

**Subject: Result of the Traffic Signal and All-Way-Stop Control Warrant Review in  
Consideration to Rural Context**

**File Number: ACS2025-PWD-ARAC-0001**

**Report to Agriculture and Rural Affairs Committee on 4 September 2025  
and Council 10 September 2025**

**Submitted on August 25, 2025 by Krista Tanaka, Director, Traffic Services,  
Public Works Department**

**Contact Person: Heidi Cousineau, Manager, Traffic Safety and Mobility,  
Public Works Department**

**613-580-2424, ext. 33355, Heidi.Cousineau@ottawa.ca**

**Wards:** West Carleton-March (5), Ward 19 – Orléans South-Navan, Ward 20 – Osgood,  
Ward 21 – Rideau-Jock and Ward 22 – Riverside South-Findlay Creek

**Objet :** **Résultat de l'examen de la justification des feux de circulation et des  
panneaux d'arrêt dans tous les sens en tenant compte du contexte  
rural**

**Numéro du dossier : ACS2025-PWD-ARAC-0001**

**Rapport présenté au Comité de l'agriculture et des affaires rurales**

**le 4 septembre 2025**

**et au Conseil municipal le 10 septembre 2025**

**Déposé le 25 août 2025 par Krista Tanaka, directrice, Services de la circulation**

**Personne-ressource : Heidi Cousineau, gestionnaire, Direction de la circulation,  
de la sécurité et de la mobilité, Direction générale des travaux publics**

**613-580-2424, poste 33355; HeidiCousineau@ottawa.ca**

**Quartiers :** Quartier 5 – West Carleton-March, quartier 19 – Orléans-Sud-Navan,  
quartier 20 – Osgoode, quartier 21 – Rideau-Jock et quartier 22 –  
Riverside-Sud-Findlay Creek

## REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Agriculture and Rural Affairs Committee recommend City Council:

1. Receive for information enhancements made under delegated authority to the signal warrant review process as described in this report; and,
2. Approve the new warrant criteria associated with the implementation of all-way stop control (AWSC) on rural collectors as described in this report.

## RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité de l'agriculture et des affaires rurales recommande au Conseil municipal :

1. de prendre connaissance des améliorations apportées à l'information en vertu des pouvoirs délégués dans le cadre du processus d'examen de la justification des feux de circulation selon les modalités exposées dans ce rapport;
2. d'approuver les nouveaux critères de justification correspondant à la mise en œuvre des panneaux d'arrêt dans tous les sens (PATS) dans les routes collectrices de la zone rurale selon les modalités exposées dans ce rapport.

## EXECUTIVE SUMMARY

This staff report presents the results of a review of the City of Ottawa's traffic signal and all-way stop control warrant processes, with a focus on their applicability in rural contexts. The review evaluated whether current practices sufficiently reflect the unique characteristics of rural intersections and identified opportunities for improvement.

### Key Outcomes

- **Traffic Signal Warrants:**

The City's existing traffic signal warrant process aligns with the Ontario Traffic Manual Book 12 – *Traffic Signals*, reflects best practices observed in comparable jurisdictions and makes consideration to the rural context. While no changes to the warrant criteria are proposed, two process enhancements will be implemented under delegated authority:

- **Speed studies** to more accurately determine flow conditions at rural intersections.
- **Extended traffic count periods** using the highest eight hours within a 16-hour window to better capture rural commuting patterns.

The existing traffic signal warrant process ensures resources are directed towards locations with more consistent, all-day traffic issues, whether in urban, suburban or rural areas. The enhancement will help better account for rural conditions while assessing intersections in rural areas.

- **All-Way Stop Control Warrants:**

The current all-way stop control warrant process, which aligns with guidelines in the Ontario Traffic Manual Book 5 – *Signs* and which was approved by Council in 2020, already addresses intersections involving arterial roads outside rural villages/built up areas. However, it lacks criteria for intersections involving only collector roads or a collector and local road.

Jurisdictions with rural environments have indicated that they closely follow the Ontario Traffic Manual Book 5 warrant guidelines for all-way stop control. However, Book 5 does not clearly differentiate between collector roadways in rural or urban areas.

The new proposed warrant criteria for rural collectors are very similar to the existing warrant criteria for rural arterials, whereby an all-way stop control would be triggered if the threshold is met for one of the three criteria relating to the intersection collision history, sightlines or traffic volume. The proposed enhancement for the rural collector consideration would implement a lower minimum traffic volume threshold as compared to threshold required for rural arterial roads.

These enhancements ensure that traffic control decisions are **context-sensitive, data-driven, and safety-focused**, while maintaining alignment with provincial guidelines and industry best practices. Implementation costs will be absorbed within existing Traffic Services operating budgets.

## **SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE**

Ce rapport du personnel fait état des résultats de l'examen des processus de justification des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens de la Ville d'Ottawa, en mettant l'accent sur leur applicabilité dans les contextes ruraux. Cet examen a permis d'évaluer les pratiques actuelles pour savoir si elles rendent suffisamment compte des caractéristiques exceptionnelles des intersections dans les zones rurales et de recenser les points à améliorer.

## Principaux résultats

- **Justification des feux de circulation**

Le processus de justification des feux de circulation existant de la Ville cadre avec le Livre 12 (Traffic Signals) du Manuel de la circulation de l'Ontario, fait état des règles de l'art constatées dans les administrations comparables et tient compte du contexte rural. Même si on ne propose pas d'apporter de modifications aux critères justificatifs, nous apporterons à ce processus, dans le cadre des pouvoirs délégués, deux améliorations :

- **des études sur la vitesse** afin de déterminer plus fidèlement les conditions de la fluidité de la circulation aux intersections dans les zones rurales;
- le **prolongement des périodes de dénombrement de l'achalandage automobile** en faisant appel aux huit heures les plus achalandées dans un créneau de 16 heures afin de mieux capter les habitudes dans le navettage dans les zones rurales.

Le processus de justification des feux de circulation existant permet de s'assurer que les ressources sont consacrées aux secteurs dans lesquels on relève des problèmes d'achalandage automobile plus constants durant toute la journée, dans les zones urbaines, de banlieue ou rurales. Les améliorations apportées permettront de mieux tenir compte des conditions de l'achalandage automobile dans les zones rurales, en évaluant les intersections dans ces zones.

- **Justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens**

Le processus actuel de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens, qui cadre avec les lignes de conduite du Livre 5 (Signs) du Manuel de la circulation de l'Ontario et qui a été approuvé en 2020 par le Conseil municipal, tient déjà compte des intersections faisant intervenir des artères hors des villages ruraux et des secteurs bâtis. Or, ce processus ne prévoit pas de critères pour les intersections faisant intervenir uniquement des routes collectrices ou une voie collectrice et une route locale.

Les municipalités qui ont des environnements ruraux ont fait savoir qu'elles respectent rigoureusement, pour les panneaux d'arrêt dans tous les sens, les lignes de conduite sur la justification du Livre 5 du Manuel de la circulation de l'Ontario. Cependant, le Livre 5 ne fait pas de distinction claire entre les routes collectrices dans les zones rurales et urbaines.

Les nouveaux critères justificatifs proposés pour les routes collectrices dans les

zones rurales s'apparentent beaucoup aux critères justificatifs existants pour les artères dans les zones rurales, sur lesquelles un panneau d'arrêt dans tous les sens serait installé si le seuil est atteint pour l'un des trois critères se rapportant à la rétrospective des collisions aux intersections, aux lignes de mire ou au volume de l'achalandage automobile. L'amélioration que l'on propose d'apporter pour tenir compte des routes collectrices dans les zones rurales consisterait à adopter un seuil minimum moindre pour ce qui est du volume de l'achalandage automobile par rapport au seuil obligatoire pour les artères des zones rurales.

Ces améliorations permettent de s'assurer que les décisions à prendre dans la régulation de la circulation sont **adaptées au contexte, portées par les données et axées sur la sécurité**, tout en continuant de correspondre aux lignes de conduite du gouvernement provincial et aux règles de l'art de la profession. Les frais de mise en œuvre seront absorbés dans les budgets opérationnels existants des Services de la circulation.

## CONTEXTE

Nous avons mené un examen des processus de justification des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens, en nous penchant essentiellement sur leur applicabilité dans le contexte rural d'Ottawa. Cet examen vise à savoir si les pratiques justificatives actuelles tiennent bien compte des besoins exceptionnels des collectivités rurales et s'il faut apporter des améliorations.

Les processus de justification de la Ville d'Ottawa pour les feux de circulation comme pour les panneaux d'arrêt dans tous les sens respectent la méthodologie adoptée par le ministère des Transports de l'Ontario. Les lignes de conduite du Manuel de la circulation de l'Ontario promeuvent l'uniformité, la sécurité et la prévisibilité dans l'ensemble du réseau de transport de cette province. Elles apportent aux praticiens plus de précisions et leur donnent des conseils pratiques dans l'application du *Code de la route* et des règlements d'application de ce code. Conformément au [Règlement sur la délégation de pouvoirs à des agents de la Ville d'Ottawa \(Règlement n° 2025-69\) \(annexe J, article 7\)](#), le directeur général de la Direction générale des travaux publics et la directrice des Services de la circulation sont autorisés à approuver et installer les feux de circulation et les panneaux indicateurs et à en assurer l'entretien. Il faut exercer les pouvoirs délégués et appliquer les normes, les lignes de conduite et les règles de l'art de la profession de concert avec l'expérience de l'ingénierie de la circulation automobile et avec le jugement professionnel.

## Feux de circulation

Le dernier rapport sur l'approche justificative des feux de circulation remonte à 1998, comme l'indique le Rapport d'information de la Région d'Ottawa-Carleton sur la [Justification des feux piétonniers et des feux de régulation de la circulation](#). Ce rapport confirmait que la méthode de justification, inspirée des lignes de conduite du ministère des Transports de l'Ontario, était adéquate. Les justifications adoptées par la Ville pour les feux de régulation de la circulation respectent la méthodologie prévue dans le Livre 12 (Traffic Signals) du Manuel de la circulation de l'Ontario (le Livre 12 du MCO), en faisant appel à un seuil de huit heures pour le volume de l'achalandage automobile. À l'époque, le ministère des Transports de l'Ontario envisageait d'ajouter dans le Livre 12 du MCO un seuil de quatre heures. Le rapport du personnel indiquait que ce seuil moindre serait exclu du processus justificatif de la Ville parce qu'il pourrait augmenter considérablement le nombre de feux de circulation justifiés et accroître par le fait même les pressions qui pèsent sur le budget des infrastructures.

Le processus existant de justification des feux de circulation de la Ville tient compte des caractéristiques des routes majeures et mineures des intersections ainsi que du volume d'achalandage automobile correspondant pour déterminer la capacité des automobilistes à effectuer les manœuvres souhaitées aux intersections. Ce processus tient aussi compte des volumes d'achalandage des piétons et d'achalandage des cyclistes, ainsi que de la rétrospective des collisions aux intersections.

Dans le cadre de l'examen des processus justificatifs pour le contexte rural, le personnel a examiné :

- l'application des caractéristiques du débit de la circulation automobile (débit restreint et débit libre);
- le recours aux catégories de justifications du Livre 12 du MCO, dont l'examen ciblé :
  - des heures de dénombrement standards utilisées dans le déroulement de la justification;
  - du recours à la justification de quatre heures;
- les pratiques de justification des feux de circulation des municipalités voisines qui ont un environnement rural.

## Panneaux d'arrêt dans tous les sens

Les dernières justifications des panneaux d'arrêt dans tous les sens ont été approuvées par le Conseil municipal en [octobre 2020](#). L'approche justificative actuelle offre une plus grande marge de manœuvre, dans tout le territoire de la Ville, pour mettre en œuvre les

panneaux d'arrêt dans tous les sens et tient compte des risques pour les piétons ainsi que de la proximité des générateurs de piétons dans les cas pertinents.

Dans un scénario faisant intervenir des artères dans une zone rurale, la justification existante oblige à respecter les seuils pour l'un des trois critères suivants : les lignes de mire, les collisions ou le volume. L'examen de 2020 a eu pour effet d'abaisser le seuil des collisions dans les zones rurales : ce seuil est passé de quatre collisions évitables ou plus par an sur une durée de trois ans à trois collisions évitables ou plus sur la même durée, ce qui cadre avec les critères justificatifs dans les cas de collisions dans les zones urbaines. Le processus de justification cadre avec les lignes de conduite du Livre 5 (Regulatory Signs) du Manuel de la circulation de l'Ontario (le Livre 5 du MCO), selon les mises au point approuvées par le Conseil municipal.

L'examen du processus de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens dans les zones rurales permet de tenir compte de la directive donnée au personnel par Georges Darouze, conseiller municipal, et approuvée par le [Conseil municipal le 29 janvier 2025](#) : selon cette directive, le personnel doit « ... examiner le processus justifiant l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions pour les intersections rurales afin de s'assurer qu'il tient compte du contexte rural et de présenter des recommandations au Comité de l'agriculture et des affaires rurales avant la fin du T3 de 2025 ».

Le présent rapport fait la synthèse des constats des examens du processus de justification des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens en fonction du contexte rural. Les améliorations à apporter, réalisables en vertu des pouvoirs délégués ou de l'approbation du Conseil municipal, seront déposées avec leur justification.

## **ANALYSE**

### **Examen du processus de justification des feux de circulation**

Les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics ont mené un examen du processus de justification des feux de circulation consacré à l'applicabilité de ces feux dans le contexte rural d'Ottawa. Pour savoir s'il est bien tenu compte des conditions de la circulation automobile propre aux collectivités rurales et s'il fallait apporter des améliorations au processus de justification, le personnel a examiné :

- la sélection des données de base sur les intrants consultées dans le processus de justification des feux de circulation, en mettant l'accent sur :

- la sélection des conditions du débit de l'achalandage automobile pour tenir compte des différentes caractéristiques opérationnelles (débit restreint ou débit libre);
- les heures standards de dénombrement de l'achalandage automobile appliquées dans le processus de justification;
- le processus de justification des feux de circulation de la Ville et la question de savoir si ce processus cadre avec les lignes de conduite prévues dans le Livre 12 du MCO;
- la justification du volume d'achalandage automobile sur une durée minimum de quatre heures.

Le personnel a aussi procédé à un sondage auprès des municipalités voisines qui ont un environnement rural et de villages afin d'observer les pratiques actuelles, dont l'approche adoptée pour déterminer le débit de l'achalandage automobile aux intersections.

### **Processus d'évaluation de la justification des feux de circulation**

L'évaluation de la justification des feux de circulation comporte un processus systématique pour savoir s'il faut installer des feux de circulation. Ce processus consiste à recueillir et à analyser différentes données liées à l'ingénierie de la circulation automobile ainsi qu'à faire appel à la compétence, aux connaissances et au jugement technique du personnel. Les critères de justification des feux de circulation sont prévus dans le Livre 12 (Traffic Signals) du Manuel de la circulation de l'Ontario (le Livre 12 du MCO); il s'agit de lignes de conduite destinées à permettre aux professionnels du transport de tout l'Ontario d'assurer l'uniformité dans l'étude, l'exploitation et l'application de la justification des feux de circulation.

Chaque intersection est évaluée individuellement, qu'elle soit aménagée dans une zone urbaine, une zone de banlieue ou une zone rurale. Bien que la méthodologie ne soit pas explicitement définie selon le secteur géographique ou l'environnement (urbain ou rural), le processus prévoit de nombreux éléments qui tiennent compte du contexte propre de l'environnement rural.

#### **Données sur les intrants**

L'examen de la justification des feux de circulation consiste à évaluer les données de base sur les intrants, dont la configuration des intersections, le volume de l'achalandage automobile et de l'achalandage des piétons, la vitesse sur les routes et les collisions. Les routes des zones urbaines et des zones rurales se distinguent le plus souvent d'après leurs caractéristiques opérationnelles (conditions de débit et vitesses) ainsi que

la variabilité du volume d'achalandage en période de pointe.

La théorie qui sous-tend les principaux critères de justification se fonde sur la disponibilité des écarts minimums admissibles qui permettraient aux usagers de la route qui s'approchent d'une intersection sur une route mineure (rue latérale) pour s'insérer dans la circulation sur une route majeure ou pour la traverser. Les critères minimums de justification varient en fonction de la configuration de l'intersection, qui tient compte du nombre d'approches et de voies de circulation, ainsi que du débit de l'intersection. Si la configuration de l'intersection peut varier dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, le débit de l'achalandage est plus uniformément lié à l'environnement routier.

Les conditions de débit ont un impact sur les critères minimums de justification d'un feu de circulation. Le Livre 12 du MCO prévoit ce qui suit :

« La justification des feux de circulation a été mise au point pour deux types de conditions de débit : le débit restreint et le débit libre. Ces deux types sont nécessaires pour tenir compte des différentes caractéristiques opérationnelles. // faut faire appel au jugement technique pour déterminer les conditions qui correspondent le mieux au site de l'étude dans le cadre des conditions opérationnelles existantes ou pour un scénario prédéterminé d'analyse projetée :

- Les **conditions de débit restreint** représentent les routes dont les vitesses opérationnelles ou affichées sont inférieures à 70 km/h et sont normalement relevées dans les zones urbaines dans lesquelles la friction latérale sur la route (en raison du stationnement ou des nombreuses entrées, entre autres) réduit la vitesse opérationnelle.
- Les **conditions de débit libre** correspondent aux routes dont les vitesses opérationnelles ou affichées sont égales ou supérieures à 70 km/h et sont normalement constatées dans les zones rurales ou sur les routes dont l'accès est contrôlé dans les zones urbaines. Puisque les caractéristiques de la conduite automobile dans les petites collectivités urbaines sont parfois différentes de celles des grandes zones urbaines, on fait aussi appel aux conditions du débit libre pour les collectivités isolées dont la population est inférieure à 10 000 habitants et situées à l'extérieur de la zone d'influence collective d'un grand centre urbain, même si la vitesse opérationnelle est inférieure à 70 km/h. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Livre 12 (Signals) du Manuel de la circulation de l'Ontario (conditions de débit, page 77).

En appliquant la ligne de conduite sur les conditions de débit du MCO dans le contexte d'Ottawa, les « zones urbaines » désignent les secteurs bâtis qui sont aménagés dans le périmètre urbain ou dans les villages ruraux. Les conditions de débit libre se produisent généralement dans les zones rurales hors des villages ruraux et peuvent aussi exister dans certains environnements urbains ou de banlieue.

Il est important de déterminer les conditions de débit dans le processus de justification puisque le seuil minimum fixé pour le volume de l'achalandage automobile dans le Livre 12 du MCO pour justifier l'installation d'un feu de circulation est inférieur sur les routes dont l'achalandage automobile est fluide. Si ce seuil est inférieur, c'est parce qu'à des vitesses plus élevées, il faut un écart (distance) plus grand pour emprunter ou traverser la route majeure en toute sécurité.

Dans le cadre du processus existant de justification des feux de circulation, on évalue chaque intersection pour savoir si elle réunit des conditions de débit libre ou débit restreint d'après les définitions du Livre 12 du MCO. Les conditions de débit sont établies d'après les caractéristiques opérationnelles propres à l'intersection, et non selon sa localisation. Cette pratique permet de s'assurer que les seuils appropriés fixés pour le volume de l'achalandage automobile sont appliqués dans l'évaluation des intersections. Dans la pratique actuelle, on tient généralement compte de la limite de vitesse affichée ou, si elle existe, de la vitesse opérationnelle afin d'évaluer les conditions appropriées du débit pour les besoins de l'analyse justificative.

### **Justifications du Livre 12 du MCO**

Pour justifier techniquement l'installation d'un feu de circulation, il faut répondre à au moins un des sept critères justificatifs du Livre 12 du MCO. L'installation d'un feu de circulation dans une intersection qui ne répond pas à l'un des critères justificatifs donnerait probablement lieu à une augmentation du délai dans l'ensemble de l'intersection ou à un impact négatif sur la sécurité de l'intersection.

Le tableau 1 ci-après fait état des catégories de justifications du Livre 12 du MCO.

Tableau 1 – Catégories de justifications du Livre 12 du MCO

<b>Justifications du Livre 12 du MCO</b>	<b>Description</b>
<b>1 – Volumes d'achalandage automobile obligatoires</b>	La justification du volume minimum de véhicules porte sur les applications dans lesquelles la principale raison qui justifie l'installation d'un feu de circulation est le délai cumulatif produit par le fort volume de l'achalandage occasionné par une intersection sans feux de circulation.

<b>Justifications du Livre 12 du MCO</b>	<b>Description</b>
<b>2 – Délai dans l’achalandage traversant</b>	La justification du délai dans l’achalandage traversant est destinée aux applications dans lesquelles le volume de l’achalandage de la route principale est tellement élevé que l’achalandage automobile de la route mineure accuse un délai excessif ou pose un risque lorsqu’il s’agit d’emprunter ou de traverser la route principale.
<b>3 – Combinaison du volume et du délai</b>	La justification de la combinaison du volume et du délai peut s’appliquer dans les cas dans lesquels les critères justificatifs 1 ou 2 ne sont pas parfaitement respectés, alors que les deux critères justificatifs sont respectés à 80 % au moins.
<b>4 – Volume de véhicules sur une durée minimum de quatre heures</b>	La justification du volume de véhicules sur une durée minimum de quatre heures porte sur les applications dans lesquelles l’intersection accuse des délais excessifs de quatre heures ou plus dans les périodes de pointe de la journée, sans toutefois donner lieu à des impératifs prolongés de respecter un critère justificatif de huit heures pendant toute la journée.
<b>5 – Rétrospective des collisions</b>	On peut considérer les feux de circulation comme un moyen d’améliorer la sécurité des intersections dans les cas dans lesquels la rétrospective des collisions à une intersection sans feux de circulation comprend un nombre de collisions exceptionnellement élevé (soit cinq collisions corrigibles par an sur une durée de trois ans ou en faisant appel à une méthode d’évaluation plus détaillée de la sécurité si le critère justificatif est presque parfaitement respecté).
<b>6 – Volume de piétons et délai</b>	La justification du volume de piétons et du délai prévoit des conditions de volume minimum de piétons pour certaines applications. Cette justification porte sur les applications dans lesquelles le volume de l’achalandage d’une route principale est si élevé que les piétons sont soumis à un délai excessif ou à des dangers excessifs en traversant la route principale, ou encore dans les cas dans lesquels ces délais sont probables en raison du volume élevé de piétons traversant la chaussée. Cette justification s’applique à la fois aux intersections sans feux ou aux passages pour piétons en section courante.

Justifications du Livre 12 du MCO	Description
7 – Volumes projetés	Dans certaines conditions, il est souhaitable de déterminer s’il faudra éventuellement installer des feux de circulation dans des intersections existantes ou planifiées.

### Processus de justification de la Ville d’Ottawa et variations par rapport au Livre 12 du MCO

La Ville a deux programmes dans lesquels elle installe de nouveaux feux de circulation (ou aménage des carrefours giratoires) dans les intersections existantes :

- Programme des nouveaux dispositifs de signalisation : Géré par les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics, ce programme prévoit l’installation de dispositifs de régulation de la circulation dans les cas où les intersections respectent les critères justificatifs;
- Programme de mesures de contrôle des intersections : Géré par les Services de planification des transports de la Direction générale des services de la planification, de l’aménagement et du bâtiment, ce programme porte sur les mesures de régulation des intersections liées à la croissance, pour tenir compte de l’augmentation de la demande en transport en raison des nouveaux projets d’aménagement.

Le processus de justification des feux de circulation de la Ville pour ces deux programmes est généralement conforme aux lignes de conduite les plus récentes du Livre 12 du MCO. Les critères de justification appliqués dans le processus actuel de justification des feux de circulation sont décrits dans le tableau 2 (Processus de justification des feux de circulation de la Ville d’Ottawa).

Tableau 2 – Processus de justification des feux de circulation de la Ville d’Ottawa

Justifications du Livre 12 du MCO	Comprises	Notes
1 – Volume obligatoire de l’achalandage automobile	Oui	Les données du volume de l’achalandage automobile sont recueillies sur une période normalisée de huit heures pour la Ville, soit entre 7 h et 10 h, entre 11 h 30 et 13 h 30 et entre 15 h et 18 h.

Justifications du Livre 12 du MCO	Comprises	Notes
<b>ET</b>  <b>2 – Délai pour la circulation traversante</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>On relève une légère variation par rapport au Livre 12 du MCO, qui indique que « Les heures sélectionnées doivent représenter les huit heures les plus achalandées du volume d'achalandage sur 24 heures ».</li> </ul>
<b>3 – Combinaison du volume et du délai</b>	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conformément à la méthodologie standard du Livre 12 du MCO</li> </ul>
<b>4 – Volume de véhicules sur une durée d'au moins quatre heures</b>	Non	<ul style="list-style-type: none"> <li>Justification exclue (pour les motifs donnés au Conseil municipal dans le Rapport d'information de 1998 [<a href="#">Justifications pour les feux piétonniers et les feux de circulation</a>]).</li> </ul>
<b>5 – Rétrospective des collisions</b>	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conformément à la méthodologie standard du Livre 12 du MCO</li> </ul>
<b>6 – Volume de piétons et délai</b>	Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conformément au Livre 12 du MCO <u>si les deux critères du volume de piétons minimum et du délai sont respectés.</u></li> <li>Ottawa fait appel aux six heures les plus achalandées par les piétons pour répondre à ce critère justificatif (alors que dans le MCO, il est question des huit heures les plus achalandées) en raison de la directive donnée par le Conseil municipal dans le Rapport d'information de 1998 (<a href="#">Justifications pour les feux piétonniers et les feux de circulation</a>).</li> </ul>

Justifications du Livre 12 du MCO	Comprises	Notes
<b>7 – Volumes projetés</b>	Oui	Les volumes projetés s’appliquent dans les secteurs d’aménagement (s’ils sont indiqués dans l’Étude du contexte des redevances d’aménagement de la Ville) dans le cadre du Programme de mesures de contrôle des intersections de la Direction générale des services de la planification, de l’aménagement et du bâtiment; ce programme est coordonné par les Services de planification des transports. Les promoteurs immobiliers y font également appel dans le cadre du processus d’évaluation des répercussions sur la circulation pour répondre aux besoins de la régulation de la circulation en raison de certains projets d’aménagement.

#### Considérations propres aux secteurs d’aménagement

Ces considérations font partie d’une liste de mesures de régulation des intersections qui est reproduite dans l’[Étude du contexte des redevances d’aménagement de 2024](#), entérinée par le Conseil municipal au printemps 2024. Il existe cinq groupes d’intersections qui représentent les différentes régions d’Ottawa : l’est, l’ouest, le centre, la zone rurale et le sud. Ces intersections sont établies dans les plans de conception communautaire (plans de conception secondaires) correspondants, qui ont été entérinés par le Conseil municipal. Les critères justificatifs des feux de circulation pour ces intersections doivent être respectés pour enchaîner avec le processus de budgétisation des infrastructures. On les évalue du point de vue de la sécurité, du délai, des volumes d’achalandage automobile du contexte et du volume d’achalandage projeté. Si un promoteur souhaite faire installer un feu de circulation avant de respecter les critères justificatifs, il peut déposer auprès de la Ville une demande pour faire avancer ces travaux. On peut déposer un rapport d’avancement des travaux auprès du Comité et du Conseil municipal pour leur demander d’approuver la conclusion d’un accord d’avancement des travaux entre la Ville et le promoteur immobilier.

#### **Pratiques dans la justification des feux de circulation – Municipalités qui ont des environnements ruraux ou des villages**

Nous avons examiné les pratiques de justification des feux de circulation des municipalités voisines qui ont des environnements ruraux et des villages afin de savoir

si les pratiques de la Ville tiennent bien compte des besoins propres aux collectivités rurales d'Ottawa. Pour réunir de l'information sur les pratiques existantes, nous avons procédé à un sondage des municipalités voisines par l'entremise du Comité ontarien pour la sécurité routière (COSR), en plus de tenir des entretiens complémentaires dans les cas nécessaires.

#### Sondage des municipalités

Les cinq municipalités suivantes : la Ville de Carleton Place, la Ville de Smith Falls, la Ville de Waterloo, le Comté de Lanark et la Ville de Mississauga ont répondu au sondage. La synthèse des résultats de ce sondage se trouve ci-après:

- Une municipalité comprend des villages ruraux situés non loin des zones urbaines et de banlieue. Une autre municipalité est essentiellement constituée de routes de comté rural menant à d'autres municipalités. Les trois autres municipalités qui ont participé au sondage n'ont que des routes urbaines dont la limite de vitesse est faible.
- Une municipalité n'a pas de processus de justification, alors que les autres respectent généralement la méthodologie du Livre 12 du MCO pour justifier l'installation des feux de circulation.
- Une municipalité tient compte de l'achalandage de débit libre pour les sites qui ne font pas partie du périmètre de la ville ou du périmètre d'habitations. Une autre municipalité fait appel, en de rares occasions, aux conditions du débit libre pour les évaluations dans les véritables environnements ruraux dont le débit et la vitesse sont élevés. Les autres municipalités répondantes sont des collectivités entièrement urbanisées et ne faisaient appel qu'aux critères du débit restreint dans leurs évaluations.
- Deux municipalités font appel à des périodes de quatre heures et de huit heures à la fois dans leur justification des feux de circulation. Deux municipalités ne faisaient appel qu'à des périodes de huit heures, et une n'a pas donné de détails sur la période utilisée dans ses évaluations (qui sont confiées en externe à un expert-conseil).
- Trois municipalités recueillent, pour leurs évaluations justificatives, des données sur le volume pendant certaines périodes horaires, plutôt que sur une période complète de 24 heures.
- Seulement une municipalité tient compte d'autres facteurs qui peuvent justifier l'installation de feux de circulation, dont les aménagements fonciers des environs, les infrastructures de transport en commun et les infrastructures du transport actif, entre autres, en plus des lignes de conduite du MCO.

Parmi les cinq municipalités qui ont répondu au sondage, il semble que ce soit Waterloo qui s'apparente le plus à Ottawa du point de vue de la population et de l'ensemble des collectivités rurales et urbaines en général. D'après ses réponses, Waterloo fait appel à une méthode de débit restreint dans les collectivités rurales, sans tenir compte de la limite de vitesse affichée. Seuls les sites qui ne font pas partie du périmètre d'une collectivité rurale sont réputés être des zones de débit libre.

Parmi les cinq municipalités consultées, trois sont proches d'Ottawa et ont été contactées par téléphone pour des entretiens complémentaires; il s'agit de la Ville de Carleton Place, de la Ville de Smith Falls et du Comté de Lanark. Deux de ces municipalités sont entièrement urbanisées et n'ont pas de routes rurales. S'il faut analyser en profondeur l'aménagement d'autres intersections à feux, on fait appel à un expert-conseil externe spécialisé dans la gestion de la circulation pour revoir les justifications, en respectant les lignes de conduite du Livre 12 du MCO. La troisième municipalité a un processus de justification qui respecte aussi le Livre 12 du MCO. Dans la plupart de leurs études, elles adoptent l'hypothèse des conditions de débit restreint; toutefois, en de rares occasions, elles ont évalué les intersections en faisant appel aux conditions et aux critères du débit libre.

Les réponses apportées à ce sondage et l'information réunie pendant les entretiens complémentaires avec les autres municipalités qui ont des environnements ruraux ou des villages cadrent avec les pratiques justificatives de la Ville d'Ottawa et avec son interprétation des lignes de conduite du Livre 12 du MCO. Le processus auquel fait appel la Ville d'Ottawa pour déterminer les conditions de débit d'une intersection cadre donc avec celui des autres municipalités.

### **Résultat de l'Examen du processus de justification des feux de circulation**

Volume de véhicules sur quatre heures (Livre 12 du MCO, justification 4)

La justification du volume de véhicules sur une durée de quatre heures dans le Livre 12 du MCO est l'une des constituantes que cet examen a expressément permis d'évaluer. Cette justification est moins restrictive que la justification de huit heures à laquelle fait actuellement appel la Ville. L'application de la justification de quatre heures aurait des incidences sur le Programme des nouveaux dispositifs de signalisation coordonné par les Services de la circulation. Afin d'évaluer les répercussions produites sur le programme, nous avons réévalué, en faisant appel à la justification de quatre heures, 162 sites examinés entre 2020 et 2024 et qui ne respectaient pas la pratique actuelle de la Ville dans la justification des feux de circulation sur une durée de huit heures. Dans le total des sites réévalués, 17 respecteraient les critères justificatifs des feux de circulation, soit 13 dans les zones urbaines et de banlieue et quatre dans les zones

rurales. Les nouveaux sites ainsi justifiés donneraient lieu à une suppression budgétaire estimative de 60 millions de dollars pour le Programme des nouveaux dispositifs de signalisation.

Si on devait utiliser la justification du volume de véhicules sur une durée minimum de quatre heures, il est important de faire observer qu'il y aurait aussi des incidences sur l'ensemble du Programme de mesures de contrôle des intersections financé par les redevances d'aménagement. Ce programme fait appel au même processus pour justifier l'installation de nouveaux dispositifs de régulation de la circulation. On ne connaît pas l'importance de l'impact produit sur ce programme, puisqu'à l'heure actuelle, l'évaluation sur une durée de quatre heures n'est pas une obligation du processus d'évaluation des répercussions sur la circulation. On s'attend toutefois à ce que l'application du critère justificatif de quatre heures ait elle aussi pour effet d'augmenter le nombre d'intersections à financer pour l'installation de feux de circulation, ce qui ferait peser un surcroît de pression financière sur les promoteurs immobiliers, qui sont généralement responsables des feux de circulation à installer dans les nouvelles intersections justifiées sur les routes locales.

Si le critère justificatif de quatre heures est valide pour l'installation de feux de circulation complets, son application distrait l'attention et les ressources à consacrer normalement à des intersections dans lesquelles on relève des problèmes de circulation plus constants durant toute la journée. C'est pourquoi le critère justificatif de huit heures devrait continuer de faire partie des pratiques de la Ville. L'application de ce critère permet de s'assurer que les feux de circulation sont installés aux intersections dans lesquelles ils sont le plus nécessaires. Cette approche permet :

- de cibler les sites dans lesquels on relève des problèmes de congestion et des délais prolongés;
- d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation;
- d'optimiser l'utilisation de ressources limitées;
- de respecter les normes reconnues de l'ingénierie de la circulation.

Améliorations que l'on propose d'apporter au processus

Bien que l'on ne propose pas d'apporter de changements aux critères de justification des feux de circulation, le personnel a constaté qu'il fallait apporter des améliorations dans certains secteurs pour mieux tenir compte du contexte propre à l'environnement durable. Ces améliorations, apportées dans le cadre des pouvoirs délégués au directeur général de la Direction générale des travaux publics et à la directrice des Services de la circulation, sont listées ci-après.

### Amélioration 1 du processus – Étude sur la vitesse

Pour mieux évaluer les conditions de débit de la circulation aux intersections des zones rurales ou aux intersections des zones urbaines réunissant des caractéristiques rurales, les données justificatives sur les intrants seront réunies grâce à une étude sur la vitesse. Cette étude permettra de vérifier les vitesses opérationnelles et de mieux analyser les conditions opérationnelles des intersections.

### Amélioration 2 du processus – Heures de dénombrement de l’achalandage automobile dans les zones rurales

Le dénombrement standard de l’achalandage automobile sur une durée de huit heures, auquel fait appel la Ville d’Ottawa dans son processus de justification des feux de circulation, s’applique aujourd’hui généralement à l’ensemble du territoire d’Ottawa et comprend les périodes d’achalandage de pointe suivantes : entre 7 h et 10 h, entre 11 h 30 et 13 h 30, et entre 15 h et 18 h.

Il y a souvent des différences, entre les zones rurales et les zones urbaines, dans les périodes de pointe de l’achalandage automobile, puisque les distances de navettage à franchir sont généralement plus longues pour les résidents des zones rurales, ce qui les amène à partir plus tôt le matin. Pour mieux tenir compte de la différence entre les zones rurales et les zones urbaines dans les périodes de navettage, la Ville prolongera la période de dénombrement du volume de l’achalandage. Pour les zones rurales ou les intersections des zones urbaines qui réunissent des caractéristiques rurales, le personnel fera appel aux volumes des huit heures les plus achalandées pendant une période de 16 heures dans le cadre de cette évaluation.

Les améliorations que l’on propose d’apporter au processus de justification des feux de circulation continueront de permettre à la Ville de s’assurer qu’elle tient compte du contexte rural dans l’évaluation des intersections pour l’installation des feux de circulation. Ces améliorations continueront aussi de relever de l’application des lignes de conduite sur la justification prévue dans le Livre 12 du MCO.

### **Examen du processus de justification des panneaux d’arrêt dans tous les sens**

Nous avons revu le contexte rural du processus de justification des panneaux d’arrêt dans tous les sens en mettant l’accent sur l’applicabilité technique et l’à-propos géographique. L’objectif premier consistait à savoir si le contexte rural est représenté comme il se doit et s’il faut apporter des améliorations au processus de justification. Le personnel a passé en revue :

- le processus de justification existant, approuvé par le Conseil municipal et utilisé expressément dans la prise en compte des routes rurales;
- les pratiques de justification d'autres municipalités de l'Ontario.

### **Processus de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens de la Ville d'Ottawa**

La Politique sur les panneaux d'arrêt dans tous les sens, approuvée par le Conseil municipal en [octobre 2020](#), décrit déjà dans leurs grandes lignes les critères à appliquer pour obliger à installer des panneaux d'arrêt dans tous les sens dans les intersections rurales hors des villages de la zone rurale. Cette politique fait état des critères à appliquer pour évaluer l'obligation d'installer des panneaux d'arrêt dans tous les sens dans les cas où au moins une des routes de l'intersection est une artère. Ce processus de justification s'inspire essentiellement des lignes de conduite sur la justification pour les artères rurales dans le Livre 5 (Signs) du Manuel de la circulation de l'Ontario (le Livre 5 du MCO), mais selon des seuils de volumes différents, d'après les modalités approuvées par le Conseil municipal en 2020. Toutefois, la politique existante ne prévoit pas, à l'heure actuelle, de critères pour évaluer l'obligation d'installer des panneaux d'arrêt dans tous les sens aux intersections aménagées hors d'un village rural qui n'a pas au moins une artère.

À l'heure actuelle, pour justifier l'installation des panneaux d'arrêt dans tous les sens, la politique oblige à respecter le seuil de l'un des trois critères suivants : les lignes de mire, les collisions ou le volume. Le tableau 3 ci-après dresse la liste des détails des seuils fixés dans les critères.

Tableau 3 – Seuils fixés dans les critères pour les intersections qui ont une artère hors d'un village rural

<b>Catégories de critères</b>	<b>Seuils</b>
<b>Collisions</b>	L'installation d'un panneau d'arrêt dans tous les sens est justifiée dans les cas où on relève une moyenne de trois collisions évitables ou plus par an sur une durée de trois ans. Sont évitables, les collisions qui se sont latérales ou liées aux virages.
<b>Visibilité</b>	L'installation d'un panneau d'arrêt dans tous les sens est justifiée dans les cas où la distance de mire de l'intersection à partir de la position « finale » du panneau d'arrêt est inférieure à la distance recommandée par l'Association des transports du Canada et dans les cas où on ne peut pas améliorer les lignes de mire en abattant des arbres ou en enlevant des haies, entre autres.

Catégories de critères	Seuils
<p><b>Volume de l'achalandage aux intersections</b></p>	<p>L'installation d'un panneau d'arrêt dans tous les sens est justifiée si les trois critères des volumes suivants sont parfaitement respectés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Total de l'achalandage de l'intersection</u> : Le volume total de véhicules pour toutes les approches est égal ou supérieur à une moyenne de <b>350</b> véhicules par heure sur la période de huit heures la plus achalandée.</li> <li>• <u>Volume d'achalandage des rues mineures et traverses des piétons</u> : Le volume total d'achalandage des rues mineures (en tenant compte des piétons qui traversent les rues majeures) est égal ou supérieur à une moyenne de <b>140</b> par heure sur la même période de huit heures.</li> <li>• <u>Fractionnement directionnel</u> : Au moins 35 % du volume total de l'achalandage de l'approche mineure pour une intersection de quatre tronçons et au moins 25 % du volume total de l'approche mineure pour une intersection de trois tronçons.</li> </ul>

### Pratiques de justification d'autres municipalités

Pour savoir si les pratiques de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens de la Ville d'Ottawa à l'heure actuelle cadrent avec les règles de l'art, il est utile d'examiner les modalités selon lesquelles d'autres municipalités se penchent sur des situations comparables. Nous avons mené un examen des municipalités pour la méthodologie de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens en 2022. Le lecteur en trouvera la synthèse ci-après.

En 2022, le Comité des transports a invité le personnel, dans la demande de renseignements TRC 01-22, de mener des recherches sur les méthodes permettant d'améliorer la conformité aux intersections dotées de panneaux d'arrêt. Dans le cadre de cette recherche et comme l'indique sa [réponse formelle](#), le personnel a procédé à un examen de municipalités de l'Ontario en adressant un questionnaire à tous les membres du Comité ontarien pour la sécurité routière (COSR), afin de connaître les modalités selon lesquelles ils installaient les panneaux d'arrêt dans tous les sens. Au total, 13 municipalités ont répondu à ce sondage en ligne, soit le Comté d'Essex, la Ville de Waterloo, la Région de Durham, la Ville de Welland, la Ville de Cambridge, la Région de Niagara, la Ville de Guelph, la Ville de Collingwood, la Ville de Richmond Hill, la Ville de Grimsby, la Ville de Vaughn, la Ville de Milton et la Ville de Kitchener.

Les réponses apportées à ce sondage nous apprennent que les municipalités qui ont des environnements ruraux respectent rigoureusement les lignes de conduite sur la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens du Livre 5 du MCO. Les municipalités participantes n'ont pas fait savoir qu'elles appliquaient une pratique de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens propres aux zones rurales.

### **Résultat de l'examen du processus de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens**

L'examen de la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens pour tenir compte du contexte rural révèle que :

- le processus de justification de la Ville d'Ottawa, qui s'inspire essentiellement des lignes de conduite du Livre 5 du MCO, tient effectivement déjà compte du contexte rural pour les intersections qui comprennent au moins une artère, sans toutefois tenir compte de l'évaluation des intersections rurales situées hors des villages et qui comprennent deux routes collectrices qui se croisent ou une route locale qui croise une route collectrice;
- l'examen des pratiques de justification indique que les municipalités qui ont des environnements ruraux respectent rigoureusement les lignes de conduite sur la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens du Livre 5 du MCO;
- le Livre 5 du MCO ne prévoit pas de lignes de conduite claires sur la justification de ces panneaux pour les routes collectrices des zones rurales.

### **Amélioration proposée – Évaluation des routes collectrices dans les zones rurales**

On propose d'adopter, dans la Politique existante sur la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens, une nouvelle évaluation des routes collectrices dans les zones rurales. Plus précisément, on mènerait cette évaluation pour savoir s'il faut installer des panneaux d'arrêt dans tous les sens aux intersections dans les zones rurales hors des villages dans les cas où une route locale croise une route collectrice ou dans les cas dans lesquels une route collectrice croise une autre route collectrice.

Les nouveaux critères de justification proposés pour les routes collectrices des zones rurales s'apparentent beaucoup aux critères de justification existants pour les artères des zones rurales, selon lesquels on installerait des panneaux d'arrêt dans tous les sens si le seuil est atteint pour l'un des trois critères se rapportant à la rétrospective des collisions aux intersections, aux lignes de mire ou au volume de l'achalandage.

L'amélioration que l'on propose d'apporter pour tenir compte des routes collectrices dans les zones rurales consisterait à appliquer un seuil minimum moindre pour ce qui

est du volume de l'achalandage par rapport au seuil obligatoire fixé pour les artères.

Le tableau 4 ci-après fait la synthèse de ce qui constituerait finalement le résultat des impacts proposés sur le volume de l'achalandage en comparant côte à côte chaque considération. Les différents seuils fixés pour le volume des routes collectrices dans les zones rurales s'établissent à presque 43 % de moins que les seuils fixés pour les artères des zones rurales. Or, les seuils proposés pour le volume sont identiques à ceux des critères approuvés par le Conseil municipal en 2020 pour les panneaux d'arrêt dans tous les sens sur les routes collectrices des zones urbaines et des zones de banlieue.

Tableau 4 – Différents seuils pour les volumes d'achalandage aux intersections dans l'ensemble

<b>Seuils du volume aux intersections</b>	<b>Artères dans les zones rurales</b>	<b>Routes collectrices dans les zones rurales</b>
<b>Total aux intersections</b> (volume minimum de véhicules sur huit heures)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Total de 2 800 véhicules</li> <li>- Moyenne minimum de 350 véhicules par heure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Total de 1 600 véhicules</li> <li>- Moyenne minimum de 200 véhicules par heure</li> </ul>
<b>Volume des rues mineures et traverse des piétons</b> (volume de véhicules dans les rues mineures et volume de piétons traversant des rues majeures sur huit heures)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ensemble total de 1 120 véhicules et piétons</li> <li>- Ensemble minimum de 140 véhicules et piétons en moyenne par heure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ensemble total de 640 véhicules et piétons</li> <li>- Ensemble minimum de 80 véhicules et piétons en moyenne par heure</li> </ul>

L'amélioration proposée permettra au personnel d'appliquer les critères nécessaires pour évaluer l'installation des panneaux d'arrêt dans tous les sens aux intersections des zones rurales constituées soit de routes collectrices croisant des routes collectrices, soit une route collectrice croisant des routes locales. Cette amélioration permet de s'assurer que le processus de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens pour les intersections des zones rurales hors des villages ruraux tient compte du contexte rural pour tous les scénarios de configuration des intersections.

## RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les coûts de mise en œuvre seront absorbés par les budgets de fonctionnement existants des Services de la circulation. Les besoins liés au budget d'immobilisations seront présentés dans de prochaines soumissions budgétaires, selon ce qui convient.

## RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

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

## COMMENTAIRES DES CONSEILLERS ET CONSEILLÈRES DE QUARTIER

Les membres du Comité de l'agriculture et des affaires rurales et les conseillers ruraux ont été informés des résultats de l'examen du processus de justification des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens, en tenant compte du contexte rural. Tous ces conseillers ont exprimé leur appui aux améliorations proposées et aux recommandations formulées dans le rapport. Le tableau ci-dessous recense, le cas échéant, les commentaires individuels rédigés aux fins d'inclusion dans le rapport.

<b>Conseiller municipal</b>	<b>Commentaire</b>
Clarke Kelly, conseiller du quartier 5 – West Carleton-March	« J'appuie les recommandations formulées et je suis d'accord qu'il faut prioritairement déterminer les coûts du projet et dresser un plan pour le financer. »
David Brown, conseiller du quartier 21 – Rideau-Jock	« Je suis satisfait des recommandations formulées dans le rapport. Je crois que les coûts potentiels cernés par l'examen devraient être accompagnés d'une demande de financement de la part du personnel municipal pour veiller à ce que les fonds nécessaires soient octroyés en temps opportun aux emplacements répondant aux critères justificatifs. »

## CONSULTATION

Une consultation a eu lieu avec d'autres municipalités sur les pratiques de justification des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens; nous décrivons cette consultation dans le texte du rapport. En outre, les Services de la circulation de la Direction générale des travaux publics ont consulté les Services de la planification des transports de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment pour veiller à ce que les améliorations que l'on propose d'apporter aux pratiques de justification des feux de circulation du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation soient appropriées et puissent être adoptées dans la pratique de justification du Programme de mesures de contrôle des intersections (financé exclusivement grâce aux redevances d'aménagement).

## RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

La Ville d'Ottawa entend éliminer les obstacles de l'environnement bâti et à éviter de créer de nouveaux obstacles dans le cadre des projets se rapportant aux feux de circulation et aux panneaux d'arrêt dans tous les sens. L'installation des appareils de régulation de la circulation automobile est conforme aux règlements d'application du gouvernement provincial, dont le [Règlement de l'Ontario 191/11 sur les Normes d'accessibilité intégrées \(RNAI\)](#) adopté en vertu de la [Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario \(LAPHO\)](#), ainsi qu'aux [Normes de conception accessible \(NCA\)](#) de la Ville dans l'installation d'appareils de régulation de la circulation sous toutes les formes.

## RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

En mettant en œuvre le Programme de gestion des actifs municipaux, la Ville peut gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles pour en maximiser les avantages, en réduire les risques et offrir aux utilisateurs dans la collectivité des niveaux de service sécuritaires et fiables.

Lorsque la Ville prend des engagements pour faire l'acquisition de nouveaux actifs, il faut aussi tenir compte de sa volonté de financer les coûts éventuels de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection de ces actifs. Il faut aussi tenir compte de l'amortissement projeté dans l'examen de la viabilité financière à long terme. En passant en revue les répercussions à long terme de l'acquisition des actifs, il est utile de tenir compte de la valeur cumulative et des coûts du cycle de la durée utile des actifs à acquérir et à prendre en charge par la Ville.

Si le Conseil donne son approbation, l'inventaire des actifs et les prévisions financières se rapportant aux actifs dont il est question dans ce rapport entreront en ligne de compte dans les prochaines déclinaisons du Plan de gestion des actifs des Services de transport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA DÉLÉGATION DES POUVOIRS**

Dans le cadre du [Règlement n° 2025-69 sur la Délégation de pouvoirs à des agents de la Ville d'Ottawa \(annexe J, article 7\)](#), la Direction générale des travaux publics est responsable de la justification et de l'installation des feux de circulation et des panneaux d'arrêt dans tous les sens, conformément aux directives applicables du Conseil municipal, à savoir :

- l'[Examen des critères de justification associés à l'installation de panneaux d'arrêt toutes directions \(2020\)](#);
- la [justification des feux piétonniers et des feux de régulation de la circulation \(1998\)](#).

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé ce rapport, on ajoutera l'évaluation des nouvelles routes collectrices dans la Politique actuelle sur la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens. Ces nouveaux critères s'appliqueront en vertu des pouvoirs délégués pour permettre d'installer des panneaux d'arrêt dans tous les sens aux intersections dans les zones rurales hors des zones de village, surtout dans les cas où les routes locales croisent des routes collectrices ou dans les cas où deux routes collectrices se croisent.

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

Ce rapport n'a pas de répercussions sur la gestion des risques.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Les améliorations à apporter au processus de justification des feux de circulation dont il est question dans ce rapport permettront de tenir encore mieux compte du contexte rural dans l'évaluation des intersections aménagées dans les zones rurales. Ces améliorations seront apportées dans le cadre des pouvoirs délégués au directeur général de la Direction générale des travaux publics et à la directrice des Services de la circulation. Les nouveaux critères de justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens des nouvelles routes collectrices des zones rurales permettront d'évaluer les intersections hors des villages ruraux, dont les intersections formées par deux routes collectrices ou par une route collectrice et une rue locale, d'après leur classification dans le Plan directeur des transports. Les nouveaux critères de justification des

panneaux d'arrêt dans tous les sens seront appliqués dès que le Conseil municipal aura approuvé ce rapport.

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

Ce rapport cadre avec la priorité stratégique du mandat 2023-2026 du Conseil municipal, qui consiste à faire d'Ottawa « [u]ne ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

### **SUITE À DONNER**

Dans le cadre des pouvoirs qui lui sont délégués, la Direction générale des travaux publics apportera ces améliorations au processus de justification des feux de circulation dans tous les examens projetés pour les intersections. En outre, les nouveaux critères proposés pour la justification des panneaux d'arrêt dans tous les sens sur les routes collectrices des zones rurales, selon les modalités décrites dans ce rapport, seront adoptés dès que le Conseil aura donné son approbation. Le cas échéant, les intersections déjà évaluées dans les zones rurales pour l'installation de feux de circulation ou de panneaux d'arrêt dans tous les sens seront réévalués en bonne et due forme, et dans les cas jugés nécessaires, on mettra en œuvre la régulation de la circulation dès que possible, en respectant les budgets disponibles.