

Subject: Strategic Road Safety Action Plan Annual Report

File Number: ACS2024-PWD-TRF-0005

Report to Transportation Committee on 28 November 2024

and Council 11 December 2024

**Submitted on November 19, 2024 by Krista Tanaka, Director, Traffic Services,
Public Works Department**

Contact Person: Cathy Kourouma, Program Manager, Road Safety

613-580-2424, ext. 26,622, Cathy.Kourouma@ottawa.ca

Ward: Citywide

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

Dossier : ACS2023-PWD-TRF-0005

Rapport au Comité des transports

le 28 novembre 2024

et au Conseil le 11 décembre 2024

**Soumis le 19 novembre 2024 par Krista Tanaka, directrice, 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 Road Safety Action Plan—2024 Implementation Plan Status Update.**

2. Approve the Road Safety Action Plan—2025 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 de 2024; 2. d'approuver le Plan de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025, tel qu'il est présenté dans le présent rapport.

EXECUTIVE SUMMARY

The Strategic Road Safety Action Plan Annual Report provides an update on the 2024 Implementation Plan, as well as an overview of the 2025 Implementation Plan.

Initiatives identified in the 2024 Implementation Plan were undertaken to enhance road safety, focusing on the Emphasis Areas: Vulnerable Road Users (pedestrians, cyclists, and motorcyclists), Intersections, Rural Areas, and High-Risk Driver Behaviour (aggressive, impaired, and distracted). Certain initiatives continue to be underway and will be complete in 2024 and 2025.

Some of the highlights of the 2024 Implementation Plan include designs underway for cycling enhancements at three high-volume cycling safety locations (Ogilvie Road at Cummings Avenue, King Edward Street at Sussex Drive, Alta Vista Drive at Industrial Avenue), additional funding to advance the redesign of the intersection of Elgin Street at Laurier Avenue and Laurier Street from Queen Elizabeth Driveway to Elgin Street, high visibility ladder markings at 14 locations, joined pedestrian signal phasing at 12 intersections, and protected left-turn phasing at five intersections. Other highlights include designs underway for safety improvements at skewed intersections in rural areas (Leitrim Road at Russell Road and Canon Smith Drive at Fitzroy Street), upgrading gravel shoulders on 13 rural corridors, installation of 20 automated speed enforcement cameras currently underway, and continued advancement of the Road Safety Communications and Education Strategy with an emphasis on changing the road safety culture of road users across the city.

The 2020-2024 Strategic Road Safety Action Plan's goal calls for a 20 per cent reduction in the average annual rate of fatal and major injury collisions by 2024. Council further approved a longer-term goal to achieve zero fatalities on Ottawa streets by 2035. The plan is moving towards its target; according to the most recent comparable 5-year

analysis period of 2019 – 2023, Fatal and Major Injury collision data is demonstrating a downward trend when compared to the 2013 – 2017 baseline data. Continued monitoring and analysis of collision data will be required to fully assess the impacts of the measures implemented throughout the duration of the plan.

Changes in driver behaviour and reducing speeds are also key to enhancing safety. A recent analysis of the original Automated Speed Enforcement pilot sites shows that extended use of speed cameras leads to more drivers obeying speed limits and fewer instances of “High End Speeding” (driving more than 15 km/h above the limit). Better speed compliance at speed camera sites leads to fewer speeding incidents the longer the cameras are in place.

All net revenues generated by the Automated Speed Enforcement Program are allocated to a Road Safety Reserve Fund. The Road Safety Reserve Fund is used for initiatives identified in Road Safety Action Plan annual Implementation Plans. In 2025, the Implementation Plan will continue with similar initiatives as identified in 2024.

The draft 2025 Road Safety Action Plan Budget is \$18 million and significant portions of funding will be directed to construction funding for initiatives requiring geometric modifications to achieve engineering-related safety improvements. Such initiatives include pedestrian safety improvements, cycling safety enhancements, rural skewed intersection modifications, and additional funding for Pedestrian Crossover installation and for new traffic control devices. Further, in 2025, 24 new speed cameras will be installed, and initiatives aligning with the Road Safety Action Plan Communications and Education Strategy will continue. The 2025 Road Safety Action Plan initiatives, such as the new speed cameras, increased funding for the Pedestrian Crossover and Traffic Control Devices Programs align with Council direction received during the 2024 budget discussion ([Motion No. 2023-28-10](#)). The motion directed staff to expand the Automated Speed Enforcement Program, prioritizing increased funding for these programs.

To complete initiatives identified in the current 2020-2024 Strategic Road Safety Action Plan, ensure thorough data collection and evaluations, and to continue reducing Fatal and Major Injury collisions towards the long-term goal of zero fatalities by 2035, staff will maintain the current delivery model each year until the next Term of Council. At that time, a fourth iteration of the Strategic Road Safety Action Plan, will be developed and presented for approval.

RÉSUMÉ

Le Rapport annuel sur le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière rend compte de l'avancement du Plan de mise en œuvre de 2024 et résume celui de 2025.

Les initiatives décrites dans le Plan de mise en œuvre de 2024 ont été exécutées en vue d'accroître la sécurité routière relativement aux volets prioritaires : 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 en 2024 et en 2025.

Parmi les points forts du Plan de mise en œuvre de 2024, mentionnons les études techniques en cours pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes à trois endroits où la circulation est importante (chemin Ogilvie, à la hauteur de l'avenue Cummings, rue King Edward, à la hauteur de la promenade Sussex, promenade Alta Vista, à la hauteur de l'avenue Industrial), un financement supplémentaire pour faire progresser le réaménagement de l'intersection de la rue Elgin et de l'avenue Laurier, de la promenade Queen Elizabeth et de la rue Elgin, des marques en échelle à haute visibilité à 14 endroits, la synchronisation des feux pour piétons à 12 intersections ainsi que la synchronisation des feux de virage à gauche protégés à cinq intersections. Parmi les autres points forts, citons les études en cours pour l'amélioration de la sécurité aux intersections obliques dans les zones rurales (chemin Leitrim à la hauteur du chemin Russell et chemin Canon Smith à la hauteur de la rue Fitzroy), l'amélioration des accotements en gravier de 13 couloirs ruraux, l'installation de 20 dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse qui a lieu présentement et la poursuite de la Stratégie de communication et de sensibilisation en matière de sécurité routière qui met l'accent sur le changement de la culture relative à la sécurité routière des usagers de la route dans l'ensemble de la ville.

L'objectif du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 prévoit une réduction de 20 % du taux moyen annuel de collisions mortelles et de blessures graves d'ici 2024. Le Conseil a également approuvé un objectif à plus long terme de parvenir à zéro décès dans les rues d'Ottawa d'ici 2035. Le plan se rapproche de son objectif; selon la période d'analyse quinquennale comparable la plus récente (2019 - 2023), les données sur les collisions mortelles et les collisions avec blessures graves affichent une tendance à la baisse par rapport aux données de référence de 2013 - 2017. Un suivi et une analyse continus des données sur les collisions seront nécessaires pour que l'on puisse évaluer pleinement l'incidence qu'auront les mesures mises en œuvre pendant toute la durée du plan.

Les changements de comportement des conducteurs et la réduction de la vitesse sont également essentiels pour améliorer la sécurité. Une analyse récente des premiers emplacements pilotes de contrôle automatisé de la vitesse montre que l'utilisation

prolongée des radars photographiques amène un plus grand nombre de conducteurs à respecter les limites de vitesse et une diminution des « grands excès de vitesse » (conduite à plus de 15 km/h au-dessus de la limite). L'amélioration du respect des limites de vitesse aux emplacements où se trouvent les radars entraîne une diminution du nombre de cas d'excès de vitesse lorsque les radars restent en place plus longtemps.

Toutes les recettes nettes générées par le Programme de contrôle automatisé de la vitesse sont affectées à un Fonds de réserve pour la sécurité routière. Le Fonds de réserve pour la sécurité routière est utilisé pour mener à bien les initiatives indiquées dans les plans de mise en œuvre annuels du Plan d'action en matière de sécurité routière. En 2025, le Plan de mise en œuvre se poursuivra en proposant des initiatives similaires à celles indiquées en 2024.

Le budget préliminaire du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025 s'élève à 18 millions de dollars, et une part importante des fonds sera consacrée au financement de travaux liés à des initiatives nécessitant des modifications géométriques afin d'améliorer la sécurité. Ces initiatives comprennent des améliorations de la sécurité des piétons, des améliorations de la sécurité des cyclistes, des modifications des intersections rurales obliques, et un financement supplémentaire pour l'aménagement de passages pour piétons et pour de nouveaux dispositifs de régulation de la circulation. En outre, en 2025, 24 nouveaux radars photographiques seront installés et les initiatives s'alignant sur la Stratégie de communication et de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière se poursuivront. Les initiatives découlant du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025, notamment l'installation de nouveaux radars, l'augmentation du financement des programmes relatifs aux passages pour piétons et aux dispositifs de régulation de la circulation, sont conformes aux orientations du Conseil reçues pendant les délibérations sur le budget de 2024 ([motion n° 2023-28-10](#)). La motion demandait au personnel d'étendre le Programme de contrôle automatisé de la vitesse en donnant la priorité à l'augmentation du financement de ces programmes.

Pour mener à bien les initiatives décrites dans l'actuel Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024, assurer la collecte et l'évaluation approfondies de celles-ci et continuer à réduire le nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessures graves en vue d'atteindre l'objectif à long terme de zéro décès d'ici 2035, le personnel maintiendra le modèle de prestation actuel chaque année jusqu'au prochain mandat du Conseil municipal. À ce moment-là, une quatrième

mouture du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière sera élaborée et soumise à l'approbation du Conseil.

CONTEXTE

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 (ACS2019-TSD-TRF-0009), un plan quinquennal faisant fond sur les programmes de sécurité routière de la Ville. Le plan actuel en est sa troisième mouture; la première a été publiée en 2002 et la deuxième, en 2012. 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 de 2020-2024 soit de réduire de 20 % le taux de collisions mortelles et de blessures graves d'ici 2024 (les données de référence étant celles de la période allant de 2013 à 2017), le Conseil a également approuvé un objectif à plus long terme visant zéro décès sur les routes d'ici 2035, et ce, en portant une attention particulière à la sécurité des usagers les plus vulnérables de notre système de transport, soit les piétons, les écoliers, les personnes âgées et les cyclistes.

Depuis 2021, le personnel fournit une mise à jour annuelle sur les progrès réalisés dans le cadre du plan de mise en œuvre de l'année précédente et obtient une approbation pour les initiatives présentées dans le cadre du plan de l'année en cours. En décembre 2023, le Conseil a pris connaissance du quatrième rapport annuel sur le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière et a approuvé le plan de mise en œuvre recommandé (ACS2023-PWD-TRF-0007).

Le présent rapport rend compte de l'exécution du Plan de mise en œuvre de 2024 et présente celui de 2025 aux fins d'approbation. Pour mener à bien les initiatives décrites dans l'actuel Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024, assurer la collecte et l'évaluation approfondies de celles-ci et continuer à réduire le nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessures graves en vue d'atteindre l'objectif à long terme de zéro décès d'ici 2035, le personnel maintiendra le modèle de prestation actuel chaque année jusqu'au prochain mandat du Conseil municipal. À ce moment-là, une quatrième mouture du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière sera élaborée et soumise à l'approbation du Conseil.

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 selon lesquels :

- 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 — la responsabilité partagée ne sous-entend pas une responsabilité égale, mais la reconnaissance du fait que tous les usagers 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 plan.

Les quatre volets prioritaires du plan (les Usagers vulnérables de la route, les zones rurales, les intersections, les comportements à haut risque d'automobilistes) ont été élaborés en fonction de l'analyse des données sur les collisions à Ottawa et des commentaires recueillis lors de différents exercices de consultation. Les volets prioritaires ont été sélectionnés afin d'assurer que les contre-mesures du plan s'harmonisent aux efforts de concentration et aux ressources là où ils auront le plus grand impact pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles.

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 plan, il faut des interventions continues et ciblées pour tous les volets prioritaires. 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.

Le personnel maintiendra le modèle de prestation actuel jusqu'au prochain mandat du Conseil. À ce moment-là, une quatrième mouture du plan sera élaborée et présentée pour approbation. Cela permettra d'achever et, le cas échéant, de mettre en œuvre les mesures prévues dans les plans de mise en œuvre annuels et de disposer de suffisamment de temps pour analyser les données relatives aux collisions mortelles et aux blessures graves survenues entre 2020 et 2025. L'examen des données comprendra :

- une évaluation des mesures mises en œuvre;
- un examen des tendances affichées par les données sur les collisions à Ottawa après la pandémie.

Cet examen est essentiel à l'élaboration de la prochaine version du plan, à l'apport d'un éclairage sur les volets prioritaires et à la mise en place de mesures et d'initiatives ciblées visant à réduire le nombre de collisions mortelles et de collisions causant des blessures graves. L'évaluation du plan en vigueur et l'élaboration d'un nouveau plan devraient débuter en 2026 et se terminer en 2027.

Plan de mise en œuvre de 2024

Le Plan de mise en œuvre de 2024 comprenait plusieurs contre-mesures techniques, d'application des règlements et de sensibilisation visant à réduire les collisions graves ou mortelles reliées dans les quatre volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

Le document 1, Plan de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) de 2024 — État d'avancement, rend compte de l'avancement de toutes les contre-mesures prévues dans le Plan de mise en œuvre de 2024, dont les éléments marquants sont énumérés ci-après.

Usagers vulnérables de la route

- Emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les automobilistes —Des études de conception fonctionnelle ont été lancées pour les intersections du chemin Ogilvie et de l'avenue Cummings, de l'avenue King Edward et de la promenade Sussex ainsi que de la promenade Alta Vista et de l'avenue Industrial. Des fonds ont été affectés pour les travaux à l'intersection de la rue Elgin et de l'avenue Laurier ainsi qu'à la rue Laurier, de la promenade Queen Elizabeth jusqu'à la rue Elgin (le projet a été reporté à 2025). Des travaux se déroulent présentement à l'intersection de la rue Scott et du chemin Bayview (initiative de 2023).

- Cours de sécurité à moto - 16 séances ont été suivies par 147 motocyclistes en 2024.
- Marques en échelle très visibles : Application terminée à 10 intersections à feux.
- Sois visible pour ta sécurité —Des lumières et des réflecteurs ont été distribués aux résidents dans certaines casernes de pompiers de la ville.
- Synchronisation de la signalisation pour piétons — Mise en œuvre à 12 intersections. Aux feux de circulation semi-automatisés, les mouvements des véhicules et des piétons de la rue transversale 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 feux de circulation fait apparaître le feu pour piétons lorsqu'un véhicule détecté déclenche le passage au vert sur la rue transversale, et ce, sans qu'il soit nécessaire d'actionner le bouton-poussoir pour les piétons.
- Verrouillage au feu jaune : Aux intersections appropriées et à celles situées aux croisements de sentiers polyvalents fortement achalandés, le verrouillage au feu jaune améliore l'expérience des cyclistes aux intersections semi-automatisées. Il fait en sorte que si un conducteur de véhicule ou un cycliste circulant dans une rue transversale reste immobile à la ligne d'arrêt jusqu'à la fin du feu jaune de la rue principale, le feu passe au vert pour la rue transversale, même si le conducteur ou le cycliste a quitté la ligne d'arrêt pendant que le feu était rouge sur la rue principale. 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.
- Amélioration de la détection des cyclistes —L'installation proactive de panneaux de signalisation permanents à feu jaune est désormais une pratique courante aux endroits où le nombre de cyclistes est élevé et où il existe des sentiers polyvalents. Ces panneaux rappellent aux cyclistes de rester sur les points jaunes de la boucle de détection jusqu'à ce que le feu vert soit activé. La technologie des véhicules connectés et autonomes fait actuellement l'objet d'une étude visant à déterminer comment on pourrait l'utiliser pour améliorer la détection des cyclistes.

Intersections

- Virages à gauche entièrement protégés —Des modifications géométriques et l'installation de feux de virage à gauche protégés ont été réalisées à l'intersection

de la promenade Earl Armstrong et du chemin Spratt. Une synchronisation des virages à gauche entièrement protégés sera mise en place pour la fin de 2024 à cinq emplacements où aucune modification géométrique n'était nécessaire :

- avenue Riocan, à l'intersection de la promenade Strandherd;
 - promenade Beatrice, à l'intersection de la promenade Strandherd;
 - chemin Hunt Club, à l'intersection du chemin Downpatrick;
 - chemin Knoxdale, à l'intersection du chemin West Hunt Club;
 - chemin Leitrim, à l'intersection du chemin Albion.
- Conformité des passages à niveau — Cinq évaluations détaillées de la sécurité sont présentement menées en collaboration avec les autorités ferroviaires.
 - Nouveaux dispositifs de régulation de la circulation — Les travaux en cours à l'intersection de la rue Percy et de l'avenue Laurier ont commencé en 2024. Des études de conception fonctionnelle sont en cours pour l'intersection de la promenade Longfields et du chemin Jockvale et pour l'intersection de la promenade Bridgestone et du chemin Eagleson

Zones rurales

- Intersections obliques — L'évaluation environnementale et l'étude préliminaire sont en cours pour l'intersection du chemin Dunrobin et du chemin Constance Bay. Des études de conception fonctionnelle sont en cours pour les intersections du chemin Leitrim et du chemin Russell ainsi que de la promenade Canon Smith et de la rue Fitzroy.
- Bordures de sécurité — Mesure mise en œuvre dans 15 couloirs de routes rurales dans le cadre du Programme de réasphaltage de 2024.
- Entretien des accotements — Environ 26.5 km linéaires d'accotements en gravier ont fait l'objet d'améliorations le long de 13 couloirs ruraux.

Conducteurs à haut risque

- Révision de la Politique sur les zones de limitation de vitesse — Une étude s'alignant sur une approche systémique de la sécurité routière et sur les objectifs du Plan d'action en matière de sécurité routière est en cours pour mettre à jour la politique actuelle de la Ville sur les zones de limitation de vitesse. Le dépôt d'un rapport au Comité des transports et au Conseil municipal est prévu pour 2025.
- Modération de la circulation dans les zones scolaires — Des travaux sont en cours

et devraient être terminés en 2024 dans trois zones scolaires :

- promenade Naskapi, entre le chemin Ogilvie et la promenade Rothwell;
 - promenade Bilberry, entre le boulevard Jeanne-d’Arc Est et le boulevard Jeanne-d’Arc Ouest;
 - promenade Bilberry, au nord du boulevard Jeanne-d’Arc, près de l’Orleans Wood Elementary School.
- Contrôle automatisé de la vitesse — Des travaux sont en cours à 20 emplacements et devraient être terminés d’ici le quatrième trimestre 2024, ce qui donne un total de 60 emplacements dotés de radars photographiques. Pour plus d’informations, voir le Document 2 — Emplacements actuels et prévus pour le contrôle automatisé de la vitesse en 2025. Un projet pilote visant à évaluer l’efficacité de ces dispositifs dans les couloirs à grande vitesse se déroule actuellement. Le personnel prévoit présenter un rapport sur les résultats du projet en 2025. Les quatre emplacements pilotes sont les suivants :
 - chemin Hunt Club, entre la rue Pike et la promenade Lorry Greenberg;
 - chemin Walkley, entre la promenade Halifax et le chemin Harding;
 - chemin de Montréal, entre le privé Foxborough/ruelle Bethamy et le chemin Ogilvie;
 - avenue King Edward, entre la rue Cathcart et la rue St-Andrew.
 - Résultats du sondage d’opinion — Suite à la [motion no 61/9](#) adoptée lors de la réunion du Conseil municipal du 13 octobre 2021, une société d’experts-conseils a été engagée pour sonder un échantillon de résidents d’Ottawa choisis au hasard sur leur connaissance du Programme de contrôle automatisé de la vitesse et sur leurs attitudes à l’égard de la réduction de la vitesse et de la sécurité routière. En tout, 1 035 résidents d’Ottawa ont répondu au sondage en ligne qui s’est déroulé du 7 au 18 août 2024. Un résumé des données recueillies montre que, parmi les répondants :
 - 90 % sont au courant de l’utilisation par la Ville de dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse près des écoles et des parcs, tandis qu’un peu plus de la moitié sont au courant qu’une étude pilote sur les excès de vitesse a été menée en dehors de ces zones;
 - 83 % sont favorables à leur utilisation dans les zones où il y a des enfants à proximité des écoles;
 - 80 % sont favorables à leur utilisation dans les zones situées à proximité des parcs et des terrains de jeux pour enfants;

- 49 % sont favorables à leur utilisation sur « toutes les routes où il y a des excès de vitesse »;
- 45 % sont favorables à leur utilisation dans les couloirs à grande vitesse;
- 53 % sont favorables au contrôle automatisé de la vitesse;
- 35 % ont reçu une contravention d'un radar photographique et 69 % d'entre eux ont déclaré que cela avait changé leur comportement;
- 43 % trouvent les radars efficaces ou très efficaces, 27 % les considèrent comme modérément efficaces et 30 % estiment qu'ils ne sont pas efficaces;
- 71 % sont favorables à ce que les fonds provenant du contrôle automatisé de la vitesse soient réinvestis dans des initiatives liées à la sécurité routière qui contribuent à réduire le nombre d'accidents mortels et de blessures graves.

Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière —La campagne de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière « Le temps est précieux » a été lancée en décembre 2023 et l'élaboration et l'expérimentation de nouvelles communications en matière de sécurité routière se sont poursuivies en 2024. Les thèmes et les messages liés à ces communications sont axés sur les volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.
- Formation sur la sécurité routière —Une formation sur la sécurité routière doit avoir lieu avant la fin de l'année 2024. Cette formation, qui s'adresse au personnel de la Ville qui participe à la prise de décisions relatives au réseau routier, a pour but d'instaurer une culture de la sécurité routière. La formation, qui est axée sur les notions de base de la sécurité routière, y compris les facteurs humains, fait en sorte que la sécurité est prise en considération au moment de la prise de décisions en matière de planification, de conception ou d'entretien.
- Vérifications de la sécurité routière : Un total de 10 vérifications de la sécurité routière sont terminées ou en cours pour des projets de transport menés par la Ville et neuf autres devraient débiter en 2024.

Collisions graves ou mortelles de 2019 à 2023

En 2023, 105 collisions graves ou mortelles sont survenues, alors que la moyenne annuelle des cinq dernières années s'établit à 120. Ces chiffres semblent indiquer une

tendance à la baisse pour ces types de collisions à Ottawa.

Les plans de mise en œuvre annuels se fondent sur des données probantes pour diriger les ressources et les fonds disponibles vers les initiatives les mieux à même de réduire le nombre de collisions graves ou mortelles. Les contre-mesures sont sélectionnées selon les données disponibles sur le sujet au regard des quatre volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. Sont mises en comparaison dans le tableau 1 les données sur les collisions mortelles et graves pour la période de référence 2013-2017 et la période d'analyse quinquennale comparable la plus récente (2019-2023).

Tous les volets prioritaires affichent une tendance à la baisse du nombre total de collisions mortelles et avec blessures graves, à l'exception des vélos électriques. En août 2024, le ministère des Transports de l'Ontario a modifié les normes de codage des collisions pour les véhicules de micromobilité en Ontario. Ces nouvelles informations nous permettront de mieux suivre et évaluer les éléments de sécurité de ces nouveaux véhicules. Bien que les intersections, les zones rurales et les conducteurs à haut risque aient enregistré une baisse du nombre total de collisions mortelles et de collisions avec blessures graves, la proportion de collisions a augmenté dans chacune de ces zones. Cela démontre une fois de plus la nécessité de continuer à diriger les ressources vers ces volets prioritaires, comme l'indique le Plan de mise en œuvre de 2025 ci-dessous. Le tableau 1 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 2019 à 2023

Indicateur	Données BGM de 2013 à 2017	Données BGM de 2019 à 2023	Variation
Nombre total de collisions graves ou mortelles	743	598	Baisse
Taux moyen sur 5 ans (collisions graves ou mortelles/100 000 habitants)	15,5	12,0	Baisse
Nombre moyen de décès par année	27	24	Baisse

Indicateur	Données BGM de 2013 à 2017	Données BGM de 2019 à 2023	Variation
Collisions graves ou mortelles aux intersections ou reliées aux intersections (% du total)	355 (48 %)	320 (54 %)	Le nombre total de collisions graves ou mortelles est en baisse. Le pourcentage du total est en hausse.
Collisions graves ou mortelles en secteur rural (% du total)	157 (21 %)	149 (25 %)	Le nombre total de collisions graves ou mortelles est en baisse. Le pourcentage du total est en hausse.
Collisions graves ou mortelles impliquant des piétons (% du total)	190 (26 %)	153 (26 %)	Le nombre total de collisions graves ou mortelles est en baisse. Le pourcentage du total est le même.
Collisions graves ou mortelles impliquant des cyclistes (% du total)	79 (11 %)	62 (10 %)	Baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant des cyclistes en vélo électrique (% du total)	3 (<1 %)	6 (1 %)	Hausse
Collisions graves ou mortelles impliquant des motocyclistes (% du total)	110 (15 %)	80 (13 %)	Baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un comportement à haut risque (% du total)	451 (60 %)	366 (61 %)	Le nombre total de collisions graves ou mortelles est en baisse. Le pourcentage du total est en hausse.

Le tableau 2 présente la ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2023.

Tableau 2 : Ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2023

Année	Intersections	Rurales	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Motocyclistes	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	104
2019	75	29	35	16	1	20	79
2020	57	27	21	16	2	13	71
2021	75	32	34	10	3	14	77
2022	63	35	31	11	0	18	77
2023	50	26	32	9	0	15	68

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. Une telle collision serait considérée comme une collision avec un piéton, une collision à une intersection et une collision impliquant un comportement de conduite à haut risque (c'est-à-dire un conducteur aux facultés affaiblies).

Contrôle automatisé de la vitesse et modération de la vitesse

La modération de la vitesse est un élément clé de l'ingénierie de la sécurité routière, des systèmes sûrs et de la Vision zéro. Le Programme de contrôle automatisé de la vitesse de la Ville enregistre des progrès considérables en matière de réduction de la vitesse, en particulier dans les zones scolaires où se trouvent des Usagers vulnérables

de la route, comme les enfants. Les progrès en matière de réduction de la vitesse représentent également un changement important et positif dans le comportement des conducteurs et dans la culture relative à la sécurité routière, puisqu'ils choisissent de se conformer davantage aux limites de vitesse.

Une analyse récente des emplacements pilotes de contrôle automatisé de la vitesse révèle que lorsque les radars photographiques restent en place plus longtemps :

- plus les conducteurs respectent la limite de vitesse réglementaire sur la route;
- moins de conducteurs roulent à plus de 15 km/h au-dessus de la limite de vitesse affichée (grand excès de vitesse).

Voir le tableau 3 ci-dessous pour plus de détails sur les changements de comportement des conducteurs constatés aux emplacements pilotes initiaux de contrôle automatisé de la vitesse depuis l'installation des radars.

Tableau 3 : Comportement des conducteurs aux emplacements pilotes de contrôle automatisé de la vitesse

À partir de date de mise en œuvre des radars	Respect de la limite de vitesse indiquée	Grands excès de vitesse
Avant	16 pour cent	14 pour cent
Dans les trois mois	57 pour cent	4 pour cent
Après 1 an	69 pour cent	2 pour cent
Après 3 ans	81 pour cent	<1 pour cent

Ces résultats montrent une amélioration soutenue et continue du respect des limites de vitesse affichées au fil du temps, ainsi qu'une réduction significative des grands excès de vitesse. Le contrôle automatisé de la vitesse est l'une des nombreuses contre-mesures efficaces mises en œuvre dans le cadre de l'actuel Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de la Ville, qui cible les conducteurs à haut risque, permet de réduire la vitesse et, par voie de conséquence, les risques de collisions mortelles ou avec blessures graves.

Plan de mise en œuvre de 2025

Conformément au rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires ([ACS2021-TSD-TRF-](#)

0005) approuvé par le Conseil en octobre 2021, toutes les recettes nettes générées par les initiatives de contrôle automatisé de la vitesse sont allouées au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Ce fonds est utilisé pour soutenir les initiatives mentionnées dans les plans de mise en œuvre annuels du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière; le budget préliminaire de 2025 y consacre 18 millions de dollars.

Le Plan de mise en œuvre de 2025 (voir le Document 3 — Plan de mise en œuvre de 2025) répartit ce financement par contre-mesure en fonction du volet prioritaire correspondant. Bon nombre des contre-mesures viennent renforcer celles qui ont été achevées dans le cadre des plans de mise en œuvre de 2020 à 2024.

En voici quelques-unes pour chacun des volets du plan de 2025.

Usagers vulnérables de la route

- Événements éducatifs interactifs pour promouvoir la sécurité des cyclistes et des piétons à proximité des véhicules lourds : quatre événements interactifs seront tenus à l'aide de véhicules lourds, de vélos et de silhouettes de piétons grandeur nature disposées autour de véhicules lourds à différents endroits, certains étant dans le champ de vision du conducteur et d'autres se trouvant dans les grands et dangereux angles morts. Les résidents peuvent entrer dans le véhicule lourd et de s'asseoir sur des vélos 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.
- Emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les automobilistes — Affectation partielle de fonds au Programme d'amélioration de la sécurité à vélo pour mettre en œuvre des aménagements cyclables à au plus 3 emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les conducteurs de véhicules. Le financement sera attribué au premier projet « prêt à être réalisé » afin de faire en sorte que les travaux puissent commencer dès que possible à un ou à plusieurs des emplacements suivants pour lesquels des études de conception sont en cours :
 - chemin Ogilvie, à la hauteur de l'avenue Cummings;
 - avenue King Edward, à la hauteur de la promenade Sussex;
 - promenade Alta Vista, à la hauteur de l'avenue Industrial;
 - rue Donald, à la hauteur de la promenade Vanier;
 - promenade Sussex, à la hauteur de la rue St-Patrick;

- rue Elgin, à la hauteur de l'avenue Laurier.

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

Intersections

- Virage à gauche entièrement protégé : Aménager des virages à gauche protégés, selon le nouveau processus de vérification, à au plus cinq emplacements où aucune modification de la conception géométrique n'est nécessaire.
- Affectation de 5 millions de dollars supplémentaires au Programme des nouveaux dispositifs de signalisation pour l'aménagement d'un ou de plusieurs intersections prêts pour les travaux qui répondent aux exigences en matière de feux de circulation. Grâce à ce financement supplémentaire, il sera possible de s'attaquer aux 36 emplacements figurant sur la liste du Programme des nouveaux dispositifs de régulation de la circulation et pour lesquels l'installation de feux est justifiée. Le Document 4 — Mise à jour sur la localisation des emplacements où des feux de circulation sont justifiés fournit une description de l'état de chaque emplacement figurant sur la liste des emplacements prioritaires. Les emplacements mentionnés dans le Document 4 sont classés par quartier et non par ordre de priorité.

Zones rurales

- Intersections obliques — Affectation de fonds supplémentaires pour mettre en œuvre des modifications géométriques à une ou à plusieurs intersections obliques en zone rurale. Le financement sera attribué au premier projet « prêt à être réalisé » afin de faire en sorte que les travaux puissent commencer dès que possible à un ou à plusieurs des emplacements suivants :
 - chemin Dunrobin, à la hauteur du chemin Constance Bay;
 - chemin Navan, à la hauteur du chemin Trim;
 - chemin Leitrim, à la hauteur du Russell;
 - promenade Canon-Smith, à la hauteur de la rue Fitzroy.
- Une **étude pilote de contrôle automatisé de la vitesse en milieu rural** sera mise en œuvre en 2025, conformément à la [motion n° ACS2024-OCC-CCS-0011](#) du conseiller Brown approuvée lors de la réunion du Conseil du 7 février 2024,

laquelle demandait aux Services de la circulation de mener une étude pilote de contrôle automatisé de la vitesse dans les villages ruraux. En 2024, quatre villages ruraux ont été retenus pour cette étude; les dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse devraient être installés dans le courant de 2025.

Conducteurs à haut risque

- Contrôle automatisé de la vitesse — Installation de 24 radars photographiques à proximité des écoles, des terrains de jeux et des parcs et à des emplacements pilotes dans les zones rurales. Pour un aperçu des emplacements actuels, de ceux en construction et de ceux prévus en 2025, voir le Document 2 — Emplacements actuels et prévus pour le contrôle automatisé de la vitesse en 2025.
- Modération de la circulation dans les zones scolaires : Conformément aux exigences du programme établi, mise en œuvre de mesures techniques de modération de la circulation à proximité d'un maximum de trois écoles.

Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière — Mise en œuvre des 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.
- Vérifications de la sécurité — Application proactive des vérifications de la sécurité routière aux projets de routes menés par la Ville.

Financement relatif à la sécurité routière

Après un examen des budgets municipaux de 2020 à 2024, le Conseil a déterminé le montant de fonds alloués aux programmes (outre les initiatives financées par le Plan d'action pour la sécurité routière) qui contribuent à accroître la sécurité routière dans la ville. En 2020, environ 27,5 millions de dollars ont été attribués à des programmes en cours. En comparaison, ce sont 40 millions qui ont été attribués à des programmes en cours en 2024, et environ 51 millions dans le budget préliminaire de 2025. Le tableau 4 présente la répartition des fonds par année et par volet prioritaire. Pour la liste détaillée des programmes actuels et du financement de chacun, consulter le Document 5 — Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2025

Tableau 4 : Budgets de 2020 à 2025 reliés à la sécurité routière (programmes actuels)

Volet prioritaire du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière	Budget total de 2020 (en milliers de dollars)	Budget total de 2021 (en milliers de dollars)	Budget total de 2022 (en milliers de dollars)	Budget total de 2023 (en milliers de dollars)	Budget total de 2024 (en milliers de dollars)	Budget préliminaire de 2025 (en milliers de dollars)
Usagers vulnérables de la route	17 399	23 597	26 091	25 236	25 475	31 598
Intersections	4 475	4 568	4 728	5 026	4 996	10 058
Conducteurs à haut risque	3 700	3 746	4 370	6 099	7 494	7 285
Programmes visant tous les volets prioritaires	1 912	1 874	1 943	2 066	2 039	2 066
Total général	27 486	33 785	37 132	38 427	39 975	51 007

Le tableau 5 résume la ventilation du budget annuel du Plan d'action en matière de sécurité routière dans chacun des volets prioritaires de 2020 à 2025.

Tableau 5 : Budgets du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2020 à 2025

Volet prioritaire du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière	Budget total de 2020 (en milliers de dollars)	Budget total de 2021 (en milliers de dollars)	Budget total de 2022 (en milliers de dollars)	Budget total de 2023 (en milliers de dollars)	Budget provisoire 2024 (en milliers de dollars)	Budget préliminaire de 2025 (en milliers de dollars)
Usagers vulnérables de la route	975	1 765	2 495	2 515	9 445	7 000
Intersections	1 170	830	1 475	520	4 565	5 380
Zones rurales	440	925	2 250	2 340	5 140	4 845
Conducteurs à haut risque	550	450	950	850	1 300	775
Culture en matière de sécurité routière	100	30	30	25	50	-
Programmes visant tous les volets prioritaires	765	-	-	100	100	-
Total général	4 000	4 000	7 200	6 350	20 500	18 000

L'investissement prévu de 18 millions de dollars en 2025 dans le Plan d'action en matière de sécurité routière porte l'investissement total de la Ville dans les initiatives et les programmes de sécurité routière à environ 69 millions de dollars en 2025, comparativement à 60,5 millions de dollars en 2024 et à 31,5 millions de dollars en 2020.

Extension du Programme de contrôle automatisé de la vitesse

Le Programme de contrôle automatisé de la vitesse connaît une augmentation de 15 à 25 radars photographiques par année au cours du présent mandat du Conseil. Dans un premier temps, des radars ont été installés aux abords des écoles, puis aux abords des parcs et des terrains de jeu. Actuellement, des radars sont mis à l'essai à quatre emplacements où la vitesse est élevée et, en 2025, un projet pilote sera lancé à quatre emplacements dans des villages ruraux. L'efficacité des radars photographiques pour améliorer le respect des règles aux deux types d'emplacements sera exposée au Comité des transports et au Conseil une fois que chacune des évaluations pilotes sera terminée, ce qui leur permettra de déterminer s'il convient de les inclure dans les prochaines extensions du Programme de contrôle automatisé de la vitesse.

Au cours des délibérations sur le budget de 2024, le conseiller Luloff a présenté la [motion n° 2023-28-10](#) demandant aux Services de la circulation d'élargir le Programme de contrôle automatisé de la vitesse afin de trouver des fonds supplémentaires pour réduire les retards dans l'aménagement de passages pour piétons et l'installation de dispositifs de régulation de la circulation aux endroits où de tels changements sont justifiés, en particulier aux intersections avec feux de circulation. L'extension du programme, au-delà des types d'emplacements de contrôle approuvés par le Conseil et du nombre de radars photographiques installés chaque année (de 15 à 25) pendant le présent mandat du Conseil, sera envisagée dans le cadre de la préparation de la quatrième mouture du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. La quatrième mouture du plan sera élaborée en 2026 et sera présentée pour approbation en 2027.

Dans le cadre du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2024, le Programme des passages pour piétons a reçu 195 000 dollars supplémentaires et le Programme de nouveaux dispositifs de contrôle de la circulation a reçu 3 millions de dollars supplémentaires pour répondre au problème des intersections et des usagers vulnérables de la route (piétons). Ces deux programmes continueront de recevoir un financement accru dans le cadre du Plan d'action en matière de sécurité routière afin de soutenir la mise en application de la réglementation sur la circulation aux emplacements

où cela est justifié à l'échelle de la ville. En 2025, ces investissements augmenteront respectivement de 500 000 et 5 millions de dollars.

Prochaines étapes

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 2020-2024. Un rapport sera présenté au Comité des transports à la fin de 2025 pour dresser le bilan des initiatives réalisées dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2025 et demander l'approbation des initiatives présentées dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2026. L'évaluation du plan stratégique actuel et l'élaboration d'un nouveau plan devraient commencer en 2026 pour se terminer en 2027. Cette évaluation comprendra une évaluation des mesures de sécurité routière mises en œuvre entre 2020 et 2025 et un examen des tendances affichées par les données sur les collisions à Ottawa après la pandémie. L'examen contribuera à définir les objectifs et les volets prioritaires du prochain plan stratégique.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à la première recommandation du rapport. La deuxième recommandation du rapport dépend de l'approbation, par le Conseil, du budget préliminaire de 2025 dans le cadre du processus d'établissement du budget de 2025.

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 2024, Sécurité des routes Ottawa a poursuivi les consultations avec les parties prenantes suivantes :

- Le groupe de travail d'intervenants externes du plan d'action en matière de sécurité routière, composé de représentants de partenaires en sécurité routière locaux. Ce groupe bien établi, qui se réunit chaque trimestre, œuvre pour le programme Sécurité des routes Ottawa depuis des années.
- Le groupe de travail d'intervenants internes du plan d'action en matière de sécurité routière, composé de représentants des diverses directions générales qui mènent des initiatives de sécurité routière figurant dans les plans de mise en œuvre annuels. À la fin de 2024, le groupe se sera réuni neuf fois au total pour discuter des initiatives des plans de mise en œuvre et de leur avancement.
- Le groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes, composé de parties prenantes clés internes et externes. À la fin de 2024, le groupe se sera réuni trois fois pour orienter les initiatives de sécurité des motocyclistes figurant dans les plans de mise en œuvre annuels.

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 usagers de la route 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 de 2025 visant à protéger les usagers vulnérables de la route, y compris les personnes en situation de handicap, consulter le Document 3.

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

2 005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario ainsi qu'aux Normes de conception accessible de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations exposées dans ce rapport cadrent avec les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs. 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 réasphaltage 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 réasphaltage. 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

Le Plan stratégique en matière de sécurité routière montre comment 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 les Autochtones

Le présent rapport n'a fait l'objet d'aucune consultation auprès des populations autochtones.

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. Les zones rurales sont l'un des quatre volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024.

PRIORITÉS DU 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 annuel du Plan d'action en matière de sécurité routière sont déployées conformément aux différentes annexes du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* (n° 2023-265).

DOCUMENTS À L'APPUI

- Document 1 — Plan de mise en œuvre de 2024 — Mise à jour sur l'état d'avancement
- Document 2 — Emplacements actuels et prévus pour le contrôle automatisé de la vitesse en 2025
- Document 3 — Plan de mise en œuvre de 2025
- Document 4 — Mise à jour sur la localisation des emplacements où des feux de circulation sont justifiés
- Document 5 — Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2025

SUITE À DONNER

La Direction générale des travaux publics exécutera le Plan de mise en œuvre de 2025 conformément à ce qui est décrit dans le présent rapport.