

**Subject: Harmonization of Speed Limits on Jeanne d'Arc Boulevard North**

**File Number: ACS2025-PWD-TRF-0003**

**Report to Public Works and Infrastructure Committee on 23 October 2025**

**and Council 12 November 2025**

**Submitted on October 14, 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](mailto:Heidi.Cousineau@ottawa.ca)**

**Wards: Orléans East-Cumberland (1) and Orléans West-Innes (2)**

**Objet : Harmonisation des limites de vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc Nord**

**Numéro du dossier : ACS2025-PWD-TRF-0003**

**Rapport présenté au Comité de l'infrastructure et des travaux publics le 23 octobre 2025  
et au Conseil municipal le 12 novembre 2025**

**Déposé le 14 octobre 2025 par Krista Tanaka, directrice, Services de la circulation,  
Direction générale des travaux publics**

**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](mailto:HeidiCousineau@ottawa.ca)**

**Quartier : Orléans-Est-Cumberland (1) et Orléans-Ouest-Innes (2)**

## **REPORT RECOMMENDATION(S)**

**That the Public Works and Infrastructure Committee recommend City Council approve the harmonization of the various existing speed limits along Jeanne d'Arc Boulevard North to:**

- **50 km/h from the roundabout at St-Joseph Boulevard to 170 metres south of the roundabout at Fortune Drive / Vineyard Drive;**
- **40 km/h from 170 metres south of the roundabout at Fortune Drive / Vineyard Drive to 100 metres west of Tenth Line Road; and,**
- **50 km/h from 100 metres west of Tenth Line Road to Inlet Private.**

## RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil municipal d'approuver l'harmonisation des différentes limites de vitesse existantes sur le boulevard Jeanne d'Arc Nord pour les fixer à :

- 50 km/h du carrefour giratoire du boulevard St Joseph jusqu'à 170 mètres au sud du carrefour giratoire de la promenade Fortune et de la promenade Vineyard;
- 40 km/h à partir de 170 mètres au sud du carrefour giratoire de la promenade Fortune et de la promenade Vineyard jusqu'à 100 mètres à l'ouest du chemin Tenth Line;
- 50 km/h à partir de 100 mètres à l'ouest du chemin Tenth Line jusqu'au privé Inlet.

## CONTEXTE

À l'heure actuelle, les limites de vitesse sur les routes municipales sont fixées conformément à la [Politique de la Ville d'Ottawa sur les zones de limitation de vitesse \(ACS2009-COS-PWS-0021\)](#), qui a été approuvée par le Conseil municipal en 2009. On mène actuellement l'examen de cette politique pour donner suite à la recommandation du Rapport annuel 2020 du Comité d'examen des collisions mortelles et pour faire le suivi du Plan de mise en œuvre 2024 du Plan d'action stratégique de la sécurité routière approuvé par le Conseil municipal.

La nouvelle Politique sur les zones de limitation de vitesse, qui sera soumise à l'approbation du Conseil municipal à une date ultérieure, cadrera avec les règles de l'art adoptées pour fixer les limites de vitesse d'après l'Approche des systèmes sécuritaires dans l'application des principes de la sécurité routière et visera à harmoniser et à intégrer les éléments des politiques de la Ville sur les limites de vitesse de 30 km/h, sur la zone de limitation de vitesse à l'entrée des secteurs résidentiels et sur la zone de limitation de vitesse dans les zones scolaires. La nouvelle politique aura pour objectif de fixer les limites de vitesse en faisant appel à une méthodologie adaptée au contexte, qui tient compte des conditions routières spécifiques.

Le [26 mars 2025](#), le Conseil municipal a adopté la motion de Laura Dudas, conseillère municipale, qui demande au personnel :

- de mener un examen des changements de zone de limitation de vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc Nord afin d'évaluer la faisabilité de l'harmonisation des limites de vitesse de concert avec les conseillers municipaux, en s'inspirant des constats préliminaires de la mise à jour apportée à l'heure actuelle à la Politique sur les zones de limitation de vitesse;
- d'étudier les changements à apporter éventuellement afin d'harmoniser les limites de

vitesse en prévision de la présentation de la version à jour de la Politique sur les zones de limitation de vitesse au Comité et au Conseil municipal.

Le présent rapport sert à se pencher sur cette directive et à recommander une limite de vitesse qui harmonisera les limites de vitesse sur le boulevard Jeanne d'Arc Nord entre le carrefour giratoire du boulevard St Joseph d'une part et, d'autre part, le privé Inlet. L'approche proposée cadre avec les constats préliminaires de l'examen consacré à l'heure actuelle à la Politique sur les zones de limitation de la vitesse.

## ANALYSE

Dans le tronçon de 7,5 kilomètres du boulevard Jeanne d'Arc Nord, entre le carrefour giratoire du boulevard St Joseph d'une part et, d'autre part, le privé Inlet, il y a un total de six zones de limitation de vitesse existantes, dont :

- deux zones scolaires de 40 km/h en vigueur du lundi au vendredi, de 7 h à 19 h;
- deux zones de 60 km/h;
- une zone de 50 km/h;
- une zone de limitation de vitesse à l'entrée des secteurs résidentiels de 40 km/h.

En appliquant la méthodologie de la politique préliminaire, le personnel a déterminé, d'après les caractéristiques des routes, qu'il fallait revoir quatre tronçons distincts du couloir de 7,5 kilomètres du boulevard Jeanne d'Arc Nord. Chacun de ces couloirs est décrit dans le tableau 1. En outre, ce tableau fait état de la nouvelle limite de vitesse proposée pour chaque tronçon, ainsi que des caractéristiques routières analysées pour déterminer les nouvelles limites de vitesse.

Tableau 1 – Le couloir du boulevard Jeanne-d'Arc Nord : répartition et limites de vitesse

Points de départ	Points d'arrivée	Longueur	Caractéristiques	Limite(s) de vitesse existante(s)	Limite(s) de vitesse proposée(s)
Carrefour giratoire du boulevard St-Joseph	170 m au sud du carrefour giratoire de la promenade Fortune et de la promenade Vinyard	1,0 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section transversale de quatre voies</li> <li>• Complexe récréatif du côté ouest</li> <li>• Aménagements fonciers attenants à taille humaine, mais généralement séparés de la route</li> <li>• Station du TLR</li> </ul>	60 km/h	50 km/h

Points de départ	Points d'arrivée	Longueur	Caractéristiques	Limite(s) de vitesse existante(s)	Limite(s) de vitesse proposée(s)
170 m au sud du Carrefour giratoire de la promenade Fortune et de la promenade Vineyard	200 m à l'ouest de la promenade Billberry (ouest)	1,9 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section transversale à quatre voies</li> <li>• Aménagements fonciers voisins axés sur les personnes, mais généralement séparés de la chaussée</li> <li>• Quatre des cinq quadrilatères jouxtent une école, un parc</li> <li>• Deux zones scolaires dont la limite de vitesse est fixée à 40 km/h pendant les heures d'ouverture des écoles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone scolaire de 40 km/h</li> <li>• 50 km/h</li> <li>• 60 km/h</li> </ul>	40 km/h
200 mètres à l'ouest de la promenade Billberry (ouest)	100 mètres à l'ouest du chemin Tenth Line	2,2 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section transversale à deux voies</li> <li>• Aménagements fonciers attenants axés sur les personnes et orientés vers la rue</li> <li>• Deux des 16 quadrilatères jouxtent une école ou un parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 km/h</li> <li>• 50 km/h</li> </ul>	40 km/h
100 mètres à l'ouest du chemin Tenth Line	Privé Inlet	2,4 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section transversale à deux voies</li> <li>• Les aménagements des terrains attenants sont dispersés.</li> <li>• Il n'y a pas d'écoles, de parcs ni d'autres établissements pour les jeunes ou les personnes âgées.</li> </ul>	60 km/h	50 km/h

Pour prendre connaissance d'une représentation visuelle du couloir du boulevard Jeanne-d'Arc Nord et de ses limites de vitesse actuelles, veuillez consulter la pièce 1 (Zones de limitation de la vitesse existantes). Pour prendre connaissance des changements qu'on propose d'apporter aux zones de limitation de la vitesse dans ce couloir, veuillez consulter la pièce 2 (Zones de

limitation de la vitesse proposées).

Les limites de vitesse proposées dans ce tronçon du boulevard Jeanne d'Arc Nord visent à assurer la cohésion pour les automobilistes en tenant également compte des aménagements fonciers attenants et des secteurs plus achalandés par les piétons et les cyclistes. Ces limites de vitesse produiront leurs effets en permanence, ce qui permettra de réduire la confusion dans l'ensemble lorsque les automobilistes empruntent ce couloir. On propose d'adopter une limite de vitesse de 40 km/h non loin des écoles et d'éliminer les tranches horaires dans lesquelles la limite de vitesse est réduite pendant la semaine au cours de l'année scolaire. Cette limite de vitesse uniforme s'appliquera dans la zone existante du contrôle automatisé de la vitesse (CAV). Il est important de noter que la présence d'une caméra de surveillance de la vitesse n'est pas un critère qui est entré en ligne de compte dans la fixation des limites de vitesse.

Pour mettre en œuvre ces limites de vitesse, il faudra :

- adapter les panneaux indicateurs de limitation de la vitesse existants pour tenir compte des nouvelles limites de vitesse;
- installer de nouveaux panneaux indicateurs pour les limites de vitesse obligatoires et la transition;
- installer les nouveaux panneaux indicateurs signalant le début et la fin des zones de limitation de vitesse à l'entrée des secteurs résidentiels de 40 km/h sur les routes locales applicables en sortant du boulevard Jeanne-d'Arc entre la rue Champlain et le chemin Tenth Line; ce secteur porte actuellement la désignation d'une vaste zone de limitation de la vitesse de 40 km/h à l'entrée des secteurs résidentiels;
- apporter des mises au point au balisage existant de la chaussée pour indiquer les limites de vitesse, le cas échéant;
- revoir le réglage existant des feux de circulation et y apporter des mises au point dans les cas nécessaires;
- s'adapter aux paramètres de la caméra existante de contrôle automatisé de la vitesse;
- reprogrammer quatre tableaux d'affichage de la vitesse.

Les coûts à consacrer à la mise en œuvre des nouvelles limites de vitesse dans le couloir du boulevard Jeanne-d'Arc Nord sont de l'ordre de 18,500,00 \$, ce qui comprend la main-d'œuvre et les matériaux. Ces coûts seront financés dans le cadre du budget d'entretien des Services de la circulation.

Les changements qu'on propose d'apporter aux limites de vitesse dans le couloir du boulevard Jeanne d'Arc Nord cadrent avec les premières constatations de l'examen en cours portant sur la Politique sur les zones de limitation de vitesse. Nous soumettrons à l'approbation du Conseil municipal, à une date ultérieure, la nouvelle Politique sur les zones de limitation de vitesse.

Cette nouvelle politique permettra d'instituer une méthodologie pour assurer l'uniformité dans la fixation des limites de vitesse en tenant compte du contexte des routes et en s'en remettant d'abord aux principes de l'approche des systèmes sécuritaires.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Il n'y a pas de répercussions financières relativement aux recommandations de ce rapport, puisqu'on peut en financer la mise en œuvre à même le budget existant.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucun obstacle juridique n'empêche d'approuver la recommandation déposée dans le présent rapport.

## **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER**

### Quartier 1 Orléans Est Cumberland, Conseiller Matthew Luloff

Je travaille depuis un certain temps à l'harmonisation des limites de vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc. Même s'il faut reconnaître que ce couloir assure différentes fonctions — puisque certains tronçons lisèrent des écoles, que d'autres lisèrent des entrées de cour résidentielles et que d'autres encore servent d'artères principales de plus grande capacité —, la situation actuelle, dans laquelle il y a différentes zones de limitation de la vitesse très rapprochées les unes des autres, ne favorise pas la sécurité au volant ni la prévisibilité du comportement des automobilistes.

Ce rapport s'inscrit dans la foulée des travaux lancés dans le dernier mandat du Conseil municipal pour résoudre ce problème même et donne suite aux nombreux commentaires et motifs d'inquiétude que les résidents ne cessent d'adresser à Laura Dudas, conseillère municipale, et à moi-même. En tant que conseillers municipaux, nous nous en remettons à la compétence de nos ingénieurs de la circulation automobile pour déposer des recommandations qui nous permettront de produire des résultats plus sécuritaires et plus cohérents. Ce rapport témoigne des efforts consacrés à ces améliorations.

### Quartier 2 Orléans-Ouest-Innes, Conseillère Laura Dudas

Toutes celles et tous ceux qui parcourent en voiture le boulevard Jeanne d'Arc Nord ont probablement vécu la confusion causée par les différents changements dans les limites de vitesse, qui sont passées de 50 à 40 km/h pour remonter à 60 km/h dans un même tronçon de 5 kilomètres. Cette incohérence n'est pas seulement frustrante pour les automobilistes : elle suscite de véritables inquiétudes pour la sécurité, d'autant plus que plusieurs écoles font partie de ce couloir. L'implantation actuelle est un motif d'inquiétude fréquent exprimé par les

résidents de la localité, qui sont frustrés par le manque de clarté et les risques potentiels ainsi créés, ce qui est compréhensible.

C'est pourquoi je suis rassurée de constater que le personnel de la Ville a procédé à un examen complet de la sécurité du boulevard Jeanne d'Arc Nord. Ces travaux ont mené à un plan qui simplifie et harmonise les limites de vitesse dans ce tronçon, en réduisant le nombre de changements à deux limites uniformes seulement. Essentiellement, le plan priorise la sécurité dans les zones scolaires désignées, dans lesquelles la prévisibilité et la réduction des vitesses sont impératives.

Cette approche riche de bon sens apporte de la clarté à tous les usagers de la route et améliore la sécurité des déplacements des élèves, des familles et des navetteurs. Puisque la nouvelle station du TLR de l'autoroute 174 est mise en service, l'uniformité des limites de vitesse dans ce secteur sera encore plus importante pour assurer la sécurité et le confort de l'accès pour toutes et pour tous.

## **CONSULTATIONS**

Les limites de vitesse sont fixées conformément à la Politique de la Ville d'Ottawa sur les zones de limitation de vitesse et dans le cadre des pouvoirs délégués correspondants. Il n'est pas nécessaire de consulter le public pour modifier les limites de vitesse afin de garantir qu'elles soient fondées sur des données probantes et normalisées. Les nouvelles limites de vitesse proposées pour le boulevard Jeanne-d'Arc Nord sont appuyées par les conseillers des quartiers visés.

Le personnel des Services de la circulation a aussi porté à la connaissance des Services de protection et d'urgence, ainsi que des Services de transport en commun, les changements que l'on propose d'apporter aux limites de vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc Nord. Les commentaires respectifs fournis par ces deux services sont inclus ci-dessous.

### Services de protection et d'urgence :

En abaissant les limites de vitesse sur le boulevard Jeanne d'Arc, on pourrait faciliter le travail des services d'urgence en améliorant la sécurité routière et en évitant les accidents qui donnent lieu à des interventions d'urgence.

### Services de transport en commun :

La réduction proposée de la vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc, entre le carrefour giratoire du boulevard St Joseph d'une part et, d'autre part, le privé Inlet, devrait donner lieu à un impact négligeable sur les opérations d'OC Transpo, compte tenu des vitesses opérationnelles effectives, des autobus qui doivent s'arrêter et repartir régulièrement, ainsi que des autres facteurs opérationnels dans ce couloir.

L'étendue des opérations d'OC Transpo sur le boulevard Jeanne-d'Arc devrait changer avec la mise en service du prolongement du réseau de l'O-Train dans le sens est et en raison des modifications apportées au réseau d'autobus dans le secteur est et dans Orléans. On s'attend toutefois à ce que les répercussions opérationnelles de ce changement dans les limites de vitesse soient absorbées dans les horaires existants des circuits en cause.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

La Ville d'Ottawa entend éliminer les obstacles dans l'environnement bâti et prévenir la création de nouveaux obstacles grâce à des projets liés à toutes les formes de régulation de la circulation, de signalétique et de marquage de la chaussée dans l'emprise. La mise en œuvre de ces projets est conforme aux règlements du gouvernement provincial, dont le [Règlement de l'Ontario 191/11 Normes d'accessibilités \(RNAI\)](#), adopté en vertu de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario \(LAPHO\)](#), ainsi que les [Normes de conception accessible \(NCA\)](#) de la Ville.

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

Le processus adopté par la Direction générale des travaux publics dans la fixation des limites de vitesse et dans l'établissement des panneaux indicateurs correspondants est conforme au [Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs \(n° 2025-69\) \(annexe J, article 7\)](#) ainsi qu'à la version actuelle de la [Politique de la Ville d'Ottawa sur les zones de limitation de vitesse \(ACS2009-COS-PWS-0021\)](#). Le Conseil doit absolument approuver les limites de vitesse proposées, qui ne concordent pas avec la version existante de cette politique.

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

Il n'y a aucune répercussion sur la gestion des risques relativement à ce rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Il n'y a aucune répercussion sur la gestion des risques relativement à ce rapport.

## **PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL**

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

## **PIÈCES JUSTIFICATIVES**

- Pièce 1 – Les zones de limitation de vitesse existantes dans le couloir du boulevard

Jeanne-d'Arc Nord

- Pièce 2 – Les zones de limitation de vitesse proposées dans le couloir du boulevard Jeanne-d'Arc Nord

## **SUITE À DONNER**

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé ce rapport, la Direction générale des travaux publics lancera la mise en œuvre des nouvelles limites de vitesse sur le boulevard Jeanne-d'Arc Nord, selon les modalités exposées dans ce rapport. Les nouvelles limites de vitesse seront en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2026.