet municipal comme l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions ou de passages pour piétons introduit un nouvel élément dans un espace public existant ou modifie de manière importante la fonctionnalité d'un espace public existant, ce projet est considéré comme un réaménagement et les Normes relatives à la conception des espaces publics ainsi que les Normes de conception accessible prescrites doivent être appliquées. Pour être conforme au Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées de la LAPHO, l'intersection doit respecter les normes d'accessibilité énumérées dans les articles 80.21 à 80.31 relatifs aux voies de déplacement accessible des Normes pour la conception des espaces publics de la LAPHO.

L'application de caractéristiques d'accessibilité, comme les bords de trottoir et les bordures abaissées, aide les personnes en situation de handicap à se déplacer en toute sécurité et de manière indépendante selon les changements de niveaux sur les trottoirs publics et autres circuits piétonniers. Ces caractéristiques sont nécessaires lorsqu'il y a un changement de niveau entre une voie de déplacement extérieure et une voie de circulation automobile adjacente comme cela est détaillé dans l'article 3.4 des Normes de conception accessible.

Les indicateurs tactiles de surface de marche sont des surfaces plates normalisées dotées de dômes en relief, perceptibles sous les pieds et détectables par une longue canne blanche, qui guident les personnes malvoyantes ou aveugles. Les emplacements typiques où l'installation d'indicateurs tactiles de surface de marche est nécessaire comprennent les bords de trottoir et les bordures abaissées, ainsi que le haut des escaliers. Ces éléments assurent que ces nouvelles installations piétonnières soient accessibles pour tous.

Dans de rares cas, le Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées prévoit des exceptions au respect des exigences d'accessibilité pour une voie de déplacement extérieure. Les exceptions peuvent s'appliquer si des contraintes liées à l'emplacement existant interdisent la modification ou si l'espace public ou ses éléments font l'objet d'une protection du patrimoine culturel en vertu de la législation provinciale.

## **Contexte, passages pour piétons et panneaux d'arrêt toutes directions**

En juin 2019, le Conseil a approuvé le Programme des passages pour piétons de la Ville dans le rapport [Mise à jour 2019 – Programme de passages pour piétons d'Ottawa \(ACS2019-TSD-TRF-0003\)](#). Le rapport fait référence au document [Traitements des passages pour piétons – Mise à jour du Ontario Traffic Manual \(OTM\) \(ACS2015-COS-PWS-0014\)](#), approuvé par le Conseil en septembre 2015, qui décrit le processus de présélection et de sélection du type de passage pour piétons. Le rapport [Examen des critères de justification associés à l'installation de panneaux d'arrêt toutes \(ACS2020-TSD-TRF-0002\)](#) de la Ville a été développé et approuvé par le Conseil le 14 octobre 2020.

En 2022, Travaux publics s'est impliqué dans une nouvelle initiative en vertu du Plan d'accessibilité municipal de la Ville d'Ottawa qui examine les exigences d'accessibilité des programmes de construction de la Ville d'Ottawa. Coordonné par le Bureau de l'accessibilité et avec l'assistance des Services juridiques, le but des exigences d'accessibilité pendant un projet de construction vise à développer une matrice à l'échelle de la Ville qui clarifie les exigences de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), des Normes pour la conception des espaces publics du Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées, des Normes de conception accessible et l'intégration de manière générale des caractéristiques d'accessibilité dans les programmes de construction actuels. Les progrès et les résultats de ce projet seront présentés au Conseil par l'entremise de rapports de mise à jour annuels sur le Plan d'accessibilité municipal de la Ville d'Ottawa.

Les objectifs du projet des exigences d'accessibilité pendant les travaux de construction sont les suivants :

- Examiner et mieux comprendre l'application législative des exigences d'accessibilité en matière d'entretien et de réaménagement dans les projets de construction;
- Déterminer l'applicabilité de projets de construction en vertu d'obligations législatives relatives à l'approvisionnement accessible ou en vertu d'autres autorités législatives;
- Accroître la sensibilisation à l'égard de secteurs actuels à surveiller pour l'intégration de l'accessibilité au sein des programmes de construction;
- Améliorer l'accessibilité pour les usagers dans la plus grande mesure possible dans les projets d'entretien;

- Développer des possibilités favorisant plus de collaboration et de directives entre les différentes directions générales, l'administration municipale, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral pour régler les difficultés;
- Clarifier si les regroupements de programmes de construction déclencheront l'application de la LAPHO et des Normes de conception accessible.

### **Situation actuelle**

Au moyen de discussions sur les exigences d'accessibilité pendant les projets de construction avec les parties prenantes internes représentant différentes directions générales de la Ville (notamment la Direction générale des infrastructures et d'eau, la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique, la Direction générale des travaux publics, et la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations), de la clarté est recherchée et donnée sur des scénarios qui déclencheraient l'application de la LAPHO et les exigences pour réaliser des rénovations relatives à l'accessibilité. Il a été constaté que les projets de passages pour piétons et de panneaux d'arrêt toutes directions peuvent, dans certains cas, constituer un réaménagement, qui entraînera la conformité au Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées et aux Normes de conception admissible qui sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. À la lumière de cette clarification, on a découvert que certains projets réalisés depuis 2016, qui comprenaient la mise en place de panneaux d'arrêt toutes directions et de passages pour piétons, ne répondaient ni aux dispositions de la LAPHO ni aux Normes de conception accessible au moment de la mise en œuvre et ne s'y conformaient toujours pas. Ces emplacements non conformes ont été ajoutés au Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes de Travaux publics pour un suivi et des correctifs d'ici 2029. Environ 95 emplacements sont non conformes.

Le Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes soutient la planification, la conception et la mise en œuvre d'installations piétonnières accessibles qui ne sont pas visées par des projets de reconstruction ou d'aménagement de routes. Le programme permet d'éliminer les obstacles et d'installer de courts tronçons de trottoirs, de sentiers polyvalents, de bateaux de trottoir, d'indicateurs tactiles de surface de marche et d'apporter des mises à niveau accessibles aux intersections, aux arrêts d'autobus et aux passages pour piétons en section courante, tout en rendant les installations conformes aux normes de conception accessible actuelles et à la législation.

Lorsque le besoin de nouveaux emplacements dotés de panneaux d'arrêt toutes

directions ou de brigadiers scolaires est repéré, ces emplacements sont ajoutés à la liste de priorités du Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes pour les mises à niveau nécessaires en matière d'accessibilité. Pour des passages pour piétons justifiés, les mises à niveau de la LAPHO sont comprises dans le financement du programme de passages pour piétons. La priorité est accordée aux emplacements du Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes selon les exigences de conformité de la LAPHO, les possibilités de les coordonner avec d'autres projets de travaux d'immobilisations, la faisabilité technique et les besoins de la communauté (p. ex. liens au transport en commun, aux écoles, aux parcs et à d'autres destinations demandées par les résidents).

Il y a environ 95 emplacements qui figurent sur la liste des projets du Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes qui ne sont pas conformes aux dispositions de la LAPHO. Parmi ces emplacements, 35 sont des emplacements dotés de panneaux d'arrêt toutes directions non justifiés installés sur directive du Conseil au moyen d'une motion ou de rapports menés par des conseillers. Ces 35 emplacements ne répondaient pas au critère de mesure de régulation de la circulation défini au moyen de politiques approuvées par le Conseil, et à ce titre, le personnel n'avait pas le pouvoir délégué pour leur installation. Les coûts estimés actuels pour les rénovations d'accessibilité nécessaires pour tous les emplacements sont d'environ 5 millions de dollars. Le Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes a un budget annuel approximatif de 200 000 \$.

### **Prochaines étapes**

- La Ville s'est engagée à fournir des infrastructures accessibles aux résidents et Travaux publics assurera que les projets justifiés présentant un problème imminent de sécurité publique qui déclenche l'application de la LAPHO et des Normes de conception accessible obtiennent la priorité et répondent aux normes d'accessibilité applicables au moment de la mise en œuvre. De nouveaux emplacements justifiés dotés de panneaux d'arrêt toutes directions, de passages pour piétons et de brigadiers scolaires adultes seront mis en place uniquement lorsque la conformité à la LAPHO pourra être atteinte.
- La Ville doit faire état de sa conformité à la LAPHO au gouvernement provincial deux fois par an. La Ville est actuellement en voie de terminer le rapport de conformité de 2023, lequel sera soumis au gouvernement provincial d'ici la fin de l'année. Étant donné que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, des mesures de régulation de la circulation comme les panneaux d'arrêt toutes directions, les passages pour piétons et la présence de brigadiers scolaires qui ont été mises en place ne

répondaient pas aux dispositions de la LAPHO en raison d'une mauvaise interprétation, le rapport de conformité de la Ville comprendra les détails de ces emplacements. Le gouvernement provincial s'attendra à ce que la Ville élabore un accord raisonnable de Plan de conformité pour remédier à la situation. Au bout du compte, tout manquement aux règlements de la LAPHO peut entraîner des pénalités administratives imposées à la Ville d'Ottawa par le gouvernement provincial. La pénalité est évaluée en fonction de la gravité du problème de non-conformité et est calculée quotidiennement jusqu'à un maximum de 100 000 \$.

- Les rénovations d'accessibilité nécessaires pour tous les emplacements actuellement identifiés sur la liste seront réalisées dans le cadre du Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes, à titre de projets autonomes soumis aux Services d'infrastructure – Construction et design, ou, lorsque c'est possible, coordonnés dans le cadre de futurs projets intégrés de réasphaltage de chaussée, ou d'autres projets relatifs au transport. Les emplacements installés par le passé qui répondent aux critères identifiés dans les politiques de régulation de la circulation approuvées par le Conseil seront traités comme prioritaires pour des rénovations par rapport à des installations passées qui n'y répondent pas. La priorité est donnée à de tels emplacements lorsqu'ils répondent au critère d'installation approuvée par le Conseil comportant une composante de sécurité pour les usagers de la route vulnérables.
- Le personnel de Travaux publics, du fait des enseignements acquis pendant des discussions sur les exigences d'accessibilité de projets de construction menées par le Bureau de l'accessibilité et appuyées par les Services juridiques, est maintenant mieux outillé pour déterminer quand les normes réglementaires sont déclenchées et prennent les étapes nécessaires pour assurer la conformité à la loi.
- Toute non-conformité à la LAPHO fera l'objet annuellement d'un rapport au Conseil et tous les deux ans au gouvernement provincial. En cas d'incertitude, le personnel continuera de consulter des ressources au sein du Bureau de l'accessibilité municipale et des Services juridiques pour obtenir du soutien en interprétation de la législation en vue d'assurer la conformité le plus possible.
- Les nouveaux emplacements dotés de panneaux d'arrêt toutes directions et de passages pour piétons installés par des promoteurs ou d'autres directions générales de la Ville doivent également être conformes à la législation.
- Seules les mesures justifiées seront financées au moyen des budgets de programmes de Travaux publics existants, y compris le Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes et le Programme de passages pour piétons. L'installation de passages pour piétons justifiés peut

également être accélérée en utilisant les budgets des quartiers consacrés aux mesures temporaires de modération de la circulation avec l'accord du conseiller de quartier concerné. Les rénovations pour de nouveaux emplacements de régulation de la circulation non justifiés **ne seront pas** couvertes par le Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes; le financement devra être obtenu auprès d'une autre source avant l'installation de dispositif de signalisation non justifié.

- Au moyen du budget de mise en œuvre de 2024 du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière, un montant supplémentaire de 200 000 \$ a été considéré pour aider à réaliser les rénovations d'accessibilité nécessaires pour les emplacements du Programme d'accessibilité des piétons, des intersections et des rampes. Les rénovations exigent de la conception et des travaux de construction pour modifier la géométrie existante de chaque emplacement. Les fonds pour réaliser les rénovations nécessaires continueront d'être inclus dans le Plan d'action en matière de sécurité routière jusqu'à ce que la totalité des emplacements ait été traitée. Travaux publics prévoit que les emplacements non-conformes seront tous rénovés d'ici la fin de 2029.
- Les mesures de régulation de la circulation non justifiées qui déclenche l'application des dispositions de la LAPHO, celles approuvées par le Conseil par l'entremise de motions ou de rapports menés par des conseillers, ne seront pas mises en œuvre par le personnel de Travaux publics jusqu'à ce que le financement ait été défini et obtenu pour des rénovations nécessaires conformes respectant la LAPHO; et que les modifications nécessaires relatives à l'accessibilité aux intersections puissent être réalisées par la mise en place des mesures. Il n'y a actuellement aucun programme au sein de Travaux publics, ou toute autre source de financement identifiée par l'entremise d'autres programmes à l'échelle de la ville, pour couvrir des coûts de rénovation associés à des mesures de régulation de la circulation non justifiées.

Les modifications à ce processus assurent que les emplacements justifiés soient priorisés pour effectuer les mises à niveau nécessaires de la LAPHO et que la Ville soit en conformité avec les normes applicables du [Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées](#) de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario \(LAPHO\)](#), ainsi que les [Normes de conception accessible](#) approuvées par le Conseil municipal de la Ville d'Ottawa relativement aux voies de déplacement extérieures, aux bateaux de trottoir et aux bordures abaissées.

## **Council Inquiries**

### **Demande de renseignements du Conseil:**

*Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of January 25, 2024  
and the Council Agenda of February 7, 2024*

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports  
prévue le 25 janvier 2024 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 7 février  
2024.*