

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

Subject: Right-turn on Reds

Objet : Virages à droite au feu rouge

Submitted at: Public Works and
Infrastructure Committee

Présenté au : Comité de l'infrastructure et
des travaux publics

From/Exp.:

Date: September 25, 2025

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) :
A. Troster

Date : le 25 septembre
2025

**PWIC 2025-05 / CITP
2025-05**

To/Destinataire:

Alain Gonthier, General Manager/Directeur général, Public Works Department/Service des Travaux publics

Inquiry:

This past summer we saw multiple serious accidents at intersections that involved vulnerable road users (cyclists or pedestrians). In particular, two cyclists were hit at different intersections on the same day by drivers who, according to witness statements given to the Ottawa Police, were executing lawful right turns.

Across the city, and specifically at many intersections downtown, we have placed restrictions on right turns on red (RTOR). This is a safety precaution, to prevent generally permissible vehicle movements that, given the context of the unique intersection, would present an unacceptable risk.

It is relevant that right-turns-on-red were not permitted on North American streets until the 1970s, and Ontario amended its Highway Traffic Act to permit RTOR in 1984. The change was motivated by high gas prices and driver convenience, not out of an effort to make roads safer. As far back as the 1980s, there were reports from Insurance Institute for Highway Safety in the United States that permitting right-turns-on-red increased pedestrian deaths by 60 per cent and increased cyclist deaths via collisions with cars by up to 100 per cent.

Beyond recording fatalities and major injuries (FMI) associated with RTOR, a new study from the CAA (released in June 2025) found that serious near-misses most often

involve vehicles turning right, accounting for 55 per cent of pedestrian and 50 per cent of cyclist conflicts.

While revising the Highway Traffic Act is out of council's purview, strategically banning RTOR within municipal boundaries merits discussion.

What percentage of intersections in the inner urban and downtown wards currently have RTOR restrictions and what are the criteria for these bans? What would be the barriers of implementing these bans more extensively?

Given the growing number of pedestrian and/or cyclist leads at intersections, is restricting RTOR standard for an intersection when introducing ped/cycling advances? Why or why not?

Open Ottawa data lists accident impact types including 'turning movement', but not whether it is a left or right turn. According to the City's website, between 2019 and 2023, 26 per cent of collisions resulting in fatal or major injuries to pedestrians involved a left turn movement. What is the percentage for right turns? For cyclists with left and right turns?

Demande de renseignement :

Cet été, plusieurs usagers de la route vulnérables (cyclistes ou piétons) ont été victimes d'accidents graves aux intersections. Deux cyclistes ont notamment été blessés le même jour à deux intersections différentes par des conducteurs qui, selon les témoignages recueillis par le Service de police d'Ottawa, tournaient à droite de manière légale.

Partout, mais surtout à maintes intersections au centre-ville, nous avons instauré des interdictions de virer à droite au feu rouge. Il s'agit d'une mesure de sécurité visant à empêcher des manœuvres généralement autorisées, mais qui, à certaines intersections, présenteraient un risque inacceptable.

Il est important de noter que les virages à droite au feu rouge n'étaient pas autorisés sur les routes nord-américaines avant les années 1970 et que l'Ontario a modifié son *Code de la route* en 1984 pour les permettre. Ce changement avait été motivé par le prix élevé de l'essence et la commodité pour les conducteurs et non une volonté de rendre les routes plus sécuritaires. Déjà dans les années 1980, l'Insurance Institute for Highway Safety aux États-Unis avait publié des rapports indiquant que l'autorisation de tourner à droite à un feu rouge augmentait de 60 % le nombre de décès de piétons et pouvait faire grimper de 100 % celui des cyclistes happés par une voiture.

Au-delà du recensement des décès et des blessures graves attribuables aux virages à

droite au feu rouge, une nouvelle étude de la CAA (publiée en juin 2025) montre que les quasi-accidents graves impliquent le plus souvent des véhicules tournant à droite, qui sont en cause dans 55 % des accidents avec des piétons et 50 % des accidents avec des cyclistes.

Bien que la révision du *Code de la route* ne relève pas de la compétence du Conseil, la question de l'interdiction stratégique des virages à droite aux feux rouges à Ottawa doit être abordée.

Quel pourcentage des intersections dans les quartiers urbains et du centre-ville sont actuellement soumis à des restrictions de virage à droite au feu rouge, et quels sont les critères pour qu'une interdiction s'applique? Quels seraient les obstacles à l'élargissement des interdictions?

Vu la présence croissante de piétons et de cyclistes aux intersections, est-ce la norme d'interdire le virage à droite au feu rouge à une intersection lorsqu'on ajoute des signaux pour piétons et cyclistes? Pourquoi?

Les données Ottawa ouverte font état des types d'accidents, notamment les « virages », mais sans préciser s'il s'agit de virages à gauche ou à droite. Selon le site Web de la Ville, entre 2019 et 2023, 26 % des collisions ayant entraîné des blessures mortelles ou graves chez les piétons avaient été causés par un virage à gauche. Quel est le pourcentage pour les virages à droite? Et pour les cyclistes, avec virages à gauche et à droite?

Response (Date: 2026-Feb-13)

Question 1: What percentage of intersections in the inner urban and downtown wards currently have RTOR restrictions and what are the criteria for these bans? What would be the barriers of implementing these bans more extensively?

Right turn on red restrictions prohibit drivers from turning right at a signalized intersection on the red display. These restrictions may span over a specific time period or at all times. They are meant to enhance pedestrian and cycling safety by reducing potential conflicts between turning vehicles and pedestrians or cyclists who are crossing the intersection.

Table 1 - Right Turn on Red Restrictions in Ottawa

Area Description	Number of Right Turn on Red Restrictions*	Percentage of Signalized Intersections (%)
Citywide	114	9
Inner Urban Area	39	14
Core/Downtown Area	53	23

**Signalized intersection with at least one approach with right turn on red restrictions*

Criteria for Right Turn on Red Restrictions

Right turn on red restrictions are considered on a case-by-case basis. Signalized intersections are evaluated using the following criteria to determine whether the restrictions would improve safety and reduce conflicts:

- Intersection design: How the layout of the intersection affects turning movements and visibility
- Safety concerns: Locations with a history of pedestrian or cyclist collisions or observed near misses
- Pedestrian and cyclist activity: How many people walk through the intersection/crosswalks or bike on road or within dedicated facilities
- Visibility for drivers: Whether drivers can clearly see pedestrians or cyclists
- Traffic flow and operations: How the restriction would affect the overall traffic movement
- Other safety improvements considered: Additional signage or pavement markings, adjusted stop lines or lane widths, or improved sightlines
- Driver workload and compliance: Whether drivers at the specific intersection are likely to follow the restriction

Right turn on red restrictions are not implemented network wide due to potential safety impacts, concerns and increased traffic congestion, as well as compliance and enforcement challenges. More specifically:

- While right turn on red restrictions can reduce risks at one crosswalk, it may create new conflicts at another within the same intersection. When right turn on red is prohibited, drivers wait for a green light, eliminating conflicts with pedestrians and cyclists crossing directly in front of them. However, once the light turns green, drivers must watch for pedestrians and cyclists on the street they are turning on to. At intersections with heavy right turn volumes, delays increase because opportunities to turn during the red or other signal phases (e.g., concurrent left-turn phase) are removed. This often leads to aggressive driver

behaviour such as speeding or reduced attention to vulnerable road users, raising the risk of collisions at the other crosswalk.

- In areas with bike lanes, right turn on red restrictions can increase the risk of “right hook” collisions. This happens because more drivers turning right during the green light phase will move through the same space as cyclists who are going straight through the intersection, at the same time. These situations are especially risky because cyclists may be in a driver’s right-side blind spot, making them harder to see.
- Right turn on red restrictions can increase vehicle queuing, which may lead to blocked intersections, potentially introducing other safety issues for pedestrians and cyclists crossing at other nearby signalized intersections.
- Drivers may choose to ignore right turn on red restrictions, especially at intersections with low pedestrian and cyclist volumes or low traffic volumes on the crossing streets. When non-compliance occurs, it creates unexpected movements. Pedestrians and cyclists may assume vehicles will wait for the green display, stepping into the crosswalk without looking for turning vehicles. This may increase the risk of collisions, especially if drivers are distracted or behave aggressively by turning quickly or failing to pay attention to people in their path.
- Enforcement resources and capacity are limited.

Question 2: Given the growing number of pedestrian and/or cyclist leads at intersections, is restricting RTOR standard for an intersection when introducing ped/cycling advances? Why or why not?

Leading pedestrian and bike intervals are traffic signal features that give people walking or cycling a head start before vehicles get a green light. For pedestrians, this means the ‘walk’ signal appears a few seconds earlier, allowing them the time to enter the crosswalk first and to be more visible to drivers. For cyclists, at intersections with dedicated bike signals, the bike signal turns green a few seconds before vehicle signals, helping them advance into the intersection safely and reducing conflicts with turning cars. These measures improve safety by making vulnerable road users more visible and by reducing turning collisions.

Right turn on red restrictions are not standard practice when introducing leading pedestrian or leading bike intervals. This is because as described in the answer to the first part of this inquiry, there is potential for new safety risks, increased chances of conflicts with cyclists, possible increased queuing causing safety issues at nearby intersections, and challenges with driver compliance and enforcement. Each signalized intersection is reviewed individually using established criteria to ensure that any restriction would improve safety and reduce conflicts.

Question 3. Open Ottawa data lists accident impact types including ‘turning movement’, but not whether it is a left or right turn. According to the City’s website, between 2019 and 2023, 26 per cent of collisions resulting in fatal or major injuries to pedestrians involved a left turn movement. What is the percentage for right turns? For cyclists with left and right turns?

Included in the table below, are the most up to date collision statistics, based on validated collision data available between 2019 to 2022.

Table 2 - Collision Data Summary (2019 to 2022)

Collision Descriptor	Cyclists Involved	Pedestrians Involved	Total Vulnerable Road Users Involved
Fatal and Major Injury Collision	59	121	180
Collisions involving vehicles* turning left	17 (~29%)	23 (~19%)	40 (~22%)
Collisions involving vehicles* turning right	12 (~20%)	5 (~4%)	17 (~9%)
Collisions not involving a turning movement	30 (~51%)	93 (~77%)	123 (~68%)

* Motorized or non-motorized vehicles

An enhanced collision data review is undertaken annually to identify detailed characteristics of collisions involving vulnerable road users. The review found that most fatal and major injury collisions do not involve turning vehicle movements. Of the collisions that do involve turning vehicles, only a small proportion are related to right-turn movements, accounting for approximately 20 per cent of cyclist collisions and four per cent of pedestrian collisions. Collisions involving left-turns and other manoeuvres are more common. As a result, right turn on red restrictions would not address the majority (approximately 90 per cent) of fatal and major injury collisions involving vulnerable road users.

Further analysis of the 12 right turn collisions involving cyclists found that none were directly related to right-turn on red vehicle movements. Three of these collisions involved cyclists riding illegally on the sidewalks or through crosswalks and colliding with right turning vehicles. A similar review of the five right-turn collisions involving pedestrians found that one of these collisions was directly related to right turn on red vehicle movements.

Next Steps

The Road Safety Action Plan supports several initiatives to improve pedestrian and cycling safety in Ottawa. One key initiative is an annual proactive review of signalized intersections to identify where measures such as right-turn-on-red restrictions and leading pedestrian intervals could be introduced. These reviews are conducted on a case-by-case basis using established road safety criteria to ensure that any changes provide a safety benefit and reduce conflicts.

Staff will continue to assess locations as part of the annual Road Safety Action Plan review and in response to public or Councillor inquiries. Each intersection is evaluated for factors such as pedestrian and cyclist volumes, sightlines, intersection design, collision history, and operational impacts. This evidence-based approach ensures flexibility and that measures are implemented only where they may provide potential safety benefits without introducing new risks.

Réponse (Date : le 13 février 2026)

Question 1 : Quel pourcentage des intersections dans les quartiers urbains et du centre-ville sont actuellement soumis à des restrictions de virage à droite au feu rouge, et quels sont les critères pour qu'une interdiction s'applique? Quels seraient les obstacles à l'élargissement des interdictions?

Ces restrictions interdisent aux conducteurs de tourner à droite à une intersection à feux lorsque le feu est rouge. Elles peuvent couvrir une période donnée ou être applicables en tout temps, et visent à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes en réduisant les risques de conflits potentiels avec les véhicules qui tournent lorsque ces usagers traversent l'intersection.

Tableau 1. Restrictions du virage à droite au feu rouge à Ottawa

Description de la zone	Nombre de restrictions du virage à droite au feu rouge*	Pourcentage d'intersections à feux (%)
À l'échelle de la ville	114	9
Secteur urbain intérieur	39	14
Centre-ville	53	23

* Intersection à feux ayant au moins une voie d'approche assujettie à une restriction du virage à droite au feu rouge

Critères pour les restrictions du virage à droite au feu rouge

Les restrictions sont évaluées au cas par cas. Les intersections à feux sont évaluées selon les critères suivants afin de déterminer si des restrictions rehausseraient la sécurité et réduiraient les conflits :

- Configuration de l'intersection : En quoi la configuration de l'intersection nuit aux virages et à la visibilité.
- Problèmes de sécurité : Emplacements où des collisions ou quasi-accidents avec un piéton ou un cycliste ont été observés.
- Présence de piétons et de cyclistes : Nombre de personnes qui traversent une intersection ou un passage protégé pour piétons ou circulent à bicyclette dans une rue ou des circuits réservés à cet effet.
- Visibilité pour les conducteurs : Possibilité de bien voir les piétons ou les cyclistes.
- Circulation et activités : Effet des restrictions sur la circulation dans son ensemble.
- Autres améliorations à la sécurité envisagées : De la signalisation ou des marques additionnelles sur la chaussée, des lignes d'arrêt ou voies de circulation ajustées, ou des lignes de visibilité améliorées.
- Charge de travail et conformité des conducteurs : Probabilité que les conducteurs respectent les restrictions à une intersection donnée.

Les restrictions du virage à droite au feu rouge ne sont pas mises en œuvre à l'échelle du réseau en raison des effets possibles sur la sécurité, de certaines préoccupations et de l'augmentation de la congestion routière, sans compter les enjeux de conformité et de mise en application. Plus précisément :

- Si les restrictions du virage à droite au feu rouge peuvent réduire les risques à un passage protégé pour piétons, elles peuvent en générer d'autres à la même intersection. Lorsque le virage à droite au feu rouge est interdit, les conducteurs attendent le feu vert pour tourner, ce qui élimine les conflits avec les piétons et les cyclistes traversant la rue directement devant eux. Toutefois, lorsque le feu passe au vert, les conducteurs doivent rester attentifs aux piétons et aux cyclistes dans la rue où ils tournent. Aux intersections où les virages à droite sont très fréquents, l'élimination des occasions de tourner au feu rouge ou lors d'autres phases de signalisation allonge les délais (p. ex., phase de virage à gauche simultanée). Cela entraîne souvent des comportements agressifs chez les conducteurs (excès de vitesse, attention réduite envers les usagers de la route vulnérables, etc.), ce qui accroît le risque de collision à l'autre passage protégé pour piétons.

- Dans les secteurs où il y a des bandes cyclables, les restrictions du virage à droite au feu rouge peuvent augmenter le risque de collisions entre les voitures tournant à droite et les cyclistes continuant tout droit, parce qu'ils circulent simultanément dans la même zone. Ces situations sont particulièrement périlleuses, car les cyclistes peuvent se trouver dans l'angle mort droit du conducteur, ce qui les rend plus difficiles à voir.
- Les restrictions du virage à droite au feu rouge peuvent allonger les files d'attente de véhicules, ce qui peut bloquer des intersections et entraîner d'autres enjeux de sécurité pour les piétons et les cyclistes traversant des intersections à feux avoisinantes.
- Il arrive que les conducteurs choisissent d'ignorer les restrictions, surtout aux intersections où se trouvent peu de piétons et de cyclistes ou lorsque le volume de trafic dans les rues transversales est peu élevé. La non-conformité entraîne des mouvements inattendus. Les piétons et les cyclistes pourraient, par exemple, tenir pour acquis que les conducteurs attendront le feu vert et s'engager sur le passage protégé pour piétons sans faire attention aux véhicules qui tournent. Cela peut accroître le risque de collision, surtout si les conducteurs sont distraits ou s'ils agissent agressivement en tournant rapidement ou en ne portant pas attention aux personnes sur leur chemin.
- Les ressources et les capacités de mise en application sont limitées.

Question 2 : Vu la présence croissante de piétons et de cyclistes aux intersections, est-ce la norme d'interdire le virage à droite au feu rouge à une intersection lorsqu'on ajoute des signaux pour piétons et cyclistes? Pourquoi?

Les intervalles avancés pour les piétons et les cyclistes sont des signaux de circulation donnant une longueur d'avance aux personnes à pied ou à vélo avant que le feu passe au vert. Le signal invitant les piétons à traverser la rue s'affiche quelques secondes plus tôt, ce qui leur donne le temps d'arriver au passage protégé pour piétons en premier et, ainsi, d'être plus visibles. La signalisation pour les vélos, aux intersections qui en sont dotées, passe au vert quelques secondes avant celle pour les véhicules, ce qui donne aux cyclistes le temps de s'avancer sur l'intersection en toute sécurité et réduit les conflits avec les voitures qui tournent. Ces mesures améliorent la sécurité en rehaussant la visibilité des usagers de la route vulnérables et en réduisant les collisions aux virages.

Il n'est pas pratique courante d'interdire les virages à droite au feu rouge en présence d'intervalles avancés pour les piétons et les cyclistes. Comme l'indique la première partie de cette réponse, cela s'explique par d'autres risques pour la sécurité, la probabilité accrue de conflits avec les cyclistes, l'accroissement possible des files

d'attente de véhicules provoquant des enjeux de sécurité aux intersections avoisinantes et les difficultés entourant la conformité des conducteurs et la mise en application. Chaque intersection à feux est évaluée individuellement selon des critères établis pour veiller à ce que les restrictions améliorent la sécurité et réduisent les conflits.

Question 3 : Les données Ottawa ouverte font état des types d'accidents, notamment les « virages », mais sans préciser s'il s'agit de virages à gauche ou à droite. Selon le site Web de la Ville, entre 2019 et 2023, 26 % des collisions ayant entraîné des blessures mortelles ou graves chez les piétons avaient été causés par un virage à gauche. Quel est le pourcentage pour les virages à droite? Et pour les cyclistes, avec virages à gauche et à droite?

Le tableau ci-dessous présente les statistiques les plus récentes sur les collisions, en fonction des données de collisions validées de 2019 à 2022.

Tableau 2. Résumé des données sur les collisions (de 2019 à 2022)

Description de la collision	Cyclistes impliqués	Piétons impliqués	Usagers de la route vulnérables impliqués
Collisions graves ou mortelles	59	121	180
Collisions impliquant des véhicules* tournant à gauche	17 (~29 %)	23 (~19 %)	40 (~22 %)
Collisions impliquant des véhicules* tournant à droite	12 (~20 %)	5 (~4 %)	17 (~9 %)
Collisions n'impliquant pas de virage	30 (~51 %)	93 (~77 %)	123 (~68 %)

* Véhicules motorisés ou non

Chaque année, une évaluation des données améliorées sur les collisions est entreprise pour relever les caractéristiques détaillées des collisions impliquant des usagers de la route vulnérables. Selon l'évaluation, la majorité des collisions graves et mortelles ne sont pas attribuables à des manœuvres de virage. Des collisions impliquant des véhicules qui tournent, seule une petite proportion est attribuable aux virages à droite, qui représentent tout près de 20 % des collisions avec des cyclistes et de 4 % des collisions avec des piétons. Les collisions liées aux virages à gauche et à d'autres manœuvres sont plus fréquentes. Ainsi, les restrictions du virage à droite au feu rouge ne permettraient pas de prévenir la majorité (environ 90 %) des collisions graves et mortelles impliquant des usagers de la route vulnérables.

Une analyse approfondie des 12 collisions survenues lors de virages à droite et impliquant des cyclistes révèle qu'aucune d'elles n'était directement liée au virage à droite au feu rouge. Trois de ces collisions ont été causées par des cyclistes qui circulaient illégalement sur le trottoir ou le passage protégé pour piétons avant d'être percutés par des véhicules tournant à droite. Une analyse similaire des cinq collisions survenues lors de virages à droite et impliquant des piétons a conclu qu'une seule collision était directement liée au virage à droite au feu rouge.

Prochaines étapes

Le plan d'action en matière de sécurité routière soutient plusieurs initiatives visant à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes à Ottawa. L'une d'elles consiste en un examen annuel proactif des intersections à feux afin de déterminer à quels endroits des mesures comme les restrictions du virage à droite au feu rouge et les intervalles avancés pour les piétons pourraient être mises en place. Ces évaluations sont effectuées au cas par cas, selon des critères de sécurité routière établis, pour faire en sorte que tout changement apporte un avantage sur le plan de la sécurité et réduit les conflits.

Le personnel continuera d'évaluer les emplacements dans le cadre de l'examen annuel du plan d'action en matière de sécurité routière et en réponse aux questions du public et des conseillers. Chaque intersection est évaluée selon des facteurs tels que le volume d'achalandage de piétons et de cyclistes, les lignes de visibilité, la configuration des intersections, la rétrospective des collisions et les répercussions opérationnelles. Cette approche fondée sur des données probantes assure une certaine flexibilité et garantit que les mesures ne soient mises en œuvre que là où elles pourront apporter des avantages potentiels à la sécurité, sans introduire de nouveaux risques.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil :

Response to be listed on the Public Works and Infrastructure Committee Agenda of February 26, 2026.

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'infrastructure et des travaux publics prévue le 26 février 2026.