

**Objet : Conséquences du *projet de loi n° 56* et Rapport annuel sur le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière**

**Dossier : ACS2026-PWD-TRF-0002**

**Rapport Comité des travaux publics et de l'infrastructure le 23 avril 2026  
et au Conseil le 13 mai 2026**

**Déposé le 14 avril 2026 par Krista Tanaka, directrice, Services de la circulation,  
Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource :**

**Cathy Kourouma, gestionnaire de programme, Sécurité routière,  
Direction générale des travaux publics, 613-580-2424, poste 26622,**

**[Cathy.Kourouma@ottawa.ca](mailto:Cathy.Kourouma@ottawa.ca)**

**Quartier : À l'échelle de la ville**

**Subject: Implications of *Bill 56* and Strategic Road Safety Action Plan Annual  
Report**

**File Number: ACS2026-PWD-TRF-0002**

**Report to Public Works and Infrastructure Committee on 23 April 2026  
and Council 13 May 2026**

**Submitted on April 14, 2026 by Krista Tanaka, Director, Traffic Services, Public  
Works Department**

**Contact Persons:**

**Cathy Kourouma, Program Manager, Road Safety,  
Public Works Department,  
613-580-2424, ext. 26622, [Cathy.Kourouma@ottawa.ca](mailto:Cathy.Kourouma@ottawa.ca)**

**Ward: Citywide**

## **RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT**

**Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil  
ce qui suit :**

- 1. De prendre acte de la mise à jour concernant la sécurité routière et les  
répercussions financières du *projet de loi n° 56* et de l'arrêt du programme**

**de contrôle automatisé de la vitesse (CAV).**

- 2. D'approuver le plan visant à supprimer progressivement les fonctions du programme de CAV et effectuer la transition des ressources nécessaires afin de soutenir la mise en œuvre des priorités essentielles en matière de sécurité routière, financées dans le cadre du budget de fonctionnement et d'immobilisations existant.**
- 3. D'approuver l'ajustement du budget des immobilisations visant à réduire de 7,5 millions de dollars le budget des immobilisations du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière en 2026.**
- 4. De réaffecter les fonds d'immobilisations excédentaires de la Ville provenant des projets terminés des Services de la circulation au Fonds de réserve pour la sécurité routière, les soldes finaux devant être consignés dans le rapport annuel sur l'ajustement du budget des immobilisations et clôture des projets.**
- 5. De réaffecter les fonds d'immobilisations excédentaires des mesures temporaires de modération de la circulation à la fin de chaque mandat du conseil au Fonds de réserve pour la sécurité routière, les soldes finaux devant être consignés dans le rapport annuel sur l'ajustement du budget des immobilisations et clôture des projets.**
- 6. D'approuver l'affectation de l'intégralité des recettes nettes provenant des appareils photo reliés aux feux rouges au Fonds de réserve pour la sécurité routière, qui entrera en vigueur au cours du budget de 2027.**
- 7. De prendre acte du compte rendu sur le Plan de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025.**
- 8. D'approuver le Plan de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2026, tel qu'il est présenté dans le présent rapport.**

## **RÉSUMÉ**

Le présent rapport est présenté au Conseil afin de l'informer de la sécurité routière et des répercussions financières du [projet de loi n° 56, Loi de 2 025 visant à bâtir une économie plus concurrentielle](#) (projet de loi n° 56), de la mise à jour annuelle du plan stratégique accompagnée du Plan proposé de mise en œuvre de 2026, ainsi que des renseignements sur d'autres mises à jour liées à la sécurité routière.

Le contrôle automatisé de la vitesse (CAV) constitue un élément essentiel du Plan

d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024, en tant qu'outil essentiel de gestion de la vitesse. Les recettes provenant du programme de CAV ont été réinvesties dans le soutien de diverses initiatives et programmes de sécurité routière, notamment celles définies dans le Plan d'action en matière de sécurité routière. Compte tenu de la suppression progressive du programme de CAV prévue par la loi, il est nécessaire de réajuster les prévisions relatives aux ressources et aux financements des immobilisations pour 2026, tout en veillant à adopter une approche durable pour maintenir les investissements en matière de sécurité routière à l'avenir.

### **Conséquences sur le plan de la sécurité du *projet de loi n° 56***

La gestion de la vitesse est un élément essentiel de l'approche systémique de la sécurité routière, et le CAV s'est révélé l'un des outils les plus efficaces de la Ville pour réduire la vitesse dangereuse, en particulier dans les zones scolaires. Les données issues du projet pilote de CAV ont mis en évidence des améliorations significatives et durables dans le comportement des conducteurs, le respect des limites de vitesse passant de 16 % à 87 % et les excès de vitesse élevés diminuant de 14 % à 0,3 %. Les conclusions préliminaires indiquent que le retrait du CAV a entraîné une diminution du respect des limites de vitesse et une augmentation des excès de vitesse élevés sur les anciens sites de CAV. Ces résultats reflètent la situation avant la mise en œuvre complète de la signalisation prévue par *le projet de loi n° 56*, dont l'installation est toujours en cours. La surveillance du site se poursuit, et une collecte de données plus approfondie après le retrait est prévue pour tous les anciens sites de CAV au printemps et à l'été 2026, une fois l'installation de la signalisation achevée.

### **Répercussions financières du *projet de loi n° 56***

*Le projet de loi n° 56* entraîne une perte d'environ 15 millions de dollars de produits nets annuels provenant du CAV, ce qui nécessite des ajustements importants dans le financement destiné à la sécurité routière. Pour donner suite à la fin légale du programme de CAV, la Ville met progressivement un terme aux ressources administratives en fonction du cycle de traitement des contraventions encore en cours. Il est prévu que tous les coûts de fonctionnement financés par les CAV soient éliminés d'ici 2027 et que la Ville conserve les ressources techniques essentielles pour mettre en œuvre des programmes spécialisés de sécurité routière grâce au budget des immobilisations. Par ailleurs, un poste sera maintenu afin de superviser les programmes de contrôle automatisé de la Ville et de diriger les efforts d'expansion visant à atténuer les répercussions de la fin du programme de CAV. Le recouvrement des arriérés liés aux infractions impayées au titre du Programme de CAV se poursuivra jusqu'en 2026, les recettes attendues à partir de 2027 étant négligeables. À la suite de

l'élimination progressive du programme de CAV, celui-ci devrait générer 0,8 million de dollars de bénéfices en 2026.

La perte de cette importante source de financement nécessite une révision du financement du Programme de sensibilisation à la sécurité routière, notamment une réduction du programme d'immobilisations du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2026, qui passera de 15 millions de dollars à 7,5 millions de dollars. Le volet financé par les CAV pour les programmes de brigadiers scolaires adultes et de mesures temporaires de modération de la circulation sera maintenu, puis financé par du financement par l'impôt à l'échelle de la ville à partir de 2027. L'allocation annuelle d'un million de dollars allouée au Service de police d'Ottawa sera traitée dans le cadre du processus budgétaire de 2027. La Ville cherchera à recouvrir ses frais admissibles liés au programme de brigadiers scolaires adultes de 2026 et aux activités de contrôle de la sécurité routière du Service de police d'Ottawa par le biais du Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière.

La province s'est engagée à verser jusqu'à 23,8 millions de dollars par le biais du Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière afin de financer des mesures de sécurité admissibles sur les anciens sites de CAV, ainsi qu'à fournir des fonds pour rembourser les frais de signalisation obligatoires. Le personnel soumettra des demandes de recouvrement des coûts admissibles, le cas échéant, tous les recouvrements de coûts étant soumis à l'examen et à l'approbation des autorités provinciales.

Dans l'ensemble, la Ville adapte ses investissements en matière de sécurité routière pour tenir compte de la perte des recettes provenant des dispositifs de CAV, tout en utilisant les nouveaux financements provinciaux et en maintenant les programmes prioritaires grâce à d'autres sources de financement. À partir de 2027, le Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges deviendra l'unique source de revenus du Fonds de réserve pour la sécurité routière. Afin de garantir la viabilité financière du Fonds de réserve, il est recommandé de procéder à des réaffectations supplémentaires de fonds, notamment en reversant, au début de chaque mandat du Conseil, les excédents du Programme de mesures temporaires de modération de la circulation financé par des fonds d'immobilisations municipaux, et en réaffectant au Fonds de réserve, au moyen du rapport annuel sur l'ajustement du budget des immobilisations et clôture des projets, tous les fonds d'immobilisations des Services de la circulation financés par des fonds d'immobilisations municipales excédentaires.

## **Mise à jour annuelle du Plan stratégique et Plan de mise en œuvre proposé pour 2026**

L'objectif du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 vise à réduire de 20 % le taux annuel moyen de collisions graves ou mortelles d'ici 2024. Le Conseil a également approuvé un objectif à plus long terme visant à réduire à zéro le nombre de décès sur les routes d'Ottawa d'ici 2035.

En comparant les données de référence de 2013-2017 aux données les plus récentes de 2019-2024, on constate que la cible de réduction de 20 % a été atteinte. Il convient toutefois de poursuivre la surveillance afin de s'assurer que cette baisse est durable et qu'elle n'est pas due à des modifications temporaires de la configuration de la circulation observées pendant la pandémie de Covid-19.

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

Le Plan de mise en œuvre 2025 du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière s'est concentrée sur quatre volets principaux : les usagers vulnérables de la route, les intersections, les zones rurales et les comportements à haut risque d'automobilistes. La plupart des initiatives ont avancé comme prévu, plusieurs mesures pluriannuelles devant se poursuivre jusqu'en 2026 pour être menées à bien.

Le budget du programme de 2026 a été ramené à 7,5 millions de dollars en raison de la réduction du financement au Fonds de réserve pour la sécurité routière et donne la priorité aux mesures de sécurité ayant le plus grand impact. Les mesures prévues comprennent des améliorations ciblées pour les cyclistes et l'accessibilité, des séquences de virage à gauche entièrement protégé, des améliorations aux intersections en milieu rural, une application des règlements sur la circulation axée sur les renseignements, ainsi que la poursuite des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière et des vérifications.

## **Mises à jour en matière de sécurité routière**

Plusieurs autres mises à jour en matière de sécurité routière prévues pour 2025 sont également mises en évidence. Il s'agit notamment de l'examen de l'allocation de l'intégralité des recettes nettes générées par les appareils photo reliés aux feux rouges au Fonds de réserve pour la sécurité routière à partir de 2027, ainsi que des progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations issues de la vérification de 2025 portant sur le Programme de contrôle automatisé de la vitesse et le Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges. Le personnel a également affiné les critères de sélection des sites dans le cadre du Programme d'évaluation de la sécurité des piétons et a déterminé les fonds nécessaires pour résorber d'ici 2030 le retard accumulé concernant les passages piétons jugés nécessaires.

## **CONTEXTE**

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)), un plan quinquennal faisant fond sur les programmes de sécurité routière de la Ville. Ce plan stratégique en est à sa troisième version, après celles lancées en 2002 et en 2012.

Le plan stratégique repose sur l'approche des systèmes sécuritaires et s'articule autour du thème « Pensez sécurité, agissez en sécurité! », reconnaissant ainsi la responsabilité commune et l'évolution de la culture nécessaires à l'atteinte de l'objectif zéro accident mortel et blessure grave. L'objectif du plan stratégique 2020-2024 prévoit une réduction de 20 % du taux de collisions mortelles et de blessures graves d'ici 2024, par rapport aux données de référence de 2013 à 2017. Par ailleurs, le Conseil a approuvé un objectif à plus long terme visant zéro décès sur les routes d'Ottawa d'ici 2035, en insistant sur la sécurité des usagers les plus vulnérables de notre réseau de transport, à savoir les piétons, les écoliers, les personnes âgées et les cyclistes.

Depuis 2020, le plan stratégique fonctionne selon un modèle d'autofinancement, dans le cadre duquel les revenus générés par les initiatives de contrôle automatisées, notamment le contrôle automatisé de la vitesse et les appareils photo reliés aux feux rouges, sont réinvestis dans des initiatives de sécurité routière définies dans les plans de mise en œuvre annuels. Ce modèle, approuvé par le Conseil et conforme aux pratiques exemplaires du secteur, a permis de réaliser des progrès considérables en matière de sécurité routière au cours des cinq dernières années. Il a soutenu des initiatives d'ingénierie, notamment d'importants travaux de réfection, des mesures de contrôle de la circulation et de l'éducation, tout en fournissant les ressources nécessaires pour déterminer et mettre en œuvre des améliorations qui n'auraient pas

été réalisables avec les niveaux de financement antérieurs en matière de sécurité routière.

Depuis 2021, le personnel a présenté au Conseil des rapports annuels sur la mise en œuvre du plan stratégique et a sollicité son approbation pour les plans de mise en œuvre des années suivantes. Tout récemment, en décembre 2024, le Conseil a reçu le cinquième rapport annuel et a approuvé le plan de mise en œuvre pour 2025 ([ACS2024-PWD-TRF-0005](#)), confirmant ainsi que le modèle de prestation actuel serait maintenu jusqu'à la fin du présent mandat du Conseil.

En octobre 2025, la province de l'Ontario a adopté le [projet de loi n° 56, Loi de 2025 visant à bâtir une économie plus concurrentielle](#) (projet de loi n° 56), qui a éliminé l'utilisation des systèmes de contrôle automatisé de la vitesse en Ontario à compter du 14 novembre 2025. Ce changement à la loi a des répercussions sur la sécurité dans les zones scolaires et les zones de sécurité communautaire où un système de contrôle automatisé de la vitesse était auparavant en place, ainsi que sur le modèle de financement de la Ville qui soutient le plan stratégique. Le personnel de la Ville a entrepris l'évaluation de ces implications conformément aux directives du Conseil, dans le cadre de la [motion n° 2025-67-06](#) concernant la promotion du maintien et de l'amélioration des contrôles automatisés de la vitesse dans les zones scolaires.

À l'avenir, le personnel commencera la création de la quatrième version du plan stratégique en 2026, et le Conseil devrait l'examiner au début de son prochain mandat. Ces travaux comprendront une évaluation des mesures mises en œuvre, une analyse des tendances relatives aux collisions après la pandémie, ainsi que la détermination des besoins de financement futurs afin de soutenir et de faire progresser les initiatives en matière de sécurité routière. Ces travaux permettront de définir les volets futurs et de garantir la mise en œuvre de mesures ciblées et fondées sur des données afin de continuer à réduire le nombre d'accidents mortels et de blessures graves.

Ce rapport vise à apporter au Conseil :

- les répercussions en matière de sécurité routière et financières du *projet de loi n° 56*;
- la mise à jour annuelle du Plan stratégique, accompagnée du projet de Plan de mise en œuvre proposé pour 2026; et,
- de l'information sur les dernières mises à jour en matière de sécurité routière.

## **ANALYSE**

### **Les répercussions en matière de sécurité routière et financières du *projet de loi n° 56***

La suppression des contrôles automatisés de la vitesse a des répercussions importantes en matière de sécurité routière et financière pour la Ville d'Ottawa. Le personnel a examiné les dispositions du *projet de loi n° 56* et du [Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière](#) afin d'en évaluer les répercussions pour la Ville.

#### ***Répercussions en matière de sécurité routière***

Maintenir une vitesse sécuritaire constitue un élément clé de l'approche des systèmes sécuritaires, telle que définie dans les normes d'ingénierie nationales par l'intermédiaire de l'Association des transports du Canada. La gestion de la vitesse est essentielle pour éviter les collisions ou les dangers et pour limiter les blessures physiques et les traumatismes subis par le corps humain en cas de collision. Les administrations qui ont mis en place des plans de sécurité routière efficaces consacrent leur temps et leurs ressources à la gestion de la vitesse dans le cadre de leurs efforts pour atteindre l'objectif Vision Zéro. Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière soutient les principaux dispositifs de gestion de la vitesse, comme les mesures techniques de modération de la circulation dans les zones scolaires, les mesures temporaires de modération de la circulation et les contrôles automatisés de la vitesse. La suppression des caméras de contrôle de la vitesse élimine un outil qui a fait ses preuves pour réduire la vitesse dans les zones scolaires.

#### **Données relatives au retrait des contrôles automatisés de la vitesse**

La Ville d'Ottawa a lancé un projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse en 2020 en installant huit caméras à proximité d'écoles afin d'évaluer leur efficacité pour réduire la vitesse. Les résultats du projet pilote ont démontré que le CAV est une contre-mesure efficace, réduisant avec succès la vitesse des véhicules et, par conséquent, le risque de collisions mortelles ou de blessures graves.

D'après les données issues des caméras du projet pilote initial, le respect des limites de vitesse par les automobilistes s'est amélioré de manière constante et continue d'année en année. De 16 % avant l'installation des caméras à 87 % quatre ans plus tard. Les grands excès de vitesse ont également été considérablement réduits, passant de 14 % avant l'installation à seulement 0,3 % quatre ans plus tard.

Les constats préliminaires indiquent que le retrait des dispositifs de CAV a eu un impact important sur le respect des limites de vitesse et a entraîné une augmentation des excès de vitesse élevée sur les anciens sites, ce qui suggère un changement dans le comportement des conducteurs, comme le montre le tableau 1 ci-dessous.

**Tableau 1 – Évolution du comportement des conducteurs suite au retrait des CAV**

À partir de la date du retrait des caméras	Respect de la limite de vitesse affichée	Cas d'excès de vitesse élevée
Avant le retrait	87 pour cent	0,3 pour cent
Une semaine après le retrait*	62 pour cent	2,2 pour cent
Trois semaines après le retrait	51 pour cent	3,3 pour cent
Huit semaines après le retrait	44 pour cent	3,9 pour cent
12 semaines après le retrait	41 pour cent	4,5 pour cent

\* Données fondées sur 6 des 8 sites pilotes en raison de problèmes techniques rendant les données indisponibles

Les constatations présentées dans le tableau 1 ne tiennent pas encore compte des répercussions des nouveaux panneaux d'affichage conformément au *projet de loi n° 56*, dont la mise en place se poursuit actuellement sur les sites touchés. Le personnel continuera à surveiller mensuellement les données de surveillance de la vitesse sur les huit sites pilotes de CAV d'origine. Une collecte de données après le retrait est également prévue pour tous les anciens sites de CAV au printemps et à l'été 2026, une fois l'installation des panneaux terminée.

### **Répercussions financières**

Les répercussions financières globales du *projet de loi n° 56* se traduisent par une perte de 15 millions de dollars de produits nets annuels, ce qui correspond à la moyenne des recettes annuelles générées au cours des trois dernières années. Cette perte de financement rend nécessaire un examen du programme afin de garantir que les initiatives en matière de sécurité routière restent viables compte tenu des nouveaux niveaux de financement, tout en veillant à tirer pleinement parti de toute perspective de financement externe, comme le Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière.

Cette section détaille les répercussions financières globales, notamment les coûts d'exploitation, les recettes et le financement des programmes, ainsi que les répercussions sur le Fonds de réserve pour la sécurité routière.

#### Coûts du programme de contrôle automatisé de la vitesse

Après l'adoption du *projet de loi n° 56*, la Ville a commencé le démantèlement de la

structure administrative du Programme de contrôle automatisé de la vitesse (CAV). Plusieurs directions générales contribuent à la mise en œuvre de ce programme et ont reçu des fonds afin d'en garantir le bon déroulement tout en maintenant le niveau de service.

Le budget 2026, élaboré avant le *projet de loi n° 56*, prévoyait initialement une enveloppe de 19,3 millions de dollars pour les frais administratifs des CAV, notamment pour le personnel spécialisé en sécurité routière chargé de la mise en œuvre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. En raison de la fin du programme, les prévisions révisées pour les dépenses opérationnelles des CAV en 2026 s'élèvent à 5,5 millions de dollars.

La stratégie visant à éliminer progressivement le programme de CAV prévoit des économies immédiates grâce à la suppression de la plupart des dépenses non liées à la rémunération, comme les frais d'impression, les frais postaux et le traitement externe des données. Le personnel financé par les CAV sera progressivement supprimé d'ici la fin de l'année 2026, ce qui mettra fin aux dépenses de fonctionnement des CAV pour l'exercice financier de 2027.

Afin d'optimiser la récupération des revenus, la Ville continuera à percevoir les amendes pour toutes les infractions liées au CAV commises avant le 14 novembre 2025. Cette approche proactive garantit que les activités des CAV resteront entièrement financées par les recettes du programme jusqu'en 2026. Le personnel en équivalents temps plein (ETP) financé par les CAV pour chaque secteur d'activité est détaillé ci-dessous :

- *Centre de traitement des données de CAV (Services de protection et d'urgence – 30 ETP) : Chargé du traitement de toutes les infractions liées au CAV à Ottawa.*
- *Administration et règlement des infractions (Finances et Services organisationnels – 30 ETP) : Gère les demandes de renseignements sur les contraventions et l'administration des décisions rendues par la Cour des infractions provinciales.*
- *Technologie et traitement des données (Services de technologie de l'information – un ETP) : Chargé de mettre en place et d'assurer le suivi des processus liés aux données sur les infractions.*
- *Gestion du Programme de contrôle automatisé (Travaux publics – cinq ETP) : Chargé de la mise en œuvre et de la gestion du programme municipal de contrôle automatisé, y compris les caméras de contrôle automatisé de la vitesse. Le personnel de cette direction générale participe au démantèlement du programme de CAV ainsi qu'à la mise en place de panneaux imposés par la province et d'autres*

mesures de sécurité approuvées par celle-ci, qu'elles soient à court ou à long terme. La Ville demandera au ministère des Transports de l'Ontario le remboursement de tous les frais liés à la mise en place de panneaux temporaires.

Le personnel recommande de conserver un ETP dans ce secteur d'activité afin d'assurer le bon fonctionnement du programme municipal de contrôle automatisé, qui comprend désormais le Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges et le Programme pilote de caméras de surveillance dans les autobus. La personne titulaire du poste sera responsable de repérer les occasions d'expansion visant à renforcer la sécurité routière et à atténuer l'impact de la perte du CAV. De plus, la ressource évaluera les nouvelles technologies de contrôle afin de garantir que la ville demeure au premier plan des solutions automatisées en matière de sécurité routière. Ce poste sera financé par le budget de fonctionnement existant du Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges.

- *Recouvrement et déclaration des recettes (Finances et Services organisationnels – 16 ETP)* : Assure le suivi des recettes, le rapprochement et le recouvrement des arriérés.
- *Poursuites et soutien juridique (Services juridiques – trois ETP)* : Soutient la poursuite des procès pour infractions contestées relevées par des CAV.
- *Gestion du programme du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (Travaux publics – 14 ETP)* : Soutenir le lancement, la planification et les plans de mise en œuvre annuels approuvés par le Conseil. Ces plans prévoient un investissement total de 60,05 millions de dollars dans diverses initiatives en matière de sécurité en cours visant les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et motocyclistes), les intersections, les zones rurales et les comportements à haut risque d'automobilistes.

Le personnel de ce secteur d'activité bénéficie également d'un financement destiné à la mise en œuvre d'autres programmes de sécurité routière, comme le Programme de passages pour piétons, le Programme de mesures temporaires de modération de la circulation, le Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de la Ville, le Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir et le Programme Sécurité des routes Ottawa.

Le personnel recommande de maintenir 13 ETP au sein des Travaux publics afin d'assurer la poursuite de la mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière et des programmes spécialisés en la matière. Ces ressources essentielles apportent l'expertise technique nécessaire à la mise en œuvre des initiatives

actuelles en matière de sécurité routière et à l'élaboration du prochain Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. Afin de faciliter cette transition, ces postes seront financés par le biais d'une récupération sur le budget des immobilisations.

Cette réduction progressive des ressources financées par les CAV permettra à la Ville de maximiser ses recettes potentielles tout en favorisant la rétention du personnel et la réaffectation de celui-ci à d'autres postes vacants au sein de l'organisation.

#### Recettes générées par les dispositifs de CAV

En vertu du *projet de loi n° 56*, les prévisions de recettes générées par les dispositifs de CAV pour 2026 ont été révisées, passant de 40,9 millions de dollars à 6,3 millions de dollars. Cette estimation actualisée tient compte des contraventions émises avant le 14 novembre 2025, ainsi que du recouvrement des arriérés au titre de la *Loi sur les infractions provinciales* (LIP) et du Système de pénalités administratives (SPA).

Afin d'atténuer l'impact de la perte de recettes générées par les dispositifs de CAV en 2026, la Ville mettra en œuvre une stratégie de recouvrement intégrée, en tirant parti des ressources existantes financées par les CAV pour recouvrir simultanément les montants dus au titre des CAV et d'autres infractions impayées à la Ville. Ces recettes supplémentaires seront affectées au financement des initiatives de sécurité routière financées par les dispositifs de CAV, ce qui permettra à la Ville de tirer pleinement parti de son potentiel de recettes tout en réduisant progressivement les activités des dispositifs de CAV.

Le personnel estime que les recettes générées par les dispositifs de CAV seront considérées comme négligeables d'ici la fin de l'exercice et s'attend à ce qu'elles soient retirées du budget de base de la Ville en 2027.

Après déduction des coûts de fonctionnement des dispositifs de CAV pour 2026, d'un montant de 5,5 millions de dollars, le programme de CAV devrait générer 0,8 million de dollars de recettes qui seront allouées aux programmes de sécurité routière financés par les dispositifs de CAV en 2026.

#### Répercussions sur le financement du programme 2026

Comme approuvé par le Conseil en octobre 2021 ([ACS2021-TSD-TRF-0005](#)), à compter de 2022, toutes les recettes nettes apportées par le contrôle automatisé de la vitesse ont été consacrées au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Le fonds réinvestit ces recettes dans des programmes et des initiatives liés à la sécurité routière, notamment le programme du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

La suppression des caméras de contrôle de la vitesse élimine une source de financement importante et nécessite des ajustements dans le financement des programmes afin de tenir compte des nouvelles réalités budgétaires, notamment l'intégration de mesures de sécurité routière conformes aux critères du Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière. Les programmes suivants ont bénéficié d'un financement des dispositifs de CAV, soit directement, soit par l'intermédiaire du Fonds de réserve pour la sécurité routière prévue dans le budget 2026. Les répercussions financières pour chacun d'entre eux sont détaillées ci-dessous.

#### *Programme de mesures temporaires de modération de la circulation*

Le Programme de mesures temporaires de modération de la circulation (PMTMC) propose des mesures efficaces à faible coût pour contrer les problèmes liés à la vitesse sur les rues de la Ville. Depuis 2023, les recettes du CAV contribuent au financement de la croissance des programmes, avec une augmentation annuelle de 12 500 dollars par quartier, pour atteindre le plafond prévu de 100 000 dollars par quartier en 2026. En 2026, la contribution du CAV au programme par l'intermédiaire du Fonds de réserve pour la sécurité routière s'élève à 944 600 \$. Le financement de ce programme sera maintenu en 2026 et se poursuivra à partir de 2027 avec une dotation de 100 000 dollars par quartier; la part qui provenait auparavant des recettes du CAV sera désormais financée par le budget général de la Ville.

À la fin de chaque mandat du Conseil, le personnel recommande que tout excédent de fonds du Programme de mesures temporaires de modération de la circulation soit reversé au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Ce processus garantit que chaque quartier entame le nouveau mandat avec un solde d'ouverture équitable, tout en contribuant à la stabilité financière du Fonds de réserve.

#### *Programme de brigadiers scolaires adultes*

Le programme de brigadiers scolaires adultes est une initiative de sécurité visant à aider les élèves du primaire à traverser en toute sécurité certaines intersections, alors qu'ils se rendent à l'école et en reviennent. La Ville finance le programme et détermine les intersections qui peuvent bénéficier d'un brigadier scolaire. C'est l'organisme tiers à but non lucratif, le Conseil de sécurité d'Ottawa, qui gère et assure le fonctionnement du programme.

Depuis 2023, les recettes du CAV ont permis de financer l'expansion du programme, ce qui a permis de financer 10 emplacements supplémentaires chaque année et d'ajuster les contrats en fonction de l'inflation. Depuis 2023, 31 brigadiers scolaires

supplémentaires ont été recrutés. À l'heure actuelle, on compte 273 sites, avec un total de 304 brigadiers scolaires, certains emplacements en comptant plusieurs. Le financement opérationnel pour 2026 se compose de 796 000 dollars provenant des recettes du CAV et de 3,93 millions de dollars de financement financé par les recettes fiscales. Le Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière autorise l'utilisation d'un montant pouvant aller jusqu'à 10 % de la part de la ville pour couvrir les frais liés aux brigadiers scolaires adultes. Le personnel cherchera à recouvrer la totalité de l'équivalent du financement des CAV pour 2026, soit 796 000 dollars, auprès du fonds provincial afin d'atténuer l'impact de la perte des recettes du CAV sur le Fonds de réserve pour la sécurité routière.

Le financement de ce programme sera maintenu en 2026 et se poursuivra à partir de 2027; la part précédemment financée par les recettes du CAV sera désormais financée par les recettes fiscales générales de la Ville.

#### *Service de police d'Ottawa*

À partir de 2025, le programme de CAV a alloué un financement annuel d'un million de dollars aux initiatives de contrôle de la circulation du Service de police d'Ottawa. En raison de la perte des systèmes automatisés de contrôle de la vitesse et de l'importance accrue accordée en conséquence au contrôle de la circulation du Service de police d'Ottawa, le personnel recommande de maintenir cette contribution provenant des recettes du CAV en 2026. À partir de 2027, le financement annuel d'un million de dollars sera réévalué dans le cadre du processus budgétaire de 2027.

En 2026, le personnel cherchera à recouvrer la contribution d'un million de dollars provenant des recettes du CAV auprès du Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière afin d'atténuer l'impact de la perte des recettes du CAV sur le Fonds de réserve pour la sécurité routière.

#### *Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2026*

Le budget de 2026 a alloué 15 millions de dollars de financement des immobilisations provenant du Fonds de réserve pour la sécurité routière au Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2026. Cet investissement reposait sur des recettes du CAV prévues de 40,9 millions de dollars. Compte tenu de la baisse importante des recettes du CAV en 2026 et de ses répercussions sur le Fonds de réserve pour la sécurité routière, le personnel recommande de ramener le financement des investissements du programme 2026 à 7,5 millions de dollars. Le personnel tirera parti des occasions qui se présenteront pour obtenir des fonds supplémentaires destinés à la sécurité routière dans le cadre du Fonds provincial pour les initiatives en matière de

sécurité routière, qui accordera à la Ville jusqu'à 23,8 millions de dollars pour financer des mesures de sécurité routière admissibles. Vous trouverez plus loin dans le présent rapport des renseignements supplémentaires concernant à la fois le plan de mise en œuvre du Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2026 et les initiatives proposées dans le cadre du Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière (sous réserve d'une approbation du provincial).

Le financement de la prochaine version du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière sera examiné au cours du cycle budgétaire de 2027.

#### Répercussions sur le Fonds de réserve pour la sécurité routière

L'impact net pour l'exercice 2026 est résumé ci-dessous dans le tableau 2, qui reflète la stratégie de la Ville visant à supprimer progressivement le programme de CAV.

**Tableau 2 – Résumé des répercussions financières du projet de loi n° 56**

	<b>Le budget de 2026 adopté (en milliers de dollars)</b>	<b>Le budget de 2026 ajusté (en milliers de dollars)</b>
<b>Fonctionnement</b>		
Recettes	40 884	6 300
Coûts du programme	(19 264)	(5 500)
<b>Produits des CAV</b>	<b>21 620</b>	<b>800</b>
<b>Financement du programme</b>		
Programme de brigadiers scolaires adultes	(796)	(796)
Allocation des CAV pour le Service de police d'Ottawa	(1 000)	(1 000)
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	(15 000)	(7 500)
Programme de mesures temporaires de modération de la circulation	(945)	(945)
Recouvrement du FAISR provincial*	–	1 796
<b>Impact net sur le Fonds de réserve</b>	<b>3 879</b>	<b>(7 645)</b>

*\*Les coûts liés au Service de police d'Ottawa et au programme de brigadiers scolaires adultes peuvent être remboursés par le Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière*

À partir de 2027, le Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges deviendra l'unique source de revenus annuelle du Fonds de réserve pour la sécurité routière. Le personnel incorporera une contribution positive nette au Fonds de réserve au cours des prochains cycles budgétaires annuels, ce qui ouvrira la voie au recouvrement du Fonds

de réserve. Le personnel recommande que tous les fonds d'immobilisations excédentaires des Services de la circulation de la Ville soient versés au Fonds de réserve pour la sécurité routière dans le cadre du rapport annuel sur l'ajustement du budget des immobilisations et clôture des projets. Le personnel examinera également les possibilités de reconstituer le Fonds de réserve en tirant parti de toute source de financement externe disponible, comme le Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière.

#### Financement provincial et Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière

La province de l'Ontario accordera un financement ponctuel pouvant atteindre 210 millions de dollars aux municipalités afin de soutenir les mesures d'amélioration de la sécurité routière aux endroits où le programme de CAV a déjà été mis en œuvre ou devait l'être en 2025.

#### *Coûts recouvrables liés à l'affichage obligatoire (jusqu'à 1,8 million de dollars)*

La Province de l'Ontario s'est engagée à financer, en deux phases, l'installation des panneaux imposés par le gouvernement provincial aux emplacements des caméras de CAV à proximité des écoles. Le coût de l'installation de ces panneaux à Ottawa s'élève à 1,8 million de dollars, et leur remboursement est en attente d'un examen et d'une approbation de la part de la province. Le personnel collabore avec le ministère des Transports de l'Ontario afin d'installer des panneaux temporaires dès que possible, qui seront suivis par des panneaux permanents et des feux clignotants. Ces panneaux sont surdimensionnés, bilingues et seront installés dans l'emprise dans chaque direction à l'approche des écoles.

#### *Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière (23,8 millions de dollars)*

La Ville d'Ottawa peut obtenir un financement ponctuel pouvant atteindre 23,8 millions de dollars pour mettre en place des mesures approuvées par la province, comme des dispositifs de modération et de régulation de la circulation, l'amélioration de la signalisation, des contrôles routiers ciblés et des mesures de sécurité opérationnelle. Ce financement ne peut être utilisé que pour les emplacements qui ont déjà bénéficié d'une caméra de CAV et où il est possible de mettre en place de telles initiatives. Le financement admissible de la Ville comprend les éléments suivants :

1. *Financement provisoire immédiat (4 millions de dollars)* – La province a alloué 4 millions de dollars à la Ville d'Ottawa pour un soutien immédiat. Le personnel a examiné tous les anciens sites de CAV afin d'évaluer la faisabilité de la mise en œuvre de mesures de sécurité routière approuvées par la province et pouvant bénéficier d'un financement provisoire immédiat du Fonds pour les initiatives en

matière de sécurité routière. Les mesures envisagées dans le cadre de cette première évaluation comprennent la signalisation, les panneaux d'affichage de la vitesse, les dos d'âne et les coussins berlinois aux anciens sites de CAV ainsi qu'aux emplacements dont la construction était prévue avant la fin de l'année 2025. Des consultations ont eu lieu avec les conseillers municipaux afin d'examiner les mesures appropriées et potentiellement réalisables dans les quartiers concernés.

2. *Financement basé sur la demande (jusqu'à 19,7 millions de dollars)* – Le personnel évalue la faisabilité de mesures sur l'ensemble des anciens sites de CAV, en vue de leur prise en compte dans le cadre du financement de 19,7 millions de dollars admissibles du Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière basé sur la demande. Cet examen prévoit notamment de tirer parti de cette possibilité de financement pour mettre en œuvre des programmes d'investissement liés à la sécurité routière, qui étaient auparavant soutenus par le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière, comme le Programme de nouveaux dispositifs de signalisation et le Programme de passages pour piétons. L'examen porte également sur les possibilités de récupérer les dépenses engagées par le Service de police d'Ottawa et les brigadiers scolaires adultes.

Le programme de subventions du Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière basé sur la demande finance les mesures approuvées mises en place sur les anciens emplacements des caméras de CAV ou à proximité de ceux-ci; les projets doivent être achevés au plus tard le 31 mars 2028. Les lignes directrices prévoient notamment les mesures suivantes, sans toutefois s'y limiter :

- Mesures techniques de modération de la circulation comme les dos d'âne, les coussins berlinois et les passages surélevés
- Signalisation, marquages au sol, dispositifs de délimitation
- Nouveaux carrefours giratoires et feux de circulation
- Les brigadiers **ne doivent pas dépasser 10 %** du financement total approuvé d'une municipalité (y compris le financement provisoire immédiat)
- Les contrôles routiers ciblés visant à favoriser le respect des limites de vitesse, y compris une présence policière renforcée ou d'autres mesures de soutien à l'application des règlements **ne doivent pas dépasser 20 %** du financement total approuvé d'une municipalité (y compris le financement provisoire immédiat)

- Activités de planification, de travaux techniques et de gestion de projet visant à soutenir la mise en œuvre d'initiatives approuvées **ne doivent pas dépasser 10 %** du financement total approuvé d'une municipalité (y compris le financement provisoire immédiat)

En raison de l'obligation d'achever tous les projets avant le 31 mars 2028 pour pouvoir être admissible aux subventions du Fonds pour les initiatives en matière de sécurité routière, des options ont déjà été retenues et des demandes seront déposées la semaine du 13 avril, 2026 pour les mesures décrites dans le [document 1](#) et énumérées ci-dessous :

- Programme de brigadiers scolaires adultes – le personnel cherchera à recouvrer la totalité du montant équivalent financé par les CAV pour 2026, soit 796 000 dollars;
- Service de police d'Ottawa – le personnel cherchera à recouvrer la contribution d'un million de dollars provenant des recettes du CAV en 2026;
- Une sélection de sites définis dans le cadre du Programme de nouveaux dispositifs de signalisation et du Programme de passages pour piétons;
- Une sélection de dispositifs techniques de modération de la circulation, notamment des dos d'âne, des coussins berlinois et des passages surélevés;
- Installation de feux clignotants câblés dans les zones scolaires;
- les coûts liés à la planification, aux travaux techniques et à la gestion de projet nécessaires à la mise en œuvre des mesures susmentionnées.

Toutes les mesures proposées feront l'objet, le cas échéant, de consultations supplémentaires, d'une autorisation provinciale et d'une conception détaillée. Toute contrainte souterraine ou spécifique au site imprévue susceptible d'affecter la faisabilité sera confirmée au cours du processus de conception détaillée et de consultation, et pourrait empêcher la mise en œuvre des mesures à certains endroits.

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

Le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)) est fondé sur les principes d'un système routier sécuritaire selon lesquels :

- la vie et la santé des personnes sont prioritaires;
- la sécurité est une responsabilité partagée entre les fournisseurs du réseau routier. La responsabilité partagée ne sous-entend pas une responsabilité égale, mais la reconnaissance du fait que tous ont un niveau de responsabilité en matière de

sécurité;

- les erreurs humaines ne devraient causer ni décès ni blessures graves, et le réseau routier doit être conçu en ce sens;
- la sécurité routière exige un changement de culture : les fournisseurs du réseau routier, les organismes de réglementation et les usagers doivent collaborer et être prêts à changer pour atteindre la vision et les buts à long terme du plan.

Les emplacements où des améliorations doivent être apportées dans le cadre des plans de mise en œuvre annuels sont classés par ordre de priorité grâce à un processus appelé « examen du réseau », qui recense les endroits où les collisions mortelles ou entraînant des blessures graves sont fréquentes ou présentent un risque élevé. Cette approche systématique, fondée sur les pratiques exemplaires en matière d'ingénierie de la circulation et de gestion de la sécurité routière, est un élément clé d'une approche systémique de la sécurité. Reconnaissant que l'erreur humaine est inévitable, l'approche systémique de la sécurité met l'accent sur la conception et la gestion de routes adaptées et minimisant la gravité des collisions lorsqu'elles se produisent. Bien qu'il soit impossible d'éliminer complètement les collisions, le fait de donner la priorité aux emplacements à haut risque et où surviennent des accidents de forte gravité fait en sorte que les ressources et le financement sont affectés là où des mesures de sécurité éprouvées ont le plus d'effet. Cette stratégie ciblée contribue à la réalisation des objectifs généraux du plan stratégique.

Les quatre volets prioritaires du plan, soit les usagers vulnérables de la route (y compris les piétons, les cyclistes et les motocyclistes), les zones rurales, les intersections, les comportements à haut risque d'automobilistes (conduite agressive, distraite et avec facultés affaiblies) ont été élaborés en fonction de l'analyse des données sur les collisions à Ottawa et des commentaires recueillis lors de différents exercices de consultation. Le choix des volets prioritaires a été fait de façon que les mesures prises aient le plus grand effet possible sur la réduction du nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessures graves.

La mise en œuvre du plan stratégique repose sur une collaboration entre les partenaires internes chargés de la sensibilisation, de l'application des règlements et des aspects techniques relatifs à la sécurité routière. La coordination est assurée par le Programme Sécurité des routes Ottawa, qui est administré par un comité directeur constitué de représentants de la haute direction du Service des incendies d'Ottawa, du Service paramédic d'Ottawa, du Service de police d'Ottawa, de Santé publique Ottawa (SPO), de la Direction générale des travaux publics et du coroner régional principal.

Pour atteindre les buts du plan stratégique, il est nécessaire de mettre en œuvre des interventions et des investissements continus et ciblés dans tous les volets prioritaires. Cela exige l'élaboration d'un plan de mise en œuvre qui détermine les contre-mesures ou les actions exactes que doivent entreprendre les partenaires chaque année. La reddition de compte concernant l'avancement de ces livrables garantit que les personnes chargées de mener ces initiatives à terme en sont tenues responsables.

### ***Plan de mise en œuvre pour 2025***

Le plan de mise en œuvre pour 2025 comprenait plusieurs contre-mesures techniques, d'application des règlements et de sensibilisation reliées dans les quatre volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

Le document 2 rend compte de l'avancement de toutes les contre-mesures prévues dans le Plan de mise en œuvre de 2025 dont les éléments marquants sont énumérés ci-après.

#### Usagers vulnérables de la route

- Emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les véhicules : Les travaux ont débuté en 2025 à l'intersection de la rue Elgin et de l'avenue Laurier, ainsi que sur l'avenue Laurier, entre la promenade Reine-Élisabeth et la rue Elgin, et devraient être achevés à l'automne 2026.
- Cours de sécurité à motocyclette : 16 séances ont été suivies par 114 motocyclistes en 2025.
- Programme d'évaluation de la sécurité des piétons : Financement supplémentaire alloué à ce programme afin de permettre la conception et la réalisation des aménagements visant à améliorer la sécurité des piétons sur la rue Bridge et la rue Manotick Main.

#### Intersections

- Virages à gauche entièrement protégés : Mise en œuvre achevée à cinq emplacements où aucune modification géométrique n'était nécessaire :
  - Avenue Woodroffe et chemin Knoxdale/promenade Medhurst
  - Chemin Innes et promenade Lanthier/promenade Prestwick
  - Promenade Blohm et chemin Hunt Club
  - Chemin Robertson et chemin Northside
  - Chemin Baseline, promenade John Sutherland et promenade Valley Stream
- Conformité des passages à niveau : 22 évaluations détaillées de la sécurité sont

présentement menées en collaboration avec les autorités ferroviaires.

- Nouveaux dispositifs de signalisation : Du financement pour des travaux supplémentaires de construction a été alloué à deux intersections : celle du chemin Conroy et du chemin Davidson, qui en est actuellement au stade de la conception détaillée, et celle du chemin Barnsdale et de la promenade Rideau Valley, qui en est actuellement au stade de la conception fonctionnelle/préliminaire. Le document 3 fait le point sur les progrès réalisés dans l'installation des feux de circulation choisis dans le cadre du Programme de nouveaux dispositifs de signalisation.

### Secteur rural

- Intersections obliques : Conception fonctionnelle terminée pour la promenade Canon Smith à l'intersection de la rue Fitzroy. L'étude de conception fonctionnelle réalisée pour cet emplacement a recommandé à la Ville d'Ottawa de ne pas apporter de changements géométriques immédiats à l'intersection et de mettre en œuvre des améliorations non géométriques à faible coût. Ces mesures ont été mises en place en 2025. L'évaluation environnementale et la conception préliminaire sont en cours pour l'intersection du chemin Dunrobin et du chemin Constance Bay. La conception fonctionnelle est en cours pour l'intersection du chemin Leitrim et du chemin Russell.
- Bordures de sécurité : Mesure mise en œuvre dans 13 couloirs de routes rurales dans le cadre du Programme de réasphaltage de 2025
- Entretien des accotements : Environ 6 km linéaires d'accotements en gravier ont fait l'objet d'améliorations le long de 18 couloirs ruraux.

### Conducteurs à haut risque

- Nouvelle politique sur les zones de limitation de vitesse : Des consultants ont été engagés pour accompagner la révision de la Politique sur les zones de vitesse, conformément aux principes de l'approche des systèmes sécuritaires. Bien que l'étude soit terminée, il est nécessaire de procéder à des essais supplémentaires et d'affiner l'approche recommandée pour la fixation des limites de vitesse avant de la finaliser. Ces travaux permettront de confirmer que cette approche permet de fixer des limites de vitesse cohérentes, pratiques et adaptées aux conditions propres à Ottawa.

Par ailleurs, l'adoption du *projet de loi n° 56* a créé des incertitudes quant à la disponibilité future du financement destiné à la sécurité routière, qui pourrait s'avérer nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de cette politique une fois qu'elle aura

été approuvée. Compte tenu de la nécessité d'une validation technique plus approfondie et de l'incertitude actuelle concernant le financement, il est prévu que la politique définitive et une proposition d'approche de mise en œuvre à l'échelle de la Ville soient soumises à l'approbation du Conseil au cours du prochain mandat.

- Mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires :
  - Planification en cours pour le chemin Knoxdale entre l'avenue Woodroffe et le chemin Hunt Club.
  - Planification terminée pour le boulevard Varennes entre le chemin Watters et la rue Valin. Conception détaillée prévue pour 2026.
  - Planification terminée pour la promenade Findlay Creek entre la rue Bank et le chemin Albion. La conception détaillée débutera en 2026.

- Examen du modèle de prestation des services du programme de caméras de surveillance dans les autobus : Un examen du Programme pilote de caméras de surveillance dans les autobus, commencé en 2019, ainsi qu'un examen des pratiques exemplaires en Ontario ont été menés pour recommander un plan de déploiement futur. L'examen a montré que cette technologie en est toujours à ses balbutiements en Ontario et qu'il n'y a toujours pas de règle de l'art formelle.

Si un programme venait à être mis en place à Ottawa, les retombées directes en matière de sécurité seraient limitées, car seul un petit nombre d'autobus scolaires serait équipé de cette technologie par rapport à l'ensemble du parc de véhicules. Toutefois, ce programme agit comme un outil d'information du public qui permet de mieux sensibiliser l'opinion et de faire appliquer une loi qui est difficile d'application en faisant appel uniquement à des moyens traditionnels.

Afin de développer et de poursuivre le programme, il faudrait du financement supplémentaire afin de couvrir la différence entre les revenus et les dépenses du programme, qui ne serait pas autofinancé. Cette initiative poursuivra sa phase pilote jusqu'à un nouvel examen dans le cadre de la prochaine itération du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

- Contrôle automatisé de la vitesse :
  - *Projet de loi n° 56* – Les activités de contrôle automatisé de la vitesse ont cessé conformément au *projet de loi n° 56*, et toute la signalisation et tous les équipements associés ont été retirés.
  - *Étude pilote en milieu rural* – Cette étude pilote en milieu rural était une initiative importante découlant de la [motion ACS2024-OCC-CCS-0011](#) du conseiller Brown, approuvée par le Conseil le 7 février 2024. La motion

- demandait aux Services de la circulation d'évaluer les contrôles automatisés de la vitesse dans les villages ruraux dans le cadre d'une étude pilote, dont les constatations devraient être présentées en 2027. En raison du *projet de loi n° 56*, ce projet pilote en milieu rural ne sera pas mis en œuvre.
- *Étude pilote sur les excès de vitesse* – L'étude pilote sur le contrôle automatisé de la vitesse dans le corridor à grande vitesse, approuvée par le Conseil et lancée en 2023, s'est achevée en 2025. Les constatations permettent d'établir que les caméras de contrôle automatisé de la vitesse permettent d'influencer efficacement le comportement des automobilistes et de réduire les excès de vitesse sur les grands axes routiers. Les résultats de l'étude pilote sont inclus dans le document 4. L'inclusion des résultats de l'étude répond à une directive du Conseil publiée en [octobre 2021](#).
  - Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa. Les faits saillants des principales initiatives de contrôle de la circulation du Service de police d'Ottawa sont présentés dans le [budget provisoire de 2026 – Police d'Ottawa, 12 novembre 2025](#), sous la rubrique « Plan d'action en sécurité routière – démarche intégrée et améliorée d'exécution de la loi ».

#### Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière : La campagne de sensibilisation [« Le temps est précieux »](#) a été lancée en décembre 2023 et l'élaboration de nouvelles communications en matière de sécurité routière s'est poursuivie en 2025.
- Formation sur la sécurité routière : Une formation sur la sécurité routière a été proposée au personnel de la Ville qui participe à la prise de décisions relatives au réseau routier afin de continuer à instaurer une culture de la sécurité routière. La formation, qui est axée sur les notions de base de la sécurité routière, y compris les facteurs humains, fait en sorte que la sécurité est prise en considération au moment de la prise de décisions en matière de planification, de conception ou d'entretien.
- Vérifications de la sécurité routière : 22 vérifications de la sécurité routière sont terminées ou en cours pour des projets de transport menés par la Ville, et neuf autres vérifications de la sécurité routière devraient commencer d'ici le début de 2026.
- Recherche sur l'opinion publique : L'enquête annuelle sur l'opinion publique a été réalisée en juillet 2025 auprès de 1 216 résidents. Cette enquête visait à évaluer le

niveau de sensibilisation et les attitudes concernant la sécurité routière, le plan de sensibilisation et de communications du Plan d'action en matière de sécurité routière, ainsi que le programme de contrôle automatisé de la vitesse. Un résumé des données recueillies figure dans le document 5.

### ***Collisions graves ou mortelles de 2020 à 2024***

En 2024, 144 collisions graves ou mortelles sont survenues, alors que la moyenne annuelle des cinq dernières années s'établit à 126. Bien que le nombre total de collisions graves ou mortelles en 2024 soit supérieur à la moyenne, il est important de noter que les tendances en matière de collisions sont analysées sur une période de cinq ans, compte tenu des fluctuations des données sur les collisions d'une année sur l'autre et des variations des volumes de circulation avant et après la pandémie. Le taux global de collisions mortelles et graves pour 100 000 habitants continue de baisser par rapport aux données de référence de la période 2013-2017. Ces résultats montrent que l'objectif du plan stratégique, à savoir une réduction de 20 % par rapport au taux de base de 15,5 collisions graves ou mortelles, a été atteint. Une surveillance à plus long terme sera nécessaire pour s'assurer qu'il s'agit d'une réduction durable et qu'elle n'est pas uniquement due aux changements apportés à la circulation observés pendant la pandémie.

Le tableau 3 compare les données relatives aux collisions graves ou mortelles pour la période de référence 2013-2017 et la dernière période d'analyse quinquennale comparable, à savoir actuellement 2020-2024, par volet prioritaire.

Dans tous les volets prioritaires, on observe une tendance à la baisse du nombre total de collisions graves ou mortelles, à l'exception des zones rurales; on constate également une augmentation des accidents impliquant des vélos électriques (les normes de codage des collisions ont été améliorées en Ontario pour les véhicules de micromobilité, ce qui se traduit par des données plus précises). Alors que le nombre total de collisions graves ou mortelles a diminué dans les volets prioritaires des intersections, la proportion de ces accidents s'en trouve augmenté.

***Tableau 3 – Collisions graves ou mortelles de 2013 à 2017 (période de référence) et de 2020 à 2024***

<b>Indicateur</b>	<b>Données MBG de 2013-2017</b>	<b>Données MBG de 2020-2024</b>	<b>Variation dans le nombre des collisions MBG</b>
Nombre total de collisions MBG	743	631	Baisse

<b>Indicateur</b>	<b>Données MBG de 2013-2017</b>	<b>Données MBG de 2020-2024</b>	<b>Variation dans le nombre des collisions MBG</b>
Taux moyen sur 5 ans (collisions MBG/100 000 habitants)	15,5	12,4	Baisse
Nombre moyen de décès par année	27	23	Baisse
Collisions MBG aux intersections ou reliées aux intersections (% du total)	355 (48 %)	319 (51 %)	Le nombre total de collisions graves ou mortelles est en baisse. Le pourcentage du total est en hausse.
Collisions MBG en secteur rural (% du total)	157 (21 %)	168 (27 %)	Hausse
Collisions MBG impliquant des piétons (% du total)	190 (26 %)	156 (25 %)	Baisse
Collisions MBG impliquant des cyclistes (% du total)	79 (11 %)	60 (10 %)	Baisse
Collisions MBG impliquant des cyclistes en vélo électrique (% du total)	3 (< 1 %)	9 (1 %)	Hausse
Collisions graves ou mortelles impliquant des motocyclistes (% du total)	110 (15 %)	90 (14 %)	Baisse
Collisions graves ou mortelles impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un comportement à haut risque (% du total)	451 (60 %)	353 (56 %)	Baisse

Le tableau 4 présente la ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2024.

**Tableau 4 – Ventilation annuelle des collisions graves ou mortelles de 2013 à 2024.**

Année	Intersections	Secteur rural	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Motocyclistes	Conducteurs à haut risque
2013	76	27	49	16	0	16	81
2014	57	34	29	13	0	21	81
2015	67	20	39	14	1	23	75
2016	78	33	38	22	1	26	104
2017	77	43	36	14	1	24	100
2018	106	28	42	13	1	22	104
2019	75	27	35	16	1	20	79
2020	57	28	21	16	2	13	71
2021	75	31	34	10	3	14	77
2022	70*	42*	34*	13*	0	19*	77*
2023	55*	27*	34*	9*	0	15	71
2024	62	40	33	12	4	29	57

\* Les Services de la circulation reçoivent régulièrement de la part du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) des données sur les collisions survenues à Ottawa. Les données ne sont pas statiques et sont susceptibles de changer en fonction des nouvelles informations reçues. Les données ont été mises à jour à partir du rapport de l'année précédente pour tenir compte de l'information nouvelle et des mises à jour des dossiers de collision.

Il convient de noter que les catégories de collisions résumées ci-dessus ne s'excluent pas mutuellement et se chevauchent parfois. Par exemple, une collision à une intersection peut impliquer un piéton et un conducteur aux facultés affaiblies. Une telle collision serait considérée comme une collision avec un piéton, une collision à une intersection et une collision impliquant un comportement de conduite à haut risque (c'est-à-dire un conducteur aux facultés affaiblies).

### **Plan de mise en œuvre pour 2026**

Les plans annuels de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière sont élaborés en fonction des fonds disponibles dans le Fonds de réserve pour la sécurité routière alloués au programme dans le cadre du processus budgétaire annuel. Compte tenu de la baisse significative des recettes du CAV en 2026 et de la situation qui en résulte pour le Fonds de réserve pour la sécurité routière, l'affectation des fonds d'immobilisations allouée au Plan de mise en œuvre de 2026 sera ramenée de 15 millions de dollars à 7,5 millions de dollars.

Le Plan de mise en œuvre de 2026, dont il est question dans le document 6, répartit ce financement par contre-mesure en fonction du volet prioritaire correspondant. En voici quelques-unes pour chacun des volets du plan de 2026 :

#### Usagers vulnérables de la route

- Emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les véhicules : Affectation d'une partie des fonds alloués aux travaux afin de compléter le Programme d'amélioration de la sécurité à vélo pour mettre en œuvre des aménagements cyclables prévus au premier projet « prêt à être réalisé » afin que les travaux puissent commencer dès que possible à un ou plusieurs des emplacements.
- Améliorations en matière d'accessibilité pour les piétons : Allocation de financement supplémentaire pour les travaux de réfection obligatoires consacrés à l'accessibilité aux emplacements non conformes, dans le cadre du Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir. Ces mises à niveau sont nécessaires pour se conformer au [Règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées](#) en vertu de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario](#) et à respecter l'engagement pris auprès de la province de l'Ontario de mettre tous les emplacements en conformité avec la loi d'ici la fin de 2029.
- Formation sur la sécurité à motocyclette : Continuer à proposer des cours gratuits.

#### Intersections

- Virages à gauche entièrement protégés : Aménager des virages à gauche protégés, selon un processus d'évaluation du réseau, à au plus cinq emplacements où aucune modification de la conception géométrique n'est nécessaire.

#### Secteur rural

- Intersections obliques en milieu rural : Affecter des fonds pour l'apport de modifications géométriques à deux intersections obliques.

#### Conducteurs à haut risque

- Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa : Le Service de police d'Ottawa continuera à soutenir les initiatives de sensibilisation et d'application de la loi prévues dans le modèle de déploiement des initiatives de contrôle intégrées, qui s'appuie sur les volets prioritaires du Plan d'action en matière de sécurité routière.

- Le Service de police d'Ottawa va mener des contrôles ciblés aux anciens emplacements des caméras de CAV.

#### Culture en matière de sécurité routière

- Stratégie de communication et de sensibilisation du Plan d'action en matière de sécurité routière : Mise en œuvre des initiatives présentées dans la stratégie en vue d'instaurer une nouvelle culture de la sécurité routière chez les usagers à l'échelle de la ville.
- Vérifications de la sécurité routière : Application proactive des vérifications de la sécurité routière aux projets de routes menés par la Ville.

#### **Financement relatif à la sécurité routière**

Au cours des cinq dernières années, un important financement a été directement alloué pour soutenir des initiatives d'ingénierie, notamment des mesures de reconstruction, de contrôle et de sensibilisation majeures visant spécifiquement à réduire le nombre de collisions graves ou mortelles, tout en fournissant les ressources nécessaires pour définir et mettre en œuvre des améliorations. Le tableau 5 présente la répartition des budgets du Plan d'action en matière de sécurité routière 2020-2026 entre les principaux volets prioritaires.

**Tableau 5 – Répartition budgétaire du Plan d'action en matière de sécurité routière 2020-2025 par volet prioritaire**

<b>Volet prioritaire du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière</b>	<b>Budget de 2020 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2021 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2022 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2023 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2024 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2025 (en milliers de dollars)</b>	<b>2026 Budget (en milliers de dollars)</b>
Usagers vulnérables de la route	975	1 765	2 495	2 515	9 445	7 000	5 300
Intersections	1 170	830	1 475	520	4 565	5 380	1 050
Zones rurales	440	925	2 250	2 340	5 140	4 845	1 100
Conducteurs à haut risque	550	450	950	850	1 300	775	50
Culture en	100	30	30	25	50	–	–

<b>Volet prioritaire du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière</b>	<b>Budget de 2020 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2021 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2022 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2023 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2024 (en milliers de dollars)</b>	<b>Budget de 2025 (en milliers de dollars)</b>	<b>2026 Budget (en milliers de dollars)</b>
matière de sécurité routière							
Programmes visant tous les volets prioritaires	765	–	–	100	100	–	–
<b>Grand total</b>	<b>4 000</b>	<b>4 000</b>	<b>7 200</b>	<b>6 350</b>	<b>20 500</b>	<b>18 000</b>	<b>7 500</b>

#### Autres investissements liés à la sécurité routière de 2020 à 2 026

Après un examen des budgets municipaux de 2020 à 2026, le Conseil a déterminé le montant de fonds alloués aux programmes (outre les initiatives financées par le Plan d'action pour la sécurité routière) qui contribuent à accroître la sécurité routière dans la ville. Environ 27,5 millions de dollars ont été consentis aux programmes existants en 2020 et 77 millions dans le budget de 2026. Voir le document 7 pour une liste détaillée des programmes existants et le financement qui leur a été consenti.

#### **Autres mises à jour relatives à la sécurité routière**

Au cours de l'année 2025, plusieurs questions liées à la sécurité routière ont été soulevées qui ne relèvent pas directement de la portée du *projet de loi n° 56* ni des mesures de sécurité routière prévues dans les plans de mise en œuvre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2025 ou de 2026. Vous trouverez ci-dessous un aperçu de ces points; le document 8 contient des renseignements supplémentaires, le cas échéant.

#### Affectation des recettes provenant des appareils photo reliés aux feux rouges au Fonds de réserve pour la sécurité routière

Pour donner suite à une directive reçue lors de la [réunion du Conseil du 10 décembre 2025](#), le personnel a examiné la faisabilité d'affecter les recettes nettes provenant des appareils photo reliés aux feux rouges au Fonds de réserve pour la

sécurité routière, sans incidence sur le budget de fonctionnement de base. Dans la foulée du travail d'examen mené par le personnel, il est recommandé qu'à compter de 2027, l'intégralité des recettes nettes provenant des appareils photo reliés aux feux rouges, quelle que soit la date de mise en service de ces derniers, soit affectée au Fonds de réserve. Cette allocation reflète les revenus des appareils photo reliés aux feux rouges, déduction faite des coûts du programme et de la contribution désignée au Service de police d'Ottawa. Afin d'atténuer toute répercussion sur le budget de fonctionnement de base, la source de financement d'une partie des projets d'immobilisations liés à la sécurité routière sera modifiée : à partir de 2027, ces projets seront financés par le Fonds de réserve pour la sécurité routière, et non plus par le budget général de la Ville.

Le personnel incorporera une contribution positive nette au Fonds de réserve au cours des prochains cycles budgétaires annuels, ce qui ouvrira la voie au recouvrement du Fonds de réserve en matière de sécurité routière. Le personnel examinera également les possibilités de contribuer au Fonds de réserve dans le cadre du rapport annuel sur l'ajustement du budget des immobilisations et clôture des projets, ainsi que toute possibilité définie grâce à de nouvelles sources de financement externes, comme le Fonds provincial pour les initiatives en matière de sécurité routière.

#### Vérification du Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse

Une vérification du Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse faisait partie du Plan de travail de vérification 2024-2025 approuvé par le Conseil municipal en décembre 2023. Les vérificateurs ont évalué l'efficacité et l'efficience du fonctionnement de ces programmes, en s'assurant qu'ils respectent les directives du Conseil et qu'ils soutiennent le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

Les constatations de cette vérification, accompagnées de quatre recommandations, ont été présentées au Conseil en mai 2025 ([ACS2025-OAG-BVG-005](#)). La recommandation n° 2 demandait au personnel d'élargir et de consigner les indicateurs de rendement du Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse, et de rendre compte des recettes transférées au Fonds de réserve pour la sécurité routière et au Service de police d'Ottawa. Cela a également nécessité la mise en place d'un mécanisme de rapport avec l'Unité de la circulation du Service de police d'Ottawa afin de suivre l'utilisation des fonds transférés. La recommandation n° 2 fait l'objet du présent rapport du personnel et

continuera à être traitée dans le cadre des rapports annuels sur le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

Le [document 8](#) présente les indicateurs de rendement du Programme d'appareils photo reliés aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse, ainsi que de l'information sur la répartition des recettes nettes issues de ces contrôles automatisés. Les détails concernant l'utilisation des fonds par le Service de police d'Ottawa sont présentés dans le [budget provisoire de 2026 – Police d'Ottawa, 12 novembre 2025](#).

#### Examen des estimations de financement pour les passages pour piétons

Pour donner suite à une directive adressée au personnel lors de la [réunion du Conseil du 16 avril 2025](#), le personnel a réalisé un examen des passages pour piétons aux endroits justifiés afin de déterminer les besoins de financement pour éliminer les emplacements en suspens d'ici 2030. La ventilation des coûts et les besoins de financement figurent dans le document 8, sous la rubrique « Examen des estimations de financement pour les passages pour piétons ».

#### Programme d'évaluation de la sécurité des piétons – Amélioration des critères de sélection

La sécurité des piétons fait partie intégrante de la stratégie en matière de sécurité routière de la Ville. L'objectif du Programme d'évaluation de la sécurité des piétons consiste à réduire la fréquence et la gravité des collisions évitables impliquant des piétons, grâce à des contre-mesures rentables. Le programme a été officiellement adopté en [2013](#), à l'issue d'un projet pilote de trois ans.

Afin de s'assurer que le programme reste conforme aux objectifs du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière, le personnel a procédé à un examen des critères utilisés pour la sélection des emplacements du programme. Les résultats de cette étude ont permis de relever certaines mesures d'amélioration visant à garantir que les lieux présentant le plus grand risque soient prioritaires dans le cadre des travaux visant à renforcer la sécurité des piétons. Ces améliorations, mises en œuvre en vertu des pouvoirs délégués du directeur général des Travaux publics et la directrice des Services de la circulation, comprennent :

- Adopter une nouvelle méthodologie pour repérer les intersections à haut risque, qui tienne compte de nombreux facteurs susceptibles d'influencer la sécurité des piétons, comme la proximité des liens piétonniers, l'achalandage piétonnier et automobile, la présence de voies de virage à droite, la présence de couloirs de virage et la mise en place de virages à gauche protégés.

- Recours à une analyse vidéo complémentaire pour aider à évaluer l'impact de différents aménagements d'intersections sur la sécurité des piétons, formuler des recommandations visant à améliorer la sécurité des piétons aux endroits les plus prioritaires, et établir un ordre de priorité plus précis pour les interventions à mener.

La nouvelle méthodologie, qui comprend le recours à une analyse vidéo complémentaire, a été adoptée et sera mise en œuvre afin de faciliter le repérage et la sélection des sites où des mesures visant à améliorer la sécurité des piétons seront mises en place.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Les répercussions financières sont présentées dans le corps du présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'existe aucun obstacle juridique à la réception et à l'approbation du Comité et du Conseil des recommandations du rapport.

## **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS ET CONSEILLÈRES DE QUARTIER**

Ne s'applique pas

## **COMMENTAIRES DU(DES) COMITÉ(S) CONSULTATIF(S)**

Ne s'applique pas

## **CONSULTATIONS**

En 2025, Sécurité des routes Ottawa a poursuivi les consultations avec les parties prenantes suivantes :

- Le groupe de travail d'intervenants externes du plan d'action en matière de sécurité routière, composé de représentants de partenaires en sécurité routière locaux. Ce groupe bien établi, qui se réunit chaque trimestre, œuvre pour le programme Sécurité des routes Ottawa depuis des années. Le groupe s'est réuni quatre fois en 2025 pour discuter des initiatives des plans de mise en œuvre et de leur avancement.
- Le groupe de travail d'intervenants internes du plan d'action en matière de sécurité routière, composé de représentants des diverses directions générales qui mènent des initiatives de sécurité routière figurant dans les plans de mise en œuvre annuels. À la fin de 2025, le groupe s'est réuni dix fois au total pour discuter des initiatives des plans de mise en œuvre et de leur avancement.

- Le groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes, composé de parties prenantes clés internes et externes. Le groupe s'est réuni deux fois avant la fin de l'année 2025 pour orienter les initiatives de sécurité des motocyclistes figurant dans les plans de mise en œuvre annuels.
- Un sondage d'opinion publique mené auprès d'un échantillon de résidents d'Ottawa choisis au hasard, évaluant leur niveau de sensibilisation et leurs attitudes face à la sécurité routière, au plan de sensibilisation et de communications du Plan d'action en matière de sécurité routière et au Programme de contrôle automatisé de la vitesse s'est déroulé du 18 au 29 juillet 2025 et a recueilli les réponses de 1 216 résidents.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Le plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) vise à mettre en œuvre des mesures pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles pour tous les usagers de la route, notamment les conducteurs, les passagers, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Comme le mentionne le rapport, bien que le retrait des systèmes de CAV ait des répercussions sur le budget du PASSR, le personnel continuera d'accorder la priorité aux initiatives visant à réduire le nombre de collisions graves ou mortelles, ainsi qu'à renforcer la sécurité de tous les usagers de la route.

Tous les usagers de la route profitent de l'amélioration de la sécurité routière et à l'accessibilité, que ce soit par des mesures de contrôle de la circulation, des campagnes d'information et de sensibilisation, des marques sur la chaussée, cycles devancés pour piétons ou l'interdiction de tourner à droite au feu rouge et la reconception d'intersections plus sécuritaires. Veuillez consulter le document 6 pour la liste complète des mesures de sécurité routière prévues dans le Plan de mise en œuvre de 2025 visant à protéger les usagers vulnérables de la route, y compris les personnes en situation de handicap. En plus de ces mesures, le plan 2026 prévoit également l'affectation de fonds supplémentaires à la réalisation des travaux de réfection consacrés à l'accessibilité aux installations de régulation de la circulation qui ne respectent pas actuellement le [Règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées](#) en vertu de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario](#).

Les contre-mesures, comme les panneaux, les marques sur la chaussée et les infrastructures de régulation de la circulation, mises en place dans le cadre du plan d'action en matière de sécurité routière sont conformes à la réglementation provinciale, notamment le [Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées](#) adopté sous le régime

de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario](#), ainsi que les [Normes de conception accessible \(NCA\)](#) de la Ville.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS**

Les recommandations exposées dans ce rapport cadrent avec les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs. Les projets de réfection intégrée de routes, d'égouts et de conduites d'eau principales, qui prévoient la reconstruction de routes, représenteront les meilleures occasions de mettre en œuvre l'ensemble des recommandations du programme du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. En appliquant les recommandations aux projets intégrés, la Ville réalisera des économies. Les cibles du plan financier à long terme devront concorder avec les attentes stratégiques du PASSR. Il peut y avoir d'autres occasions, quoique rarement, de mise en œuvre pour l'amélioration de la sécurité grâce à des projets de resurfacement en raison des contraintes budgétaires et de la méthode de mise en œuvre de ces projets. Les autres améliorations à la sécurité se produiront selon le programme du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière. Les Services de la circulation collaboreront avec la Direction de la gestion des biens pour déterminer les améliorations qu'il sera possible d'apporter dans le contexte de contrats de réasphaltage. Pour respecter son obligation de fournir des services sûrs et fiables à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon équilibrée quant au niveau de service, aux risques et aux coûts.

## **RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES**

Le Plan d'action stratégique pour la sécurité routière soutient les objectifs climatiques d'Ottawa en favorisant des modes de transport sûrs et à faibles émissions de carbone (à savoir la marche et le vélo) grâce à des investissements dans les infrastructures, la sensibilisation et l'application de la loi.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LES GENRES ET L'ÉQUITÉ**

Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière est fondamental pour faire d'Ottawa une ville sûre et inclusive. En accordant la priorité aux usagers vulnérables, le plan est un mécanisme déterminant pour l'élimination des obstacles auxquels font face les groupes en quête d'équité.

L'adoption des principes de système routier sécuritaire et de la Vision zéro garantissent

la prise en compte des liens entre les blessures graves et mortelles et d'autres facteurs démographiques, comme la présence d'enfants et de personnes âgées. Les contre-mesures du plan, telles qu'elles ont été présentées au Conseil municipal dans les plans de mise en œuvre annuels, s'appliquent uniformément dans toute la ville, sans privilégier ni écarter quelque groupe de la population que ce soit.

### Répercussions sur les Autochtones

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

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

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Ce rapport concerne l'ensemble de la ville et met l'accent sur la réduction du nombre de collisions mortelles ou causant des blessures graves sur les routes rurales. Les zones rurales sont l'un des quatre volets prioritaires du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024.

## **PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL**

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 ».

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS**

Les contre-mesures indiquées dans le Plan de mise en œuvre annuel du Plan d'action en matière de sécurité routière sont déployées conformément aux différentes annexes du Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs (no 2023-265).

## **DOCUMENTATION À L'APPUI**

- Document 1 – Fonds pour les *initiatives* en matière de sécurité routière – Plan de dépenses
- Document 2 – Plan de mise en œuvre pour 2025 – État d'avancement
- Document 3 – Mise à jour sur la localisation des emplacements où des feux de circulation sont justifiés
- Document 4 – Résultats de l'étude pilote sur le contrôle automatisé de la vitesse dans les couloirs à grande vitesse

- Document 5 – Résumé des données – Enquête annuelle sur l’opinion publique
- Document 6 – Plan de mise en œuvre pour 2026
- Document 7 – Investissements de la Ville d’Ottawa en matière de sécurité routière pour 2026
- Document 8 – Autres mises à jour relatives à la sécurité routière

## **SUITE À DONNER**

La Ville d’Ottawa reste attachée aux buts et objectifs du plan d’action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 et à l’amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la route.

Lorsque le Conseil municipal aura approuvé ce rapport, le personnel mettra en œuvre les ajustements nécessaires du budget de fonctionnement et du budget d’immobilisations, réaffecteront les recettes conformément à la demande du Conseil, supprimeront progressivement les fonctions administratives restantes du programme de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) et feront avancer le Plan d’action en matière de sécurité routière pour 2026 dans le cadre du cadre de financement révisé. Le personnel collaborera aussi avec la province pour faire progresser les mesures de sécurité routière aux endroits concernés par le *projet de loi n° 56* et pour rechercher les possibilités de financement disponibles.

L’élaboration de la quatrième version du Plan d’action stratégique en matière de sécurité routière débutera en 2026 et sera présentée aux fins d’approbation au début du prochain mandat du Conseil. Cette mise à jour comprendra une évaluation des mesures mises en œuvre dans le cadre de l’actuel Plan d’action stratégique en matière de sécurité routière, une analyse des tendances relatives aux collisions après la pandémie, ainsi qu’une évaluation des besoins de financement futurs afin de soutenir et de faire progresser les initiatives en matière de sécurité routière. Ces constatations serviront de base à la définition de la vision, des objectifs, des volets prioritaires et du niveau d’investissement requis du prochain plan.

## Document 1 — Fonds d'aide aux initiatives pour la sécurité routière - Plan des dépenses

La Ville d'Ottawa peut bénéficier d'une allocation unique pouvant atteindre 23,8 millions de dollars au titre du Fonds d'aide aux initiatives pour la sécurité routière afin de mettre en œuvre des mesures de sécurité approuvées par le gouvernement provincial, notamment la mise en place de mesures de modération de la circulation, l'amélioration de la signalisation, l'application ciblée de la réglementation et la modernisation de la sécurité opérationnelle. Pour pouvoir bénéficier de ce financement, tous les projets doivent être achevés au plus tard le 31 mars 2028. Le financement est réservé aux emplacements qui étaient déjà équipés d'un radar photographique et où l'installation de nouveaux appareils est techniquement possible. Toutes les mesures proposées feront l'objet, le cas échéant, de consultations supplémentaires, d'une autorisation provinciale et d'une conception détaillée. Toute contrainte souterraine ou spécifique au site imprévue susceptible d'affecter la faisabilité sera confirmée au cours du processus de conception détaillée et de consultation, et pourrait empêcher la mise en œuvre des mesures à certains endroits. Les mesures proposées pour chaque emplacement sont répertoriées dans le tableau 1 ci-dessous.

**Tableau 1. Fonds d'aide aux initiatives pour la sécurité routière — Plan des dépenses**

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
1	Rue Watters en direction est, près du boulevard Charlemagne	St. Francis of Assisi School	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Terre-plein central</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation) à la hauteur du boulevard Charlemagne (embranchement est)</li> </ul>
1	Chemin Tenth Line en direction sud, près de la rue Amiens	École secondaire Sir-Wilfrid-Laurier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
1	Promenade Gardenway en direction ouest, près du croissant Saturn	École St. Clare/École élémentaire catholique Arc-en-ciel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons de type D situé près de l'école (surélévation +clignotant)</li> </ul>
1	Rue St-Georges en direction nord, près de la promenade Galloway	– École Our Lady of Wisdom	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Nouveau passage pour piétons justifié à la hauteur de la promenade Galloway</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation) à la hauteur de la promenade Marcoux (embranchement nord)</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
1	Rue Valin en direction ouest, près de la terrasse Winsome	École élémentaire Maple Ridge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation)</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation) à la hauteur de l'avenue Provence</li> </ul>
2	Chemin Bearbrook en direction sud, près du chemin Innes	École catholique Good Shepherd/École élémentaire catholique Sainte-Marie/École intermédiaire Emily-Carr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
2	Boulevard Jeanne-d'Arc en direction nord-est, près de la promenade Vorlage	École élémentaire Terry-Fox	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
2	Chemin Bearbrook en direction est, près de la promenade Westpark	École secondaire publique Louis-Riel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
2	Rue Carrière en direction ouest, près du boulevard Orléans	École secondaire catholique Garneau/École élémentaire catholique Saint-Joseph d'Orléans	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation)</li> </ul>
3	Chemin Greenbank en direction sud, près de la voie Bending	École catholique St-Joseph	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
3	Chemin Cambrian en direction est, près du chemin Greenbank	École St. Cecilia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
3	Chemin Cedarview en direction nord, près du chemin Fallowfield	École intermédiaire Cedarview	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
3	Avenue River Run en direction ouest, près de la rue Grand Canal	École publique Half Moon Bay	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Dos d'âne allongés</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
3/24	Promenade Longfields en direction nord, près de la promenade Clearbrook	École secondaire catholique Pierre-Savard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
4	Avenue Kanata en direction est, près du chemin Goulbourn Forced	École secondaire All Saints	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
4	Chemin Klondike en direction ouest, près du chemin Sandhill	École publique South March	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
4/5	Promenade Terry-Fox en direction de ouest, près du chemin Old Second Line	École St. Isabel/École publique Kanata Highlands	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
5	Chemin Dunrobin en direction sud, près de la terrasse Porcupine	Projet pilote en milieu rural : village de Dunrobin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
6	Rue Abbott Est en direction est, près du chemin Shea	École secondaire Sacred Heart	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
6	Rue Stittsville Main en direction nord, près de la voie Bandelier	École St. Stephen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Nouveau passage pour piétons justifié à la hauteur de la voie Bandelier</li> </ul>
6	Rue Stittsville Main en direction sud, près de la rue Hobin	École Holy Spirit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
6	Rue Abbott en direction est, près de l'avenue Robert Grant	École secondaire catholique Paul-Desmarais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation), à la hauteur du croissant Talltree</li> </ul>
7	Promenade Bayshore en direction sud, près du 50, promenade Bayshore	École St. Rose of Lima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation) à la hauteur du feu (faisabilité technique à l'étude)</li> </ul>
7	Avenue Woodroffe en direction nord, près de la promenade Georgina	École publique D.-Roy-Kennedy/Académie Maryvale d'Ottawa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
7	Avenue Woodroffe en direction nord, près du rang Saville	École publique Woodroffe Avenue	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
7	Croissant Woodridge en direction ouest, près du 145, croissant Woodridge	École publique Bayshore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Mise à niveau les passages pour piétons (surélévation à la hauteur du feu)</li> </ul>
8	Promenade Meadowlands en direction ouest, près de la rue Thatcher	École St. Gregory	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation) à la hauteur du feu</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
8	Chemin Cassidy en direction sud, près de la ruelle Bruin	École secondaire Bell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
8	Chemin Old Richmond en direction sud, près de l'avenue Longwood	Our Lady Of Peace/Bells Corners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
8	Chemin Old Richmond en direction nord, près du privé Sanibel	Académie d'apprentissage Tarbiyah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
8/9	Chemin Greenbank en direction nord, près de la rue Harrison	École secondaire Sir Robert Borden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
9	Chemin Knoxdale en direction ouest, près du chemin Skipton	École St. John XXIII	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
9	Chemin Merivale en direction sud, près du chemin MacFarlane	École St. Monica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
9	Promenade Meadowlands en direction sud, près de la promenade Tiverton	École publique Sir Winston Churchill	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
9/16	Avenue Fisher en direction nord, près du privé Kintyre	École élémentaire et école secondaire catholiques St. Pius X	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
9/16	Avenue Fisher en direction sud, près de la promenade Meadowlands	École St. Rita	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Mise en place d'une intersection dotée de feux à l'intersection actuellement sans signalisation du croissant Normandy</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
10	Chemin Hunt Club en direction ouest, près de la rue Pike	Emplacement à vitesse élevée - (50-70 km/h indiqués)	• Panneaux d'affichage de la vitesse
10	Chemin Conroy en direction sud, près de la promenade Lorry-Greenberg	École publique Robert Bateman	• Panneaux d'affichage de la vitesse • Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante
10/18	Chemin Walkley en direction ouest, près du chemin Harding	Emplacement à vitesse élevée - (part modale des piétons élevée)	• Panneaux d'affichage de la vitesse
11	Chemin Ogilvie en direction ouest, près de la rue Appleford	École secondaire Gloucester	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante
11	Chemin de Montréal en direction est, près du chemin Ogilvie	Emplacement à vitesse élevée - (50-70 km/h indiqués + grands excès de vitesse)	• Panneaux d'affichage de la vitesse
11	Chemin Ogilvie en direction sud, près de la promenade La Vérendrye	École secondaire Colonel By	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante Réaménagement d'une intersection sans feux en une intersection surélevée à la hauteur de l'avenue Kender
12	Avenue King Edward en direction sud, près de la rue Bruyere	Emplacement à vitesse élevée - (part modale des piétons élevée)	• Panneaux d'affichage de la vitesse
12	Avenue McArthur en direction est, près de la rue Irwin-Miller	École publique Robert-E.-Wilson/École élémentaire catholique francophone Horizon-Jeunesse	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante
13	Boulevard St-Laurent en direction sud, près de l'avenue Noranda	École publique Queen Elizabeth	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante
13	Rue Crichton en direction ouest, près de la rue Vaughan	Parc New Edinburgh	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Coussins berlinois
13	Rue Queen Mary en direction ouest, près de l'avenue Edith	Parc Overbrook	• Symboles en thermoplastique • Panneaux d'affichage de la vitesse • Coussins berlinois

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
13	Rue Donald en direction est, près du privé Barnaby	École St. Michael/École secondaire technique d'Ottawa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
14	Aucun emplacement de contrôle automatisé de la vitesse	S.O.	S.O.
15	Avenue Lanark en direction ouest, près du privé Briarway	Centre Jules-Léger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
16	Promenade Riverside en direction sud, près de la place Mooney's Bay	Parc Mooney's Bay	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
16	Avenue Kitchener en direction ouest, près de la rue Cochrane	Parc Frank-J.-Licari/École publique Clifford-Bowey	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Dos d'âne allongés</li> </ul>
16	Promenade Prince of Wales en direction nord, près du chemin Falaise	École publique Carleton Heights	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
16	Avenue Fisher en direction nord, près de la rue Trent	École Turnbull	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
17	Avenue First en direction ouest, près de la rue Percy	Institut collégial Glebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
17	Avenue Bronson en direction nord, près de la voie Brewer	Parc Brewer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
17	Rue Main en direction sud, près de l'avenue Evelyn	École alternative Lady Evelyn/École secondaire Immaculata/École élémentaire catholique Au Cœur d'Ottawa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
17	Rue Bank en direction nord, près du croissant Wilton	Académie Blyth	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
18	Chemin Smyth en direction ouest, près de la rue Edgecombe	École publique Vincent-Massey/École secondaire Hillcrest/École secondaire catholique Franco-Cité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
18	Promenade Alta Vista en direction sud, près de l'avenue Ridgemont	École publique Charles-H.-Hulse/École secondaire Ridgemont	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
18	Chenis Heron en direction est, près de la promenade Baycrest	École secondaire pour adultes Queen of Angels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
18	Chemin Walkley en direction ouest, près du croissant Colliston	Parc Heron-Walkley	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
19	Chemin Innes en direction est, près de l'avenue Provence	École secondaire catholique Béatrice-Desloges	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
19	Boulevard Portobello en direction sud, près de la promenade Aquaview	École publique Avalon/École catholique St. Theresa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
19	Chemin Colonial en direction est, près de la promenade Delson	École publique Heritage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
20	Rue Osgoode Main en direction est, près de la rue Vance	École publique Osgoode	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
20	Chemin Rockdale en direction sud, près de la promenade Horizon	Emplacement pilote en zone rurale : village de Vars	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
21	Rue Bridge en direction sud, près du croissant Arthur	École publique Manotick	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
21	Rue Ottawa en direction est, près de la rue McBean	École secondaire South Carleton	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
21	Rue Manotick Main en direction sud, près de la promenade Highcroft	Emplacement pilote en zone rurale : village de Manotick	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
21	Rue Perth en direction ouest, près de la rue Cockburn	Emplacement pilote en zone rurale : village de Richmond	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> </ul>
22	Chemin Spratt en direction nord, près de la promenade Canyon Walk	École St. Jerome/École publique Steve-MacLean/École élémentaire catholique Bernard-Grandmaître	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
22	Promenade Kelly Farm en direction est, près de la promenade Findlay Creek	École publique Vimy Ridge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
23	Chemin Katimavik en direction ouest, près du chemin Castlefrank	École secondaire catholique Holy Trinity	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
23	Promenade Abbeyhill en direction est, près de la place Aldburn	École secondaire A.-Y.-Jackson	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
23	Promenade Bridgestone en direction ouest, près de la promenade Grassy Plains	École élémentaire publique Maurice-Lapointe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> <li>• Réaménagement d'une intersection sans feux en une intersection dotée de feux à l'angle du chemin Eagleson</li> </ul>

Quartier	Emplacement	À proximité de	Mesures proposées
23	Promenade Stonehaven en direction nord, près du croissant Tandalee	École St. Anne/École élémentaire catholique Élisabeth-Bruyère/École élémentaire Roch-Carrier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
23	Ch. Castlefrank en direction sud, près du chemin Kakulu	École élémentaire Castlefrank	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
23	Promenade Stonehaven en direction ouest, près de la voie Tamara	École catholique St. James	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
24	Promenade Longfields en direction nord, près de l'avenue Via Verona	École élémentaire catholique Pierre-Elliott-Trudeau/École secondaire St. Mother Teresa/École secondaire Longfields-Davidson Heights	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
24	Promenade Chapman Mills en direction est, près de la promenade Beatrice	École St. Emily/École élémentaire catholique Jean-Robert-Gauthier/École publique Chapman Mills	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
24	Promenade Crestway en direction est, près de la rue Oldfield	École St. Andrew	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> </ul>
24	Promenade Berrigan en direction ouest, près de la promenade Longfields	École élémentaire Berrigan/École secondaire Longfields-Davidson Heights	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
24	Promenade Stoneway en direction est, près de la voie Forest Gate	École publique Adrienne Clarkson	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Coussins berlinois</li> </ul>
24	Promenade Longfields en direction est, près de la promenade Mountshannon	École secondaire St. Mother Teresa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Symboles en thermoplastique</li> <li>• Panneaux d'affichage de la vitesse</li> <li>• Remplacer la source d'alimentation de la balise clignotante</li> <li>• Mise à niveau du passage pour piétons (surélévation)</li> </ul>

**Document 2 - Plan de mise en œuvre de 2025 — MISE À JOUR SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT**

Le tableau ci-dessous présente les initiatives lancées dans le cadre du Plan de mise en œuvre 2025 et leur état d'avancement en décembre 2025. Parmi ces initiatives figurent celles financées par les 18 millions de dollars alloués dans le budget de 2025 de la Ville pour le programme du Plan d'action en matière de sécurité routière.

**Budget du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2025 : 18 millions de dollars**

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2025	État d'avancement	Exécution
Sécurité des routes Ottawa	<b>Sois visible pour ta sécurité</b> L'initiative vise à conscientiser les usagers vulnérables de la route à l'importance d'être bien visibles lorsqu'ils circulent sur les routes d'Ottawa. Dans le cadre de cette initiative, des vêtements réfléchissants seront distribués aux résidents tout au long de l'automne. L'accent sera mis sur la sécurité des cyclistes et des piétons.	Usagers vulnérables de la route — Piétons et cyclistes	Sécurité des routes Ottawa en 2025	—	Terminé : En octobre 2025, plus de 3 000 lampes et réflecteurs ont été distribués à la population d'Ottawa dans dix casernes de pompiers en milieu urbain et de quatre casernes en milieu rural.	Services de la circulation, Planification des transports, Service des incendies d'Ottawa, Service de police d'Ottawa, Santé publique d'Ottawa
Sécurité des routes Ottawa	<b>Événement éducatif interactif pour promouvoir la sécurité des cyclistes et des piétons à proximité des véhicules lourds.</b> Tenue de deux événements interactifs à l'aide de véhicules lourds, de vélos et de silhouettes de piétons grandeur nature situées autour des véhicules lourds à différents endroits, dont certains sont visibles par le conducteur et d'autres se trouvent dans les grands et dangereux angles morts.	Usagers vulnérables de la route — Piétons et cyclistes	Sécurité des routes Ottawa en 2025	—	Terminé : Défi CN pour le CHEO (plus de 1 000 lampes et réflecteurs distribués aux participants à l'événement). Hôtel de ville — 2 octobre 2025 (plus de 150 participants)	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Information et sensibilisation sur les nouvelles infrastructures pour piétons</b> Information et sensibilisation sur les infrastructures pour piétons en place et nouvelles pour que tous les usagers de la route comprennent comment les utiliser convenablement.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Sécurité des routes Ottawa en 2025	—	Terminé : Deux événements éducatifs relatifs aux passages pour piétons prévus en septembre 2025 : – Voie Hemmingwood et promenade Centrepointe – Croissant Baypointe et promenade Cresthaven  Terminé : Utilisation des sentiers : 11 bénévoles de la Patrouille des sentiers ont effectué 40 heures de patrouille de sentiers pour sensibiliser les cyclistes et les piétons sur l'utilisation sécuritaire des sentiers.	Services de la circulation, Planification des transports Service de police d'Ottawa, Santé publique Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Cycle devancé pour les piétons et interdiction de virage à droite au feu rouge</b> Examen proactif des emplacements selon les critères du cycle devancé pour piétons afin d'instaurer cette mesure ou d'interdire le virage à droite au feu rouge, ou les deux, là où les critères sont satisfaits.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Ressources internes en personnel	—	Terminé : En tout, 208 feux pour piétons avec cycle devancé et 115 interdictions de virage à droite au feu rouge (chiffres pour l'ensemble de la ville).	Services de la circulation
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Synchronisation de la signalisation pour piétons</b> Suite de l'installation d'une nouvelle composante de synchronisation des feux de circulation faisant apparaître le signal autorisant le passage des piétons lorsqu'un véhicule déclenche le feu vert, le cas échéant. Cette fonction fait fond sur le logiciel et les critères élaborés en 2021.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Ressources internes en personnel	—	Terminé : Synchronisation des feux pour piétons à 19 endroits.	Services de la circulation
Programme des passages pour piétons	<b>Améliorations aux passages pour piétons</b> Affectation de fonds au Programme des passages pour piétons pour la réalisation des études de conception et des travaux	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	500 000	En cours : Conception et aménagement de trois sites prévus pour 2026 : – Prom. Parade et croiss. Stallion – Ch. Castlefrank et prom. Sheldrake – Pl. Rickey, entre prom. McKitrick et prom. McElroy	Services de la circulation
Programme d'évaluation de la sécurité des piétons	<b>Améliorations à la sécurité des piétons</b> Affectation de fonds supplémentaires au Programme d'évaluation de la sécurité des piétons (PESP)	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	1 500 000	En cours : – Rue Bridge et rue Manotick Main : étude fonctionnelle terminée; études techniques préliminaires et détaillées prévues en 2026 et en 2027.	Services de la circulation
Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir aux intersections	<b>Améliorations en matière d'accessibilité pour les piétons</b> Affectation de fonds supplémentaires au Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir aux intersections pour améliorer plus rapidement l'accessibilité aux emplacements visés par le programme.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	2 000 000	En cours : – Les travaux relatifs au lot du programme PAIR pour 2025 (13 sites) ont débuté à l'automne 2025. Quatre des treize sites sont achevés : Des Epinette, Transitway, Bathgate et Clearbrook. L'achèvement des neuf autres sites est prévu pour 2026. – Lot du programme PAIR pour 2026 (31 sites), études préliminaires achevées en 2025. Les études détaillées et la mise en œuvre sont prévues pour 2026 et 2027.	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Cours de sécurité à moto</b> Formation offerte à 100 motocyclistes par le biais d'un programme de formation subventionné	Usagers vulnérables de la route — Motocyclistes	Sécurité des routes Ottawa en 2025	-	Terminé : 16 séances — 114 participants	Services de la circulation
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Stratégie relative à la sécurité des motocyclistes</b> Mise en œuvre de mesures de sensibilisation, de mesures techniques et de mesures d'application de la réglementation indiquées dans la Stratégie relative à la sécurité des motocyclistes. Il s'agit notamment de continuer à bénéficier de l'apport des principaux intervenants internes et externes par l'intermédiaire du groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes et de procéder à un contrôle annuel des données relatives aux collisions.	Usagers vulnérables de la route — Motocyclistes	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	500 000	En cours : Des examens de la sécurité en service sont en cours pour trois couloirs, l'accent étant mis sur la sécurité des motocyclistes.	Services de la circulation

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2025	État d'avancement	Exécution
Programme d'amélioration de la sécurité à vélo	<b>Améliorations relatives à la sécurité à vélo</b> Affectation d'une partie des fonds alloués aux travaux au Programme d'amélioration de la sécurité à vélo afin de mettre en œuvre des améliorations pour les cyclistes à l'une des intersections suivantes : chemin Ogilvie et avenue Cummings; rue King Edward et promenade Sussex; promenade Alta Vista et avenue Industrial, rue Donald et promenade Vanier, promenade Sussex et rue St-Patrick ou rue Elgin et avenue Laurier. Tous ces emplacements en sont à différents stades pour ce qui est des études de conception fonctionnelle ou détaillée (déjà financées). Le financement sera attribué au premier projet « prêt à être réalisé »; les travaux pourront ainsi commencer dès que possible.	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	2 400 000	En cours : – Des fonds supplémentaires ont été alloués pour les travaux prévus à l'angle de la rue Elgin et de l'avenue Laurier. Les travaux ont commencé au début du mois de novembre 2025. Des feux de signalisation temporaires ont été installés et la mise en place des infrastructures électriques souterraines a débuté. Les travaux reprendront au printemps 2026. Hydro Ottawa réalisera certains travaux de réfection du côté sud de l'intersection au cours de l'hiver. – Financement partiel des travaux alloué pour la rue Donald et la promenade Vanier (en attente des résultats de la demande de financement fédéral pour les transports actifs).	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme d'amélioration de la sécurité à vélo	<b>Amélioration de la sécurité des cyclistes au moment du réasphaltage</b> Affectation de fonds au Programme d'amélioration de la sécurité à vélo pour la mise en œuvre de mesures qui amélioreront la sécurité des cyclistes lorsque des travaux de réasphaltage sont effectués (peinture thermoplastique, signalisation, marques sur la chaussée)	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	100 000	En cours : – Cinq emplacements ont été retenus pour l'application d'un traitement thermique avec marquage vert en pointillés sur la rue Bank en direction sud, entre Johnston et Hunt Club; les travaux seront réalisés en 2026. – Deux emplacements situés sur le chemin Innes, entre Jeanne-D'Arc et Tenth Line; les travaux seront réalisés en 2026.	Services de la circulation, Planification des transports, Services d'infrastructure
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Verrouillage au feu jaune</b> Le verrouillage au feu jaune améliore l'expérience des cyclistes aux intersections semi-automatisées. Le logiciel étant au point, examen des emplacements sur demande, puis installation du dispositif dans le respect des critères.	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	Ressources internes en personnel	–	Terminé : Des dispositifs de verrouillage au feu jaune ont été installés à 292 endroits (total pour l'ensemble de la ville).	Services de la circulation
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Borne de détection des vélos</b> Poursuite du projet pilote d'installation de bornes de détection des vélos aux intersections où se trouvent des feux de circulation ou un croisement avec des sentiers polyvalents, selon les besoins	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	Programme de systèmes perfectionnés de gestion de la circulation 2025	–	En cours : Essais en cours	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Information et sensibilisation sur les véhicules récréatifs motorisés</b> Campagne d'information et de sensibilisation liée à l'utilisation de véhicules récréatifs motorisés dans les écoles rurales pour s'assurer que tous les usagers de la route sont au courant des dangers et des pratiques sécuritaires.	Secteur rural	Sécurité des routes Ottawa en 2025	–	Terminé : – Une campagne éclair de sécurité en VTT a eu lieu en septembre 2025 sur le sentier de la forêt de Marlborough.	Services de la circulation Service de police d'Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Amélioration des courbes dans les secteurs ruraux</b> Amélioration du tracé des courbes horizontales répertoriées par le nouveau processus d'évaluation du réseau pour améliorer la sécurité. De 1 à 5 emplacements à améliorer.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	120 000	Terminé : Des panneaux directionnels à chevrons ont été installés aux endroits suivants : chemin Carp, à environ 750 m au sud de la promenade Thomas-A.-Dolan; chemin Carp, à environ 1 600 m au sud de la promenade Thomas-A.-Dolan; chemin Carp, à environ 350 m au nord du chemin Holland Hill; chemin Snake Island, entre le chemin McGuire et le chemin Stagecoach.	Services de la circulation
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Signalisation et éclairage des routes rurales</b> Recenser de manière proactive les emplacements comportant des panneaux d'arrêt auxquels il faut apporter des améliorations en zone rurale, par exemple en installant des panneaux d'arrêt surdimensionnés, des panneaux indiquant l'approche d'un panneau d'arrêt, des feux clignotants ou un éclairage de repérage à DEL aux intersections en fonction de l'évaluation du réseau. De 1 à 10 emplacements à améliorer.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	100 000	Terminé : Nouveau lampadaire installé à l'intersection des chemins Ramsayville et Ridge.  Terminé : Barres d'arrêt espacées installées aux intersections suivantes : chemin Woodkilton et chemin Kinburn Side, chemin Carp et chemin McGee Side, chemin Blanchfield et chemin Snake Island, chemin Barnsdale N et promenade Moodie, chemin Upper Dwyer Hill et chemin Vaughan Side, chemin Galetta Side et chemin Upper Dwyer Hill, promenade Roger-Stevens et chemin Malakoff, chemin Manotick Station et chemin Snake Island, rue Stittsville Main/chemin Huntley et chemin Flewellyn ainsi que chemin Ramsayville et chemin Ridge.	Services de la circulation

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2025	État d'avancement	Exécution
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Amélioration des intersections obliques en zone rurale</b> Affecter des fonds supplémentaires à la mise en œuvre de modifications géométriques à une ou plusieurs intersections obliques en zone rurale (chemin Dunrobin et chemin Constance Bay; chemin Navan et chemin Trim; chemin Leitrim et chemin Russell; chemin Canon Smith et rue Fitzroy). Tous ces emplacements en sont à différents stades pour ce qui est des études de conception fonctionnelle ou détaillée (déjà financées). Le financement sera attribué au premier projet « prêt à être réalisé »; les travaux pourront ainsi commencer dès que possible.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	4 000 000	Terminé : Étude de conception fonctionnelle de l'intersection de la promenade Canon Smith et de la rue Fitzroy. Les auteurs de l'étude de conception fonctionnelle ont recommandé à la Ville d'Ottawa de ne pas apporter de modifications géométriques immédiates à l'intersection et de mettre en œuvre des améliorations non géométriques à faible coût.  En cours : – Évaluation environnementale concernant les chemins Dunrobin et Constance Bay – Étude de conception fonctionnelle concernant les chemins Navan et Trim – Étude de conception fonctionnelle concernant les chemins Leitrim et Russell  En attente : Études techniques détaillées des chemins Dunrobin et Constance Bay — En attente (dans l'attente des conclusions de l'évaluation environnementale)	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Bordures sécuritaires</b> Aménagement de bordures sécuritaires sur les routes rurales dans le cadre du Programme de réasphaltage de 2024. Le nombre total de couloirs est à déterminer.	Secteur rural	Programme de réasphaltage des routes	–	Terminé : 13 couloirs routiers ruraux dans le cadre du Programme de réasphaltage de 2025.	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Bandes rugueuses</b> Aménagement de bandes rugueuses sur les routes rurales au moment du réasphaltage. Le nombre total de couloirs est à déterminer.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	500 000	En cours : Projets avec mise en œuvre prévue en 2026 : Chemin Limbank, entre les chemins Rideau et Mitch-Owens, Chemin Rideau, entre les chemins River et Bowesville, Promenade Thomas-A-Dolan, entre les chemins Carp et Dunrobin, Chemin Fourth Line, entre le chemin Dilworth et la promenade Willisbrook, Chemin Dilworth, entre le chemin Third Line et la promenade Rideau Valley Sud	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Entretien des routes	<b>Entretien des accotements dans les zones rurales</b> Poursuivre l'examen du processus d'établissement de l'ordre de priorité en ce qui concerne l'entretien des accotements élaboré dans le cadre du PASR de 2020. Mise à niveau d'environ 20 km linéaires d'accotements en gravier sur des routes rurales afin de réduire le nombre d'incidents liés au dénivellement en bordure de chaussée.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	125 000	En cours : 18 couloirs (6 km) seront entretenus en 2025; 7 couloirs (3 km) feront l'objet d'un report en 2025 (réfection prévue en 2026).  – Remarque : 9 couloirs (2 km) reportés en 2024 (financés par le PASR 2024) – 7 couloirs (1,95 km) achevés en 2025; les 2 autres emplacements (0,05 km) seront effectués en 2026	Services routiers, Services de la circulation
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Virages à gauche protégés</b> Mise en place d'un cycle de virage à gauche protégé et aménagement d'au plus 5 virages du genre, là où des modifications à la géométrie ne sont pas nécessaires.	Intersections	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	150 000	Terminé : Cinq emplacements retenus pour les cycles de virage à gauche protégé : – Avenue Woodroffe et chemin Knoxdale/promenade Medhurst – Chemin Innes et promenade Lanthier/promenade Preswick – Promenade Blohm et chemin Hunt Club – Chemin Robertson et chemin Northside – Chemin Baseline, promenade John-Sutherland et promenade Valley Stream	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Études sur la sécurité ferroviaire</b> Évaluation détaillée de la sécurité avec les autorités ferroviaires à 29 passages à niveau. Financement supplémentaire pour répondre aux autres recommandations en matière d'éclairage de rue recensées dans le cadre de l'évaluation détaillée de la sécurité de 2024.	Intersections	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	230 000	En cours : – Amélioration de l'éclairage de rue à un passage à niveau – Évaluations détaillées de la sécurité menées avec Nylene et CN à 14 passages à niveau – Évaluations détaillées de la sécurité menées en collaboration avec VIA Rail Canada à 8 passages à niveau	Services de la circulation, Autorité ferroviaire
Programme des nouveaux dispositifs de signalisation	<b>Dispositifs de signalisation</b> Affectation de fonds au Programme des nouveaux dispositifs de signalisation afin d'aménager une ou plusieurs intersections qui répondent aux exigences en matière de feux de circulation. Le financement sera attribué au premier projet « prêt à être réalisé »; les travaux pourront ainsi commencer dès que possible.	Intersections	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	5 000 000	En cours : Des fonds supplémentaires ont été alloués aux projets concernant les chemins Conroy et Davidson (secteur urbain) — actuellement à l'étape des études techniques détaillées — ainsi qu'au chemin Barnsdale et à la promenade Rideau Valley (secteur rural) — actuellement à l'étape des études fonctionnelles et des études techniques préliminaires.	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Initiative de partenaires	<b>Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa (SPO)</b> Continuer à soutenir les initiatives en matière d'éducation et de contrôle décrites dans le modèle de déploiement de l'« Initiative de contrôle intégré fondée sur le renseignement », qui s'appuie sur les domaines prioritaires du Plan d'action en matière de sécurité routière.	Conducteurs à haut risque — Tous	Ressources internes en personnel	–	En cours	Service de police d'Ottawa

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2025	État d'avancement	Exécution
Initiative de partenaires	<b>Semaine des jeunes pour la sécurité routière</b> Initiative de sensibilisation concernant la conduite avec facultés affaiblies (drogue et alcool) et les distractions au volant pour les adolescents	Conducteurs à haut risque — Facultés affaiblies et distraction	Ressources internes en personnel	—	Lancé : Planification de trois activités de sensibilisation à la conduite avec facultés affaiblies, à la distraction au volant et à la conduite agressive à l'aide d'un simulateur de conduite. (Reporté à 2026)	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Contrôle des conducteurs aux facultés affaiblies</b> Mener des campagnes éclair de contrôle des conducteurs aux facultés affaiblies par l'entremise du Programme R.I.D.E. et d'autres contre-mesures visant les conducteurs aux facultés affaiblies sur tout le territoire de la ville en s'appuyant sur le Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa.	Conducteurs à haut risque — Facultés affaiblies	Ressources internes en personnel	—	Terminé : Mai 2025 — Activité de sensibilisation sur la conduite avec facultés affaiblies destinée aux élèves du secondaire.  153 campagnes éclair R.I.D.E. menées par le SPO en 2025.	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Laisse faire le cellulaire</b> Campagne continue de contrôle de la distraction au volant à l'échelle de la ville	Conducteurs à haut risque — Distraction	Ressources internes en personnel	—	Lancé : Planification de deux activités pendant la semaine du 20 octobre 2025 sur le campus de l'Université d'Ottawa et au Collège Algonquin. (Reporté à 2026; dans le cadre de la « Semaine des jeunes pour la sécurité routière »)	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Plans de circulation à 30 km/h sur les routes locales</b> Poursuite de l'intégration d'éléments techniques indiqués dans les Lignes directrices sur la conception de routes dont la limite de vitesse est de 30 km/h aux routes nouvelles ou à celles faisant l'objet d'une réfection.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Programme de réfection intégrée des chaussées, des égouts et des conduites d'eau principales	—	En cours : Des aménagements et des mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h sont en cours de réalisation ou ont déjà été mis en place dans 15 rues résidentielles locales dans le cadre de projets de réfection intégrés de routes, d'égouts et de conduites d'eau principales.	Services de la circulation, Planification des transports, Services de la planification Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Contrôle automatisé de la vitesse</b> Installation de 24 radars photographiques à proximité des écoles, des terrains de jeux et des parcs et, conformément aux directives du Comité de l'agriculture et des affaires rurales, à quatre emplacements pilotes en zone rurale.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Radars photographiques en 2025	—	Annulé : En octobre 2025, le gouvernement de l'Ontario a adopté le projet de loi 56 intitulé Loi de 2025 visant à bâtir une économie plus concurrentielle, lequel mettait fin à l'utilisation des radars automatiques dans les zones scolaires et les zones de sécurité communautaire.	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Effectuer un examen afin de choisir le meilleur modèle de prestation de services pour la mise en œuvre de caméras dans les autobus scolaires.</b> Présentation au Comité des transports, en 2025, d'un plan de mise en œuvre du programme s'appuyant sur les travaux réalisés avec les consortiums d'autobus scolaires et les parties concernées afin d'évaluer les modes de prestation de services et de déterminer le meilleur.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Ressources internes en personnel	—	Terminé : Examen terminé	Services de la circulation
Mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires	<b>Mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires</b> Conformément aux exigences du programme, mise en œuvre de mesures techniques de modération de la circulation à proximité de 3 écoles.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	625 000	En cours : Trois emplacements à l'étape de la planification : – Promenade Findlay Creek, entre la rue Bank et le chemin Albion. – Chemin Knoxdale, entre l'avenue Woodroffe et le chemin Hunt Club. – Boulevard Varennes, entre le chemin Watters et la rue Valin.	Services de la circulation, Planification des transports, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Mise aux normes des feux clignotants dans les zones scolaires</b> Déplacement de certains panneaux et feux clignotants, dans la foulée de l'examen de conformité des zones scolaires en 2022 à la suite de la modification du Règlement 615 et de l'introduction de nouveaux panneaux de signalisation. Des améliorations liées à la signalisation et à l'emplacement des feux clignotants sont requises à un certain nombre d'emplacements.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	100 000	En cours : Modernisation des emplacements équipés de feux clignotants : rue Bank (direction sud), Chemin Mitch-Owens (direction est), Chemin Mitch-Owens (direction ouest), chemin Kinburn Side (direction est), chemin Kinburn Side (direction ouest) et chemin Snake Island.	Services de la circulation
Modification des limites de vitesse	<b>Panneaux de limite de vitesse aux entrées de secteurs</b> Installation de panneaux de limite de vitesse de 40 ou 30 km/h à l'entrée des secteurs conformément aux politiques actuelles de façon à doubler le nombre d'installations annuelles, pour passer à une par quartier.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2025	50 000	Terminé : Installation de nouveaux panneaux de limite de vitesse à l'entrée de 18 quartiers.	Services de la circulation
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Vérifications de la sécurité routière</b> Mise en œuvre proactive des vérifications de la sécurité routière pour les projets de voirie dirigés par la Ville.	Culture en matière de sécurité routière	Ressources internes en personnel	—	Terminé : Dix vérifications réalisées dans le cadre de projets de transport menés par la Ville.  En cours : Douze vérifications de la sécurité routière sont en cours et neuf autres devraient débuter prochainement.	Services de la circulation, Planification des transports, Services d'infrastructure
Sécurité des routes Ottawa	<b>Stratégie de communication et d'information sur la sécurité routière</b> Poursuite des initiatives présentées dans la Stratégie de communication et d'information du PASR en mettant l'accent sur l'implantation d'une nouvelle culture en matière de sécurité routière parmi les usagers de la route à l'échelle de la ville.	Culture en matière de sécurité routière	Sécurité des routes Ottawa en 2025	—	Terminé : – Janvier : conduite avec facultés affaiblies – Février : Distraction au volant – Mars : Conduite agressive – Avril : Cyclistes et Intersections – Mai : Motocyclistes, piétons et zones rurales – Juin : Conduite agressive et distraction au volant – Juillet : Motocyclistes et routes rurales – Août : Conduite agressive et distraction au volant – Septembre et octobre : Intersections, cyclistes et piétons – Novembre : Conduite agressive et conduite avec facultés affaiblies – Décembre : Conduite avec facultés affaiblies	Services de la circulation, Information du public et Relations avec les médias, Santé publique Ottawa

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2025	État d'avancement	Exécution
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Formation en matière de sécurité routière (École de la sécurité)</b> Poursuite des séances de formation en sécurité routière virtuelles à tout le personnel de la Ville qui prend des décisions au sujet du réseau de transport pour implanter une culture de la sécurité routière dans toute l'organisation. Cette formation porte sur les facteurs ayant une incidence sur les collisions, les facteurs humains associés à la conception et la façon dont les usagers utilisent le réseau.	Culture en matière de sécurité routière	Sécurité des routes Ottawa en 2025	-	Terminé : Une séance a été organisée, à laquelle 15 personnes ont participé.	Services de la circulation
Initiative de partenaires	<b>Comité d'examen des collisions mortelles</b> Réalisation d'un examen de toutes les collisions mortelles survenues dans la ville pour déterminer les facteurs qui entrent en jeu et trouver des contre-mesures de sensibilisation et d'ingénierie en tenant compte de leur faisabilité, conformément au mandat du Comité.	Tout	Ressources internes en personnel	-	En cours : Dépôt du rapport provisoire du Comité d'examen des collisions mortelles au quatrième trimestre de 2025.	Service de police d'Ottawa, Services de la circulation, coroner régional principal, Santé publique Ottawa
Sécurité des routes Ottawa	<b>Diverses activités de sensibilisation communautaire</b> Organisation ou soutien de 35 initiatives et activités de sensibilisation communautaire à divers emplacements.	Tout	Sécurité des routes Ottawa en 2025	-	Terminé : – Événements auxquels le personnel de Sécurité des routes Ottawa a participé, qu'il a organisés ou qu'il a soutenus en 2025 : 61 – Distribution de 1 066 panneaux « Ralentez pour nous » aux résidents et de plus de 422 panneaux aux bureaux des conseillers municipaux.	Services de la circulation

### Document 3 — Mise à jour sur la localisation des emplacements où des feux de circulation sont justifiés

Les emplacements où des feux de circulation sont justifiés sont énumérés dans le tableau 1 ci-dessous par quartier; des désignations de zones ont été indiquées pour faciliter l'identification des emplacements situés dans des environnements urbains, de banlieue et ruraux. Lorsqu'un emplacement répond aux critères minimaux justifiant l'installation de feux de circulation, celui-ci est ajouté à la liste des feux de circulation justifiés du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation. Les priorités de cette liste sont organisées selon différents facteurs, dont l'importance des critères justificatifs, le taux de collisions, le débit journalier moyen annuel (DJMA), la limite de vitesse et l'environnement. L'ordre de priorité des emplacements peut changer, selon les nouvelles données sur la circulation qui sont recueillies et examinées, et selon les ajouts d'emplacements justifiés. La liste des priorités comprend tous les emplacements de signaux de circulation justifiés, qu'ils soient en secteur urbain, en banlieue ou en secteur rural. Les emplacements ci-dessous ne sont pas classés par ordre de priorité.

**Tableau 1. Emplacements des feux de circulation justifiés — État du financement**

No	État du financement	Quartier	Désignation de la zone	Emplacement	Type de dispositif de régulation de la circulation	Commentaires
1	Financement en attente	1	Urbain	Promenade Montcrest, à l'angle du chemin Watters	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
2	Financement en attente	3	Urbain	Chemin Jockvale, à l'angle de la rue Laming et de la promenade Weybridge Nord	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
3	Prévu — Financement provenant du Programme des mesures de contrôle aux intersections	3/21	Rural	Chemin Barnsdale, à la hauteur du chemin Greenbank	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
4	Financement partiel ou en attente	3/24	Urbain	Chemin Jockvale, à la hauteur de la promenade Longfields	À déterminer	Études de conception fonctionnelle en attente. Les études détaillées seront suspendues jusqu'au prolongement de la promenade Chapman Mills.
5	Financement en attente	4	Urbain	Avenue Carling, à 320 m à l'est du chemin March	Feu pour piétons	Les études techniques ne sont pas encore commencées. La justification fera l'objet d'une nouvelle évaluation après la fermeture de l'embranchement sud de l'intersection (le passage à niveau sera fermé).
6	Financement en attente	4	Urbain	Chemin March Valley, à la hauteur de la promenade Terry-Fox	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
7	Financement partiel	5	Rural	Promenade Donald-B.-Munro/chemin Old Carp, à la hauteur du chemin March	À déterminer	Les études fonctionnelles sont en cours; les études détaillées devraient commencer en 2026. En attente du financement pour les travaux.
8	Prévu — Financement provenant du Programme des mesures de contrôle aux intersections	5	Rural	Chemin March, à l'angle du chemin Diamondview	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
9	Travaux terminés	6	Urbain	Promenade Huntmar, à l'angle du chemin Maple Grove	Feux de circulation	Travaux réalisés en 2024
10	Financement partiel	6	Urbain	Rue Abbott, à l'angle du chemin Shea	À déterminer	Les études fonctionnelles seront lancées en 2026 dans le cadre du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2026. En attente du financement pour les études détaillées et les travaux.
11	Financement en attente	6	Urbain	Rue Abbott, à l'angle du chemin Iber	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
12	Entièrement financé	8	Urbain	Chemin Baseline, à l'angle du croissant Rockway	Feux de circulation	Études fonctionnelles terminées; charte du projet en cours pour les études détaillées en 2026 et les travaux en 2027. Financement des travaux alloué dans le cadre du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2024.
13	Financement en attente	8/16	Urbain	Avenue Clyde, à l'angle de l'avenue Laperriere	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
14	Financement en attente	9	Urbain	Chemin MacFarlane, à l'angle de la rue Deakin	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.

No	État du financement	Quartier	Désignation de la zone	Emplacement	Type de dispositif de régulation de la circulation	Commentaires
15	Entièrement financé	10	Urbain	Chemin Conroy N, à l'angle du chemin Davidson S	À déterminer	Étude de conception fonctionnelle terminée. L'examen de l'Étude d'évaluation environnementale municipale de portée générale est commencé. Études détaillées en cours. Financement intégral des travaux alloué en vertu du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2022, du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2025 (retour du financement), du PASR de 2024 et de 2025 ainsi que du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2026.
16	Financement partiel	10	Urbain	Chemin Davidson, à l'angle du chemin Hawthorne	À déterminer	Études fonctionnelles en cours. L'Étude d'évaluation environnementale municipale de portée générale débutera en 2026. En attente du financement pour les travaux.
17	Financement partiel	10	Urbain	Chemin Conroy, à l'angle de l'avenue Queensdale	À déterminer	Études fonctionnelles réalisées en 2019. Compte tenu du temps écoulé, il faudra revoir les études fonctionnelles avant de procéder aux études techniques et à l'estimation des coûts. En attente du financement pour les études détaillées et les travaux.
18	Financement en attente	10	Urbain	Chemin Albion, à l'angle du chemin Johnston	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
19	Financement en attente	10/20	Urbain	Chemin Anderson, à l'angle du chemin Leitrim	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
20	Financement en attente	10/20	Urbain	Chemin Leitrim, à l'angle du chemin Ramsayville S	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
21	Financement en attente	11	Urbain	Chemin Blair, à l'angle de la rue Claver	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis (partage des coûts avec la CCN)
22	Travaux terminés	14	Urbain	Avenue Laurier, à l'angle de la Percy	Feux de circulation	Travaux réalisés en 2025
23	Entièrement financé	14	Urbain	Rue Somerset, à l'angle de la rue Bay	Feux de circulation	Les études fonctionnelles et détaillées et les travaux regroupés avec le Projet de réfection intégrée de la rue Bay (2025-2026). Financement supplémentaire pour les travaux alloué par l'entremise du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2026. Travaux prévus en 2026.
24	Financement en attente	14	Urbain	Rue Preston, à l'angle de la rue St-Anthony	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
25	Financement en attente	14	Urbain	Rue Booth, à l'angle de la rue Orangeville	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
26	Financement partiel	15	Urbain	Avenue Parkdale, à l'angle de la promenade Sherwood	Feux de circulation	Les études fonctionnelles sont en cours; les études détaillées devraient commencer en 2026. Financement partiel des travaux alloué dans le budget du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2026.
27	Financement en attente	18	Urbain	Rue Bantree, à l'angle du chemin Old Innes	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
28	Travaux terminés	19	Rural	Chemin Frank-Kenny, à l'angle du chemin Innes	Carrefour giratoire	Travaux réalisés en 2024
29	Entièrement financé	19	Rural	Chemin Milton, à l'angle du chemin Navan	Carrefour giratoire	Études détaillées en cour; travaux en 2025-2026. Financement des travaux alloué dans le cadre du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2025.
30	Financement en attente	19	Urbain	Rue Joshua, à l'angle du chemin Renaud	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.

No	État du financement	Quartier	Désignation de la zone	Emplacement	Type de dispositif de régulation de la circulation	Commentaires
31	Prévu — Financement provenant du Programme des mesures de contrôle aux intersections	19	Urbain	Chemin Mer-Bleue O, à l'angle du chemin Navan	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
32	Financement en attente	19	Rural	Chemin Colonial, à l'angle du chemin Frank-Kenny	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
33	Prévu — Financement provenant du Programme des mesures de contrôle aux intersections	19	Rural	Chemin Tenth Line, à l'angle du chemin Wall	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
34	Financement en attente	19/20	Rural	Chemin Frank-Kenny, à l'angle du chemin Russell	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
35	Financement partiel — Programme des mesures de contrôle aux intersections	20	Rural	Chemin Boundary, à l'angle du chemin Mitch-Owens	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
36	Financement en attente	20	Rural	Chemin Apple Orchard et chemin Parkway, à l'angle du chemin Stagecoach	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
37	Financement en attente	20	Rural	Rue Bank, à l'angle des chemins Dalmeny et Merivale	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
38	Financement en attente	20	Rural	Chemin Hawthorne, à l'angle du chemin Rideau	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
39	Financement en attente	20	Rural	Chemin Snake Island, à l'angle du chemin Stagecoach	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
40	Financement en attente	20	Rural	Promenades Nixon et Roger-Stevens, à l'angle du chemin River	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
41	Financement en attente	20	Rural	Chemins Milton et Sabourin, à l'angle du chemin Russell	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
42	Financement en attente	20	Rural	Chemin Albion, à l'angle du chemin High	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
43	Entièrement financé	21	Rural	Chemin Barnsdale, à l'angle de la promenade Rideau Valley	Feux de circulation	Examen des études fonctionnelles en cours. Études détaillées en cours. Financement complet des travaux alloué dans le cadre du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2023, de 2024 et de 2025.
44	Financement partiel	21	Rural	Chemin Eagleson, à l'angle du chemin Flewellyn	À déterminer	Études fonctionnelles en cours. Les études détaillées seront lancées grâce à un financement en vertu du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2026. En attente du financement pour les travaux.
45	Financement partiel — Programme des mesures de contrôle aux intersections	21	Rural	Chemin Flewellyn, à l'angle du chemin Shea	À déterminer	Financé par le Programme des mesures de contrôle des intersections de Planification des transports
46	Entièrement financé	23	Urbain	Promenade Bridgestone, à l'angle du chemin Eagleson	Feux de circulation	Études fonctionnelles réalisées en 2025. Études détaillées en 2026. Financement des travaux alloué dans le cadre du Programme des nouveaux dispositifs de signalisation de 2025. Travaux prévus : 2027.

No	État du financement	Quartier	Désignation de la zone	Emplacement	Type de dispositif de régulation de la circulation	Commentaires
47	Financement en attente	23	Urbain	Chemin Maple Grove, à l'angle du chemin Silver Seven	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.
48	Financement en attente	23	Urbain	Promenade Stonehaven, à l'angle de la promenade Stonemeadow	À déterminer	Les études techniques ne sont pas encore commencées. Financement requis.

## Document 4 — Résultats de l'étude pilote sur le contrôle automatisé de la vitesse dans les couloirs à grande vitesse

En octobre 2021, le Conseil municipal a approuvé une étude pilote visant à examiner la possibilité d'étendre le programme de contrôle automatisé de la vitesse au-delà des zones situées à proximité des écoles et des parcs, en ciblant les axes routiers à grande vitesse où les excès de vitesse et les courses de rue sont des problèmes connus. Des orientations supplémentaires ont été données pour que le projet pilote inclue deux sites situés le long d'axes routiers à grande vitesse où la fréquentation piétonne est faible, et deux autres au sein de collectivités où la fréquentation piétonne est élevée.

Entre 2022 et 2023, des critères ont été élaborés pour choisir les sites pilotes appropriés. Les critères de sélection finale comprenaient les limites de vitesse affichées, l'historique des collisions, les problèmes de vitesse documentés (respect des limites, grands excès de vitesse), la fréquentation piétonne et la proximité des panneaux d'affichage de la vitesse. Le tableau 1 ci-dessous présente les détails des quatre sites retenus.

**Tableau 1 — Informations sur les sites pilotes**

Emplacement	Type	Caractéristiques
Chemin Hunt Club, entre la rue Pike et la promenade Lorry Greenberg	Vitesse élevée/forte proportion de conducteurs roulant à de très grandes vitesses	<ul style="list-style-type: none"><li>- Limites de vitesse affichées comprises entre 50 et 70 km/h</li><li>- Historique des collisions liées à la vitesse</li></ul>
Chemin de Montréal, entre le privé Foxborough et ruelle Bethamy et le chemin Ogilvie		<ul style="list-style-type: none"><li>- Forte proportion de véhicules roulant à au moins 15 km/h au-dessus de la limite autorisée</li></ul>
Avenue King Edward, entre la rue Cathcart et la rue St-Andrew	Vitesse élevée/Flux piétonnier élevé avec un faible respect des limites de vitesse	<ul style="list-style-type: none"><li>- Historique des collisions liées à la vitesse</li><li>- Faible respect des limites de vitesse affichées</li></ul>
Chemin Walkley, entre la promenade Halifax et le chemin Harding		<ul style="list-style-type: none"><li>- Part modale des piétons élevée (un pourcentage élevé du nombre total de déplacements dans le secteur s'effectue à pied).</li></ul>

Pour évaluer correctement l'efficacité des radars photographiques, il faut disposer de données sur la vitesse avant et après leur installation. Aux fins de l'évaluation de l'étude pilote :

- **les données préalables à l'installation** ont été recueillies entre juin 2023 et octobre 2023 afin de déterminer les vitesses de circulation de référence;
- **les données post-installation** ont été recueillies au cours de la phase pilote d'un an, qui s'est déroulée de février 2024 à février 2025.

Les radars photographiques ont permis de recueillir des données chaque mois sur une période de 24 heures en semaine.

Les trois indicateurs de vitesse suivants sont utilisés pour déterminer si un radar photographique est efficace pour réduire la vitesse.

- **Respect des limites de vitesse** — Pourcentage de véhicules circulant à une vitesse égale ou inférieure à la limite de vitesse affichée. Un radar est considéré comme efficace lorsque ce pourcentage augmente.
- **Vitesse au 85<sup>e</sup> centile** — Généralement appelée « vitesse nominale », il s'agit de la vitesse à laquelle 85 % des véhicules circulent à la vitesse indiquée ou à une vitesse inférieure. Un radar est considéré comme efficace si cette valeur diminue.
- **Nombre de cas de grands excès de vitesse** — Pourcentage des véhicules circulant à une vitesse supérieure de 15 km/h ou plus à la limite autorisée. Un radar est considéré comme efficace si ce pourcentage diminue.

Au cours de cette étude pilote, 117 826 contraventions pour excès de vitesse ont été données sur les quatre sites. Grâce à ces mesures de contrôle et à la présence des radars, l'analyse des données sur la vitesse recueillies révèle une baisse de la vitesse à tous les sites pilotes. En ce qui concerne les trois indicateurs de vitesse, ces sites ont affiché en moyenne :

- une augmentation de 261 % du respect des limites de vitesse;
- une baisse de 23 % de la vitesse au 85<sup>e</sup> centile;
- une baisse de 94 % du pourcentage de conducteurs commettant de grands excès de vitesse.

Les données semblent également indiquer que plus les radars sont en place depuis longtemps, plus le comportement des conducteurs s'améliore. Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau 2 ci-dessous.

**Tableau 2 — Comportement des conducteurs à quatre sites pilotes situés dans des couloirs à grande vitesse**

<b>À compter de la date de mise en service des radars</b>	<b>Respect de la limite de vitesse indiquée</b>	<b>Vitesse au 85<sup>e</sup> centile (km/h)</b>	<b>Exemples Grands excès de vitesse</b>
Avant	24 %	68	18 %
Au bout de trois mois	83 %	54	1 %
Au bout de six mois	85 %	53	moins de 1 %
Au bout d'un an	92 %	51	moins de 1 %

Les conclusions de l'étude pilote sur le contrôle automatisé de la vitesse dans les couloirs à grande vitesse montrent que les radars photographiques entraînent vraiment une diminution des excès de vitesse sur les rues artérielles à grande vitesse.

## Document 5 — Résumé des données – Sondage annuel auprès du public

Une société d'experts-conseils a été mandatée pour mener le sondage annuel auprès du public sur le Plan d'action en matière de sécurité routière. Dans le cadre de ce sondage, un échantillon aléatoire de résidents d'Ottawa a été sélectionné afin que l'on puisse évaluer leur degré de sensibilisation et leurs attitudes concernant la sécurité routière, le Plan de sensibilisation et de communication du Plan d'action en matière de sécurité routière ainsi que le Programme de contrôle automatisé de la vitesse.

Le sondage en ligne s'est déroulé du 18 au 29 juillet 2025 et a permis de recueillir les réponses de 1 216 résidents. Les résultats de ce sondage annuel servent à orienter les stratégies de communication et à définir les objectifs du Plan d'action en matière de sécurité routière.

Un résumé des données recueillies révèle ce qui suit.

- Opinion à l'égard de la sécurité routière
  - Quatre-vingt-deux pour cent des répondants s'accordent pour dire que la sécurité routière est un sujet de préoccupation à Ottawa.
  - La distraction et la conduite agressive constituent les deux principaux problèmes affectant la sécurité routière à Ottawa.
- Opinion à l'égard du Plan de sensibilisation et de communication du Plan d'action en matière de sécurité routière
  - Environ un répondant sur trois a lu, vu ou entendu une publicité faisant la promotion de la sécurité routière à Ottawa au cours des 12 derniers mois.
  - Parmi ceux qui se souviennent des publicités, 81 pour cent estiment qu'elles sont faciles à comprendre et 62 pour cent estiment qu'elles sont efficaces pour sensibiliser le public aux questions liées à la sécurité routière.
- Opinion à l'égard de l'application de la réglementation concernant le contrôle automatisé de vitesse et de la gestion de la vitesse
  - Quatre-vingt-huit pour cent des répondants savent que la Ville utilise des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse près des écoles et des parcs, tandis qu'un peu plus de la moitié des répondants sont au courant de l'étude pilote sur les couloirs à vitesse élevée menée en dehors de ces zones
  - Quatre-vingt-deux pour cent sont favorables à leur utilisation dans les zones où se trouvent des enfants, à proximité des écoles.
  - Quatre-vingt-deux pour cent sont favorables à leur utilisation dans les zones proches des parcs et des terrains de jeu.
  - Cinquante-trois pour cent sont favorables à leur utilisation sur « toute route où l'on constate des excès de vitesse ».

- Cinquante-deux pour cent sont favorables à leur utilisation dans les couloirs à vitesse élevée.
- Soixante-cinq pour cent sont favorables à l'utilisation de radars photographiques pour donner des contraventions aux conducteurs qui roulent trop vite.
- Quarante et un pour cent ont reçu un billet suite à un contrôle par radar photographique, et parmi eux, 74 pour cent ont déclaré que cela avait changé leur comportement.
- Soixante-treize pour cent sont favorables à ce que les recettes issues de l'application de la réglementation à l'aide de radars photographiques soient réinvesties dans des initiatives de sécurité routière visant à réduire le nombre d'accidents mortels et de blessures graves.

## Document 6 - Plan de mise en œuvre pour 2026

Le tableau suivant présente les initiatives qui seront entreprises dans le cadre du Plan de mise en œuvre pour 2026. Parmi ces initiatives figurent celles financées par les 7.5 millions de dollars alloués dans le budget ajusté de 2026 du Plan d'action en matière de sécurité routière. Un ajustement du budget approuvé pour 2026 pour le programme du Plan d'action pour la sécurité routière (PASR) s'impose en raison des répercussions financières liées à la suppression des contrôles automatisés de la vitesse (projet de loi 56).

### Budget ajusté Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026 : 7,5 millions de dollars

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2026 (ajusté)	Exécution
Sécurité des routes Ottawa	<b>Sois visible pour ta sécurité</b> L'initiative vise à conscientiser les usagers vulnérables de la route à l'importance d'être bien visibles lorsqu'ils circulent sur les routes d'Ottawa. Dans le cadre de cette initiative, des vêtements réfléchissants seront distribués aux résidents tout au long de l'automne. L'accent sera mis sur la sécurité des cyclistes et des piétons.	Usagers vulnérables de la route – Piétons et cyclistes	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation, Planification des transports, Service des incendies d'Ottawa, Service de police d'Ottawa, Santé publique d'Ottawa
Sécurité des routes Ottawa	<b>Événement éducatif interactif pour promouvoir la sécurité des cyclistes et des piétons à proximité des véhicules lourds.</b> Tenue de deux événements interactifs à l'aide de véhicules lourds, de vélos et de silhouettes de piétons grandeur nature situées autour des véhicules lourds à différents endroits, dont certains sont visibles par le conducteur et d'autres se trouvent dans les grands et dangereux angles morts.	Usagers vulnérables de la route – Piétons et cyclistes	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Information et sensibilisation sur les nouvelles infrastructures pour piétons</b> Mener des activités d'information et de sensibilisation sur les infrastructures pour piétons nouvelles et en place pour que tous les usagers de la route comprennent comment les utiliser convenablement.	Usagers vulnérables de la route – Piétons	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation, Planification des transports, Service de police d'Ottawa, Santé publique Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Cycle devancé pour les piétons et interdiction de virage à droite au feu rouge</b> Examen proactif des emplacements selon les critères du cycle devancé pour piétons afin d'instaurer cette mesure ou d'interdire le virage à droite au feu rouge, ou les deux, là où les critères sont satisfaits.	Usagers vulnérables de la route – Piétons	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation
Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir aux intersections	<b>Améliorations en matière d'accessibilité pour les piétons</b> Affectation de fonds supplémentaires au Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir aux intersections pour améliorer plus rapidement l'accessibilité aux emplacements visés par le programme.	Usagers vulnérables de la route – Piétons	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	1 500 000	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Cours de sécurité à moto</b> Formation offerte à 100 motocyclistes par le biais d'un programme de formation gratuit	Usagers vulnérables de la route – Motocyclistes	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation
Programme d'amélioration de la sécurité à vélo	<b>Améliorations relatives à la sécurité à vélo</b> Affectation d'une partie des fonds alloués aux travaux au Programme d'amélioration de la sécurité à vélo afin de mettre en œuvre des améliorations pour les cyclistes à l'une des intersections suivantes : chemin Ogilvie et avenue Cummings ; rue King Edward et promenade Sussex ; promenade Alta Vista et avenue Industrial, rue Donald et promenade Vanier ou promenade Sussex et rue St-Patrick. Ces emplacements en sont à différents stades pour ce qui est des études fonctionnelles ou détaillées. Le financement sera attribué au premier projet "prêt à être réalisé"; les travaux pourront ainsi commencer dès que possible.	Usagers vulnérables de la route – Cyclistes	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	3 800 000	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Verrouillage au feu jaune</b> Le verrouillage au feu jaune améliore l'expérience des cyclistes aux intersections semi-automatisées. Le logiciel étant au point, examen des emplacements sur demande, puis installation du dispositif dans le respect des critères.	Usagers vulnérables de la route – Cyclistes	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2026 (ajusté)	Exécution
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Borne de détection des vélos</b> Poursuite du projet pilote d'installation de bornes de détection des vélos aux intersections où se trouvent des feux de circulation ou un croisement avec des sentiers polyvalents, selon les besoins	Usagers vulnérables de la route – Cyclistes	Programme de systèmes perfectionnés de gestion de la circulation 2026	–	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Information et sensibilisation sur les véhicules récréatifs motorisés</b> Campagne d'information et de sensibilisation liée à l'utilisation de véhicules récréatifs motorisés dans les écoles rurales pour s'assurer que tous les usagers de la route sont au courant des dangers et des pratiques sécuritaires.	Secteur rural	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation Service de police d'Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Amélioration des intersections obliques en zone rurale</b> Affectation de fonds pour modifier la conception géométrique d'intersections obliques.	Secteur rural	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	1 100 000	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Bordures sécuritaires</b> Aménagement de bordures sécuritaires sur les routes rurales dans le cadre du Programme de réasphaltage de 2026. Le nombre total de couloirs est à déterminer.	Secteur rural	Programme de réasphaltage des routes	–	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Virages à gauche protégés</b> Mise en place d'un cycle de virage à gauche protégé et aménagement d'au plus 5 virages du genre, là où des modifications à la géométrie ne sont pas nécessaires. Financement partiel des études et des travaux pour un site nécessitant des modifications géométriques.	Intersections	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	650 000	Services de la circulation, Services d'infrastructure
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Études sur la sécurité ferroviaire</b> Évaluations détaillées de la sécurité avec les autorités ferroviaires à certains passages à niveau. Financement supplémentaire pour apporter les améliorations à la sécurité ferroviaire relevées dans le cadre des évaluations détaillées de la sécurité.	Intersections	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	400 000	Services de la circulation, Autorité ferroviaire
Initiative de partenaires	<b>Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa (SPO)</b> Continuer à soutenir les initiatives en matière d'éducation et de contrôle décrites dans le modèle de déploiement de l'« Initiative de contrôle intégré fondée sur le renseignement », qui s'appuie sur les domaines prioritaires du Plan d'action pour la sécurité routière.	Conducteurs à haut risque – Tous	Ressources internes en personnel	–	Service de police d'Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Semaine des jeunes pour la sécurité routière</b> Initiative de sensibilisation concernant la conduite avec facultés affaiblies (drogue et alcool) et les distractions au volant pour les adolescents	Conducteurs à haut risque – Facultés affaiblies et distraction	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Contrôle des conducteurs aux facultés affaiblies</b> Mener des campagnes éclair de contrôle des conducteurs aux facultés affaiblies par l'entremise du Programme R.I.D.E. et d'autres contre-mesures visant les conducteurs aux facultés affaiblies sur tout le territoire de la ville en s'appuyant sur le Plan d'application des règlements sur la circulation axé sur les renseignements du Service de police d'Ottawa.	Conducteurs à haut risque – Facultés affaiblies	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Laisse faire le cellulaire</b> Mener en permanence des campagnes de contrôle de la distraction au volant à l'échelle de la ville.	Conducteurs à haut risque – Distraction	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation, Service de police d'Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Plans de circulation à 30 km/h sur les routes locales</b> Poursuite de l'intégration d'éléments techniques indiqués dans les Lignes directrices sur la conception de routes dont la limite de vitesse est de 30 km/h aux routes nouvelles ou à celles faisant l'objet d'une réfection.	Conducteurs à haut risque – Agressifs	Programme de réfection intégrée des chaussées, des égouts et des conduites d'eau principales	–	Services de la circulation, Planification des transports, Services de la planification, Services d'infrastructure
Modification des limites de vitesse	<b>Panneaux indicateurs de la limite de vitesse aux entrées des secteurs</b> Installation de panneaux de limite de vitesse de 40 ou 30 km/h à l'entrée des secteurs conformément aux politiques actuelles de façon à doubler le nombre d'installations annuelles, pour passer à une par quartier.	Conducteurs à haut risque – Agressifs	Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2026	50 000	Services de la circulation

Responsable	Description de l'initiative et livrables	Volet principal	Source de financement	Budget du PASR pour 2026 (ajusté)	Exécution
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Vérifications de la sécurité routière</b> Mise en œuvre proactive des vérifications de la sécurité routière pour les projets de voirie dirigés par la Ville.	Culture en matière de sécurité routière	Ressources internes en personnel	–	Services de la circulation, Planification des transports, Services d'infrastructure
Sécurité des routes Ottawa	<b>Stratégie de communication et d'information sur la sécurité routière</b> Poursuite des initiatives présentées dans la Stratégie de communication et d'information du PASR en mettant l'accent sur l'implantation d'une nouvelle culture en matière de sécurité routière parmi les usagers de la route à l'échelle de la ville.	Culture en matière de sécurité routière	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation, Information du public et Relations avec les médias, Santé publique Ottawa
Initiative de partenaires	<b>Comité d'examen des collisions mortelles</b> Réalisation d'un examen de toutes les collisions mortelles survenues dans la ville pour déterminer les facteurs qui entrent en jeu et trouver des contre-mesures de sensibilisation et d'ingénierie en tenant compte leur faisabilité, conformément au mandat du Comité.	Tous	Ressources internes en personnel	–	Service de police d'Ottawa, Services de la circulation, coroner régional principal, Santé publique Ottawa
Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière	<b>Élaboration de la quatrième version du Plan d'action en matière de sécurité routière</b> Cette évaluation comprendra une évaluation des mesures de sécurité routière mises en œuvre entre 2020 et 2025 et un examen des tendances affichées par les données sur les collisions à Ottawa après la pandémie. L'examen contribuera à définir les objectifs et les volets prioritaires du prochain plan stratégique.	Tous	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Diverses activités de sensibilisation communautaire</b> Organisation ou soutien d'initiatives et d'activités de sensibilisation communautaire à divers endroits.	Tous	Sécurité des routes Ottawa 2026	–	Services de la circulation

## Document 7 : Investissements de la Ville d'Ottawa en matière de sécurité routière pour 2026

Total des investissements liés à la sécurité routière dans le budget de 2026

\$ 76 743 303

Le tableau suivant présente les contre-mesures et les livrables des programmes actuels de sécurité routière inscrits dans le budget municipal de 2026.

Programme	Description de la contre-mesure actuelle et livrables	Volet principal	2026 Ventilation du budget (\$)	Exécution
Liaisons manquantes dans le réseau de transport actif	<b>Liaisons manquantes dans les installations cyclables et piétonnières</b> Aménagement de liaisons manquantes à petite échelle dans le réseau piétonnier et cyclable	Usagers vulnérables de la route — Piétons et cyclistes	2 550 000	Planification des transports
Programme d'infrastructures cyclables	<b>Infrastructures cyclables</b> Nouveaux aménagements cyclables et amélioration des aménagements indiqués dans la liste des projets de transport actif du Plan directeur des transports de 2023 ou dans d'autres initiatives approuvées par le Conseil.	Usagers vulnérables de la route — Piétons et cyclistes	16 320 000	Planification des transports
Intersections et bateaux de trottoir accessibles aux piétons	<b>Installations piétonnières accessibles</b> Aménagement d'installations piétonnières accessibles qui ne sont pas visées par des projets de reconstruction ou d'aménagement des routes. Le programme permet d'éliminer les obstacles par l'installation de courts tronçons de trottoir, de bateaux de trottoir et d'indicateurs podotactiles ainsi que des mises à niveau visant le respect de la LAPHO aux intersections, tout en rendant les installations conformes aux normes et à la législation actuelles en matière de conception accessible.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	317 000	Services de la circulation
Programme de brigadiers scolaires adultes	<b>Brigadiers scolaires adultes et présentations sur la sécurité dans les zones scolaires</b> – Fournir 299 brigadiers scolaires adultes, dont 293 brigadiers et 6 chefs d'équipe. – Organiser 231 présentations par année et séances d'apprentissage pratique et interactif sur les excès de vitesse et la distraction au volant dans le cadre du Programme de sécurité des piétons intégré au programme scolaire.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	4 728 803	Services de la circulation
Signaux accessibles pour piétons et feux de signalisation avec compte à rebours pour piétons	<b>Feux pour piétons conformes à la LAPHO</b> Installation de signaux accessibles pour piétons et de feux de signalisation avec compte à rebours pour piétons conformes à la LAPHO à toutes les nouvelles intersections et lorsqu'une modernisation de feux a lieu.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	690 000	Services de la circulation
Aménagement des trottoirs et urbanisation routière	<b>Amélioration des liaisons piétonnières</b> Planification, conception et construction de projets d'urbanisation routière dans le cadre du nouveau Plan des infrastructures du PDT. Mise en place de liens entre les trottoirs dans les cas où ce n'est pas exigé par la Loi sur l'aménagement du territoire et où il y a un risque de créer des ruptures du réseau piétonnier. Des solutions sont normalement proposées dans les projets s'il faut relier des quartiers au nouveau lotissement en passant par un terrain vacant.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	11 832 000	Planification des transports

Programme	Description de la contre-mesure actuelle et livrables	Volet principal	2026 Ventilation du budget (\$)	Exécution
Programme des passages pour piétons	<b>Passages pour piétons</b> Aménagement d'un passage pour piétons, s'il y a lieu, pour leur accorder la priorité aux intersections, en section courante et aux carrefours giratoires.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	2 574 000	Services de la circulation
Programme des installations pour piétons	<b>Installations pour piétons</b> Mise en place de nouvelles installations pour piétons et apport d'améliorations aux installations indiquées dans la liste des projets de transport actif du Plan directeur des transports ou dans d'autres initiatives approuvées par le Conseil	Usagers vulnérables de la route — Piétons	5 610 000	Planification des transports
Programme d'évaluation de la sécurité des piétons	<b>Améliorations à la sécurité des piétons</b> Modification de la conception géométrique d'une intersection pour résoudre les problèmes liés à la sécurité des piétons.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	437 000	Services de la circulation
Trottoirs et sentiers – À l'échelle de la ville et autre	<b>Réfection de trottoirs et de sentiers</b> Réfection de trottoirs et de sentiers endommagés, mais qui ne sont pas visés par des projets coordonnés de réfection de chaussées et de réseaux d'aqueduc et d'égouts.	Usagers vulnérables de la route — Piétons	13 510 000	Services d'infrastructure
Gestion de la demande en transport	<b>Programme de sensibilisation à la sécurité en vélo et Programme de transport scolaire actif</b> – Sensibilisation des usagers de la route à la nouvelle infrastructure cyclable, selon les besoins, pour les aider à comprendre comment bien l'utiliser. – Offre de soutien et de ressources pour favoriser l'adoption d'habitudes de déplacement actives, durables et sécuritaires chez les élèves et les familles d'Ottawa. – Financement d'autres initiatives visant à soutenir les moyens de transport actif.	Usagers vulnérables de la route — Piétons et cyclistes	510 000	Planification des transports
Programme d'amélioration de la sécurité à vélo	<b>Améliorations relatives à la sécurité à vélo</b> Mise en œuvre de contre-mesures techniques, comme des panneaux de signalisation, des feux de circulation, des marques sur la chaussée, des bandes cyclables, des sas vélos et des passages pour vélos, pour répondre aux problèmes liés à la sécurité des cyclistes à 10 emplacements par année.	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	121 000	Services de la circulation
Dans le cadre de travaux de construction ou de réfection de la chaussée, quand l'occasion se présente	<b>Expansion du réseau cyclable</b> Mise en place d'infrastructures pour séparer les cyclistes des automobilistes, selon le besoin et les conditions observées sur la rue. Mise à niveau et expansion du réseau par l'aménagement d'infrastructures cyclables séparées et de voies cyclables, conformément à la liste des projets de transport actif du Plan directeur des transports de 2023, à la politique des rues complètes et aux lignes directrices sur la conception des routes collectrices et des artères.	Usagers vulnérables de la route — Cyclistes	Selon l'enveloppe de financement prévue dans le Plan financier à long terme	Services d'infrastructure, Planification des transports
Programmes divers	<b>Carrefours giratoires</b> Poursuite de l'aménagement de carrefours giratoires dans le but de réduire les collisions. Envisageable au moment de la construction de nouvelles intersections et de la réfection ou de la modification de chaussées.	Intersections	Différentes sources de financement	Services d'infrastructure, Planification des transports, Services de la circulation

Programme	Description de la contre-mesure actuelle et livrables	Volet principal	2026 Ventilation du budget (\$)	Exécution
Renouvellement du cycle de vie des feux de circulation et du système de surveillance de la circulation	<b>Systèmes de régulation et de surveillance de la circulation</b> Entretien continu pour assurer l'exploitation sécuritaire et efficace des Systèmes de régulation de la circulation et du système de surveillance de la circulation de la Ville.	Intersections	2 389 000	Services de la circulation
Programme des nouveaux dispositifs de signalisation	<b>Dispositifs de signalisation</b> Mise en place de dispositifs de signalisation aux emplacements qui répondent aux critères d'installation de feux de circulation, notamment les carrefours giratoires et les intersections protégées, ainsi que des signaux pour les piétons.	Intersections	5 771 000	Services de la circulation
Modification des limites de vitesse	<b>Panneaux indicateurs de limite de vitesse à l'entrée des secteurs</b> Installation de panneaux de limite de vitesse de 40 km/h ou 30 km/h à l'entrée des secteurs conformément aux politiques actuelles (12 à 13 secteurs par année).	Conducteurs à haut risque — Agressifs	50 000	Services de la circulation
Amélioration de la circulation routière et piétonnière	<b>Mesures temporaires de modération de la circulation</b> Mise en œuvre de mesures temporaires de modération de la circulation pour réduire la vitesse de véhicules dans les rues. Les mesures comprennent des panneaux d'affichage de la vitesse, des piquets flexibles et des jardinières.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	3 148 500	Services de la circulation
Programme de modération de la circulation dans les quartiers	<b>Modération de la circulation</b> Mise en œuvre de mesures permanentes de modération de la circulation dans les rues locales et collectrices des quartiers en fonction du processus d'étude à cet effet approuvé par le Conseil.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	4 080 000	Planification des transports
Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation	<b>Systèmes perfectionnés de gestion de la circulation</b> – Améliorations relativement peu coûteuses aux systèmes de transport intelligent, comme celles associées aux systèmes perfectionnés de gestion de la circulation.	Tous	462 000	Services de la circulation
Programme d'amélioration de la sécurité	<b>Endroits à haut risque de collisions</b> Suivi de 15 000 collisions signalées par année pour déterminer les endroits moins sécuritaires selon les tendances relatives aux collisions, et mise en œuvre de contre-mesures pour régler la situation.	Tous	1 160 000	Services de la circulation
Sécurité des routes Ottawa	<b>Sensibilisation à la sécurité routière et coordination</b> Consolidation de l'engagement envers la sécurité routière par le truchement de partenariats divers, dans le but de prévenir ou d'éliminer les décès et les blessures graves sur la route. Résultats : toutes les initiatives de sécurité routière de l'organisation sont coordonnées et entièrement appuyées par les partenaires internes de la Ville, qui peuvent alors se consacrer aux différents partenariats communautaires (rayonnement, mobilisation, investissement).	Tous	483 000	Services de la circulation
Dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse	<b>Radars photographiques</b> Installation de radars photographiques pour limiter les conséquences des excès de vitesse. Les emplacements sont choisis en fonction des données et du risque de collision.	Conducteurs à haut risque — Agressifs	<i>Annulé en raison du projet de loi 56</i>	Services de la circulation

## Document 8 — Autres mises à jour sur la sécurité routière

### TABLE DES MATIERES

Suivi de la recommandation N° 2 – Vérification du Programme de contrôle automatisé de la vitesses et du Programme des appareils photo reliés aux feux rouges .....	2
Indicateurs de rendement — Programme de contrôle automatisé de la vitesse... 2	
Indicateurs de rendement — Programme des appareils photo reliés aux feux rouges .....	5
Programme de contrôle automatisé de la vitesse — Répartition des recettes nettes.....	8
Programme des appareils photo reliés aux feux rouges — Répartition des recettes nettes .....	9
Examen des estimations du financement relatif aux passages pour piétons .....	10
Besoins en financement pour les projets d'aménagement de passages pour piétons restants en vue d'une mise en œuvre d'ici 2030 .....	11
Annexe 1 — Liste des endroits justifiés du Programme des passages pour piétons.....	15

## **SUIVI DE LA RECOMMANDATION N° 2 – VÉRIFICATION DU PROGRAMME DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DE LA VITESSE ET DU PROGRAMME DES APPAREILS PHOTO RELIÉS AUX FEUX ROUGES**

### **Indicateurs de rendement — Programme de contrôle automatisé de la vitesse**

#### **Respect des limites de vitesse**

La modération de la vitesse est un élément clé de l'ingénierie de la sécurité routière, des systèmes sûrs et de la Vision zéro. Le Programme de contrôle automatisé de la vitesse de la Ville a enregistré des progrès considérables en matière de réduction de la vitesse, en particulier dans les zones scolaires où se trouvent des usagers de la route vulnérables, comme les enfants. Les progrès en matière de réduction de la vitesse représentent également un changement important et positif dans le comportement des conducteurs et dans la culture relative à la sécurité routière puisque ceux-ci choisissent de se conformer davantage aux limites de vitesse.

#### ***Examen des données sur la vitesse***

Une analyse récente des huit endroits pilotes de contrôle automatisé de la vitesse, réalisée alors que les endroits étaient encore en service, a une nouvelle fois démontré que plus les radars photographiques étaient en place plus longtemps :

- plus grande était la proportion de conducteurs qui respectait la limite de vitesse réglementaire indiquée;
- moins grand était le nombre de conducteurs qui dépassaient de 15 km/h la limite de vitesse affichée, un comportement appelé « grand excès de vitesse ».

Le tableau 1 ci-dessous fournit des informations supplémentaires sur l'évolution du comportement des conducteurs observée sur les endroits pilotes initiaux du Programme de contrôle automatisé de la vitesse depuis la mise en place des radars photographiques, en 2020.

**Tableau 1 — Comportement des conducteurs aux endroits pilotes de contrôle automatisé de la vitesse**

Date de mise en place des radars photographiques	Respect des limites de vitesse affichées	Cas de grands excès de vitesse
Avant cette date	16 %	14 %
Trois mois après cette date	57 %	4 %
Un an après cette date	69 %	2 %
Trois ans après cette date	81 %	moins de 1 %
Quatre ans après cette date	87 %	moins de 1 %

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

#### Données sur les collisions

Afin de se conformer à la [recommandation 2](#) du rapport de vérification du Programme des appareils photo reliés aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse ([ACS2025-OAG-BVG-005](#)), qui préconise d'augmenter le nombre d'indicateurs de rendement, la Ville a également suivi l'évolution des données sur les collisions au fil du temps aux endroits équipés de radars photographiques. Ces données comprennent le nombre total de collisions, les collisions avec blessés et les collisions mortelles, ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble plus complète de l'incidence qu'a le programme sur la sécurité routière.

Les analyses de la sécurité s'appuient généralement sur des données relatives aux collisions recueillies sur une période de trois ans, avant et après la mise en place du programme. La Ville a lancé son Programme de contrôle automatisé de la vitesse en 2020, en déployant initialement huit radars photographiques. Aucun autre radar n'a été ajouté avant 2022.

Afin d'évaluer les effets du déploiement initial des huit radars, les données relatives aux collisions des trois années précédant la mise en œuvre de 2020 (2017-2019) et des trois années suivant celle-ci (2021-2022 et 2024) ont été analysées. Il convient de noter

que les données totales sur les collisions (au-delà des seules données sur les accidents mortels et les blessures graves) pour 2023 n'étaient pas disponibles. Les résultats de cette analyse pour les huit endroits initiaux d'installation des radars sont présentés dans le tableau 2 ci-dessous.

**Tableau 2 — Résumé des données sur les collisions aux endroits pilotes de contrôle automatisé de la vitesse**

Détail de la collision	Installation du radar avant le contrôle automatisé de la vitesse	Installation du radar après le contrôle automatisé de la vitesse
<b>Nombre total de collisions</b>	<b>39</b>	<b>16</b>
Blessures non mortelles	8	1
Dommmages matériels uniquement	31	15
<b>Nombre de blessés</b>	<b>10</b>	<b>3</b>

L'analyse des données relatives aux collisions recueillies aux endroits équipés de radars dans le cadre du projet pilote révélé plusieurs constats importants.

- Une baisse d'environ 60 % du nombre total de collisions a été observée.
- Les accidents ayant entraîné des blessures non mortelles ont diminué d'environ 90 %, tandis que les accidents n'ayant causé que des dommages matériels ont baissé d'environ 50 %.
- Le nombre total de blessés a diminué d'environ 70 %.
- Toutes les collisions ayant entraîné des blessures n'ont causé que des blessures légères ou mineures.
- Il convient de noter qu'aucun accident ayant entraîné des décès ou des blessures graves n'a été signalé à ces endroits au cours de la période de trois ans précédant l'installation et au cours de la période de trois ans qui a suivi.

L'analyse indique une diminution tant du nombre total de collisions que du nombre de blessés après la mise en place des radars. La baisse du nombre de collisions pourrait s'expliquer par le fait que les conducteurs ont ralenti, ce qui améliore les temps de réaction, allonge la distance de freinage et améliore la maîtrise du véhicule. Il faut toutefois tenir compte du fait que la baisse des volumes de circulation routière pendant la pandémie de COVID-19 a probablement également eu une incidence sur les tendances en matière d'accidents. Les changements observés dans les habitudes de déplacement et l'utilisation des routes au cours de cette période ont peut-être contribué aux effets constatés du contrôle automatisé de la vitesse sur la fréquence et la gravité des collisions.

Bien que les systèmes de contrôle automatisé de la vitesse ne soient plus autorisés en Ontario, les données relatives aux collisions continueront de faire l'objet d'un suivi à tous les endroits où des radars photographiques étaient auparavant installés. Ce suivi continu permettra d'évaluer avec plus de précision l'efficacité des radars dans la prévention des collisions.

### **Indicateurs de rendement — Programme des appareils photo reliés aux feux rouges**

En mai 2000, le Conseil municipal a approuvé un programme pilote de déploiement d'appareils photo reliés aux feux rouges dans la ville d'Ottawa, puis a approuvé sa poursuite et son prolongement en 2004 ([ACS2004-TUP-TRF-0005](#)). Ce programme a pour but d'améliorer la sécurité aux intersections en réduisant le nombre de feux rouges brûlés.

« Brûler un feu rouge » signifie traverser une intersection lorsque le feu est déjà rouge. Des appareils photo reliés aux feux rouges sont installés à différents endroits dans la ville. Les accidents résultant de ce comportement tendent à être plus graves que les autres types de collisions à une intersection, parce qu'ils impliquent habituellement au moins un véhicule roulant à grande vitesse. D'ailleurs, dans les collisions les plus graves attribuables à un feu rouge brûlé, l'impact initial entre les véhicules se fait à angle droit. De telles collisions, également appelées « collisions latérales », provoquent des blessures graves pouvant parfois entraîner la mort.

Afin d'évaluer l'incidence qu'a le Programme des appareils photo reliés aux feux rouges sur la sécurité et de donner suite à la [recommandation 2](#) du rapport de vérification du Programme de caméras reliées aux feux rouges et du Programme de contrôle automatisé de la vitesse ([ACS2025-OAG-BVG-005](#)), qui préconisait l'établissement et la communication d'indicateurs de rendement, une analyse des collisions sur une période de trois ans avant et après la mise en place du programme a été réalisée. Cette approche s'inscrit dans le cadre des pratiques exemplaires en matière d'évaluation de la sécurité routière. Dorénavant, l'efficacité du programme sera présentée dans les rapports annuels du Plan d'action en matière de sécurité routière, notamment en suivant l'évolution du nombre d'accidents, de la gravité de ceux-ci et des types d'accidents survenus aux endroits équipés d'appareils photo reliés aux feux rouges, avant et après leur installation.

Fondée sur les données relatives aux collisions recueillies jusqu'à la fin de 2024 (à l'exclusion de 2023), l'analyse a porté sur les appareils photo reliés aux feux rouges mis en service jusqu'en 2020, ce qui a permis de réaliser un bilan complet sur une période de trois ans suivant leur mise en service. L'analyse porte sur 60 des 84 appareils photo reliés aux feux rouges en service dans la Ville. Le tableau 3 ci-dessous présente un résumé des résultats.

**Tableau 3 — Résumé des données sur les collisions enregistrées par les appareils photo reliés aux feux rouges**

Détails de la collision	Avant l'installation des appareils photo reliés aux feux rouges	Après l'installation des appareils photo reliés aux feux rouges
<b>Nombre de collisions à angle droit</b>	<b>612</b>	<b>430</b>
Blessures mortelles	2	1
Blessures non mortelles	199	129
Dommages matériels uniquement	411	300
<b>Nombre total de blessures liées aux collisions latérales*</b>	<b>376</b>	<b>217</b>
Blessures légères	155	81
Blessures mineures	201	130
Blessures graves	17	5
Blessures mortelles	3	1
Blessures mortelles et graves	20	6
<b>Nombre de collisions par l'arrière</b>	<b>896</b>	<b>882</b>

*\*Le nombre de blessures peut dépasser le nombre de collisions, car une seule collision peut entraîner plusieurs blessures ou des décès.*

Les principales conclusions de l'analyse des données sur les collisions présentées dans le tableau 3 indiquent qu'à la suite de la mise en place des appareils photo reliés aux feux rouges :

- le nombre total de collisions latérales a diminué d'environ 30 %. La répartition selon la classification des collisions est la suivante :
  - le nombre d'accidents mortels a diminué d'environ 50 %
  - le nombre d'accidents ayant entraîné des blessures non mortelles a diminué d'environ 35 %
  - les collisions n'entraînant que des dommages matériels ont diminué d'environ 27 %

- le nombre total de blessures liées aux collisions latérales a connu dans l'ensemble une baisse d'environ 42 %, parmi lesquelles figurent :
  - une baisse de 70 % du nombre de blessures mortelles et graves;
  - une baisse de 48 % des blessures légères et une baisse de 35 % des blessures mineures.

Si les études indiquent généralement que les appareils photo reliés aux feux rouges permettent de réduire efficacement les collisions à angle droit et celles entraînant des blessures, certaines données laissent toutefois sous-entendre une augmentation potentielle des collisions par l'arrière. À Ottawa, les principales conclusions concordent avec les données générales faisant état d'une baisse des collisions à angle droit et des collisions entraînant des blessures; toutefois, les données locales ne montrent pas d'augmentation des collisions par l'arrière aux endroits équipés d'appareils photo reliés aux feux rouges. Comme le montre le tableau 3, les données indiquent qu'à la suite de la mise en place des appareils photo reliés aux feux rouges, le nombre de collisions par l'arrière a légèrement diminué d'environ 2 %.

Une analyse détaillée des collisions à angle droit et par l'arrière a été réalisée. Voici un résumé des constatations.

- Collisions à angle droit
  - Diminution à 79 % des endroits
  - Augmentation à 16 % des endroits
  - Aucun changement à 1 % des endroits
- Collisions par l'arrière
  - Diminution à 42 % des endroits
  - Augmentation à 49 % des endroits
  - Aucun changement à 1 % des endroits

En résumé, la mise en place des appareils photo reliés aux feux rouges à Ottawa a contribué à une baisse globale du nombre de collisions à angle droit ainsi que du nombre d'accidents ayant entraîné des décès ou des blessures à ces intersections. Cette amélioration est probablement liée à l'importante baisse des collisions à angle droit (30 %), qui constituent l'une des principales causes de blessures graves dans les accidents survenant aux intersections. Les données indiquent également que le nombre total de collisions par l'arrière n'a pas augmenté à la suite de l'installation des appareils photo reliés aux feux rouges, ce qui répond à une préoccupation courante liée à ce type de programmes d'application de la réglementation.

## Programme de contrôle automatisé de la vitesse — Répartition des recettes nettes

À compter de 2026, toutes les recettes générées par les appareils photo reliés aux feux rouges installés après 2020 seront affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Depuis 2022, l'ensemble des recettes nettes générées par les dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse, communément appelés « radars photographiques », est affecté à ce fonds. Même si l'utilisation des radars photographiques prendra fin en novembre 2025, les allocations seront maintenues en 2026, mais ne seront plus disponibles en 2027. Le tableau 4 présente les recettes générées en 2025 par les dispositifs de contrôle automatisé de vitesse, y compris la part allouée au Fonds de réserve pour la sécurité routière et au Service de police d'Ottawa.

**Tableau 4 — Récapitulatif des recettes et du financement liés au contrôle automatisé de la vitesse en 2025**

Description	Chiffres réels de 2025 (000 \$)
Recettes totales générées par les dispositifs de CAV	27 734
Coûts d'exploitation des dispositifs de CAV	(14 654)
Financement des brigadiers scolaires	(569)
Allocation au Service de police d'Ottawa	(1 000)
Recettes nettes générées par les dispositifs de CAV	11 511
Solde d'ouverture du Fonds de réserve pour la sécurité routière en 2025	(15 312)
Ventilation des recettes nettes générées par les dispositifs de CAV	11 511
Financement des immobilisations du PASR	(18 000)
Financement des immobilisations du Programme de mesures temporaires de modération de la circulation	(650)
Financement des immobilisations liées aux dispositifs de CAV	(2 900)
Fonds restitués à la source — Clôture des capitaux d'immobilisation	289
Solde de clôture du Fonds de réserve pour la sécurité routière de 2025	(25 062)

## **Programme des appareils photo reliés aux feux rouges — Répartition des recettes nettes**

Les recettes générées par le Programme des appareils photo reliés aux feux rouges servent en premier lieu à couvrir les coûts de fonctionnement liés à la gestion du programme, y compris une allocation versée au Service de police d'Ottawa pour soutenir les initiatives de contrôle routier. Le reste des recettes est affecté à des programmes à l'échelle de la ville, ce qui permet de réaliser de nouveaux investissements dans des initiatives liées à la sécurité routière. À compter de 2026, les recettes brutes provenant de tous les appareils photo reliés aux feux rouges installés après 2020 seront affectées au Fonds de réserve pour la sécurité routière. Pour 2026, cette allocation est estimée à 2,5 millions de dollars, d'après les résultats antérieurs du Programme des appareils photo reliés aux feux rouges.

Le tableau 5 ci-dessous donne un résumé des recettes générées par les appareils photo reliés aux feux rouges en 2025, y compris la part allouée au Service de police d'Ottawa.

**Tableau 5 — Résumé financier du Programme des appareils photo reliés aux feux rouges en 2025**

<b>Description</b>	<b>Résultats de 2025 (000 \$)</b>
Recettes	10 494
Transfert au SPO	(2 135)
Coûts de fonctionnement	(2 597)
<b>Produit</b>	<b>5 762</b>
Contribution au Fonds de réserve pour la sécurité routière	-
<b>Produit net restant</b>	<b>5 762</b>

## EXAMEN DES ESTIMATIONS DU FINANCEMENT RELATIF AUX PASSAGES POUR PIÉTONS

Le Programme de passages pour piétons permet de déterminer les emplacements propices à l'aménagement de passages pour piétons, qui sont des zones désignées où les véhicules sont tenus de leur céder le passage. Des passages pour piétons peuvent également être mis en place dans le cadre de projets d'aménagement ou d'autres projets de la Ville, mais le Programme des passages pour piétons est exclusivement consacré à l'aménagement de nouveaux passages pour piétons jugés nécessaires dans les quartiers. Le Programme a été lancé sous la forme d'un projet pilote en 2016, puis a été mis en œuvre en 2019 ([ACS2019-TSD-TRF-0003](#)).

Les passages pour piétons sont identifiés par des marques au sol et par des panneaux distinctifs. Certains peuvent être équipés de balises clignotantes activées par les piétons et de panneaux de signalisation suspendus. Les normes d'évaluation de la nécessité d'aménager des passages pour piétons à certains endroits ainsi que les normes de sélection, de conception et d'aménagement de ces passages respectent les directives provinciales énoncées dans l'[Ontario Traffic Manual \(OTM\), Book 15 — Pedestrian Crossing Treatments](#), du ministère des Transports de l'Ontario (MTO); cette approche a également été approuvée par le Conseil. Dès qu'un emplacement répond aux critères minimaux justifiant l'aménagement d'un passage pour piétons, il est ajouté à la liste des priorités.

La demande pour de nouveaux passages pour piétons ayant dépassé le financement annuel disponible pour le programme, une méthode de hiérarchisation a été mise en place pour faire en sorte que les emplacements présentant les risques les plus élevés et la plus forte demande de la part des piétons soient considérés en priorité, lorsque la situation le permet. Cette méthode de hiérarchisation s'articule sur les paramètres suivants.

- Données sur les collisions sur trois ans
- Rapport entre le nombre de piétons et le nombre de véhicules
- Limites de vitesse indiquées
- Classification des routes
- Voies de circulation
- Emplacement (au milieu d'un pâté de maisons ou à une intersection, près d'une zone scolaire)

Le coût d'aménagement des passages pour piétons a augmenté depuis le lancement du programme. Tous les projets d'aménagement de passages pour piétons doivent être conformes à la réglementation provinciale, notamment le [Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées](#) adopté sous le régime de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour](#)

les personnes handicapées de l'Ontario ainsi qu'aux Normes de conception accessible de la Ville. Les coûts moyens de l'aménagement de passages pour piétons s'élèvent approximativement :

- à entre 15 000 et 30 000 \$ pour les endroits ne nécessitant que des panneaux de signalisation et des marques au sol;
- à entre 150 000 et 300 000 \$ pour les endroits nécessitant l'installation de feux rectangulaires à clignotement rapide et où des modifications aux bordures, à l'éclairage et aux trottoirs sont nécessaires pour assurer la conformité aux normes d'application réglementaire.

À l'heure actuelle, 51 endroits répondent aux critères justifiant la mise en place d'un passage pour piétons. Dans la majorité des cas, la réalisation de ces projets n'a besoin que d'un financement provenant du budget annuel. Ces endroits figurent sur la liste des passages pour piétons justifiés du programme, jointe en annexe 1 du présent document.

Depuis 2019, le programme fonctionne avec un budget des immobilisations annuel d'environ 500 000 \$. L'affectation de fonds provenant du budget du Programme du Plan d'action en matière de sécurité routière (PASR) au Programme des passages pour piétons a été considérée lors de l'élaboration des plans de mise en œuvre annuels du PASR. Les allocations précédentes au titre du PASR comprenaient 195 000 \$ en 2024 et 500 000 \$ en 2025. Ces allocations sont venues compléter le budget des immobilisations annuel de base du Programme des passages pour piétons. Les budgets des immobilisations approuvés pour 2026 reconnaissent la nécessité de financer davantage d'endroits grâce à une augmentation ponctuelle du budget de base de 2,574 millions de dollars. Ce financement supplémentaire est considéré dans l'évaluation ci-dessous.

### **Besoins en financement pour les projets d'aménagement de passages pour piétons restants en vue d'une mise en œuvre d'ici 2030**

Lors de sa [séance du 16 avril 2025](#), le Conseil a approuvé une motion présentée par la conseillère Plante demandant au personnel :

*« ... d'inclure dans le rapport annuel du Plan d'action en matière de sécurité routière 2025 un plan indiquant l'estimation des fonds requis et visant à rattraper le retard dans l'installation de passages pour piétons à tous les endroits où elle est justifiée à l'échelle de la ville d'ici 2030. En outre, qu'il soit demandé au personnel de rechercher activement des possibilités de financer ce plan. »*

En réponse à cette motion, le personnel a procédé à un examen préliminaire des plans de tous les endroits en attente figurant sur la liste des priorités. Cet examen a permis d'évaluer la faisabilité des projets, d'estimer les coûts, de déterminer le financement

annuel nécessaire et de vérifier si le calendrier prévu pour la réalisation des projets d'ici 2030 était réaliste.

La liste des priorités est mise à jour chaque année à mesure que de nouveaux endroits justifiés sont recensés et ajoutés. Il s'agit d'une liste évolutive qui change au fil du temps.

### Examen des endroits figurant sur la liste des priorités relatives aux passages pour piétons

Le programme compte actuellement 51 endroits où l'aménagement de passages pour piétons est justifié.

- Le financement des travaux à cinq endroits est entièrement assuré (prévu pour 2026/2027).
- Cinq endroits bénéficient d'un financement complet pour la réalisation des études techniques en 2026, le début des travaux étant provisoirement prévu pour 2027; ces travaux sont rendus possibles grâce à l'augmentation d'environ 2,5 millions \$ du budget du Programme des passages pour piétons en 2026.
- Trente endroits sont en attente de financement pour la mise en œuvre.
- Trois endroits auraient besoin de liens avec des installations piétonnières avant leur mise en œuvre, mais leur construction n'est pas prévue avant 2030.
- Huit endroits seront retirés de la liste des priorités en 2026 à la suite d'un examen approfondi ayant conclu à leur non-faisabilité en raison de contraintes physiques et après consultation des conseillers de quartier.

Compte tenu de la situation des endroits mentionnés ci-dessus, l'examen du besoin en financement sera axé sur les 30 endroits justifiés pour l'aménagement de passages pour piétons, sous réserve de l'obtention du financement nécessaire. L'annexe 1 donne plus de détails sur ces endroits justifiés, y compris une mise à jour de leur situation.

### Examen de la faisabilité

Le personnel a examiné ce qu'il faudrait pour aménager l'ensemble des 30 passages pour piétons d'ici 2030. Il faudrait notamment préparer des plans préliminaires, estimer les coûts pour chaque endroit et consulter les Services d'infrastructure et les Services de transport en commun. Les Services d'infrastructure apportent leur expertise en matière de ressources, de coûts et de calendrier des travaux. Il faudrait probablement consulter les Services de transport en commun lorsque la mise en place de passages pour piétons a une incidence sur des arrêts d'autobus. Étant donné qu'une telle demande accélère considérablement la réalisation des travaux, le personnel a également évalué si les ressources actuelles permettraient de gérer ce surcroît de travail tout en continuant à répondre aux autres priorités du programme, telles que

l'examen des nouvelles demandes de passages pour piétons et l'entretien des passages actuels.

### *Études préliminaires et estimations des coûts*

Les études préliminaires ont permis d'affiner les estimations de coûts, car les coûts d'installation peuvent varier en fonction de facteurs tels que l'emplacement de l'alimentation électrique, le type de passage pour piétons, les travaux de génie civil à réaliser et la proximité des réseaux de services publics. Le coût total estimé pour la mise en place des 30 passages pour piétons s'élève à 13,8 millions \$ (en dollars de 2025).

### *Coûts estimés et déficit de financement*

Pour atteindre cet objectif, le programme aurait besoin d'un financement supplémentaire de 11,6 millions \$ (en dollars de 2025) entre 2027 et 2030, en plus de son budget d'immobilisation annuel habituel, qui s'élève actuellement à environ 560 000 \$. Le tableau 6 ci-dessous présente une ventilation détaillée des coûts, du financement annuel et des sommes supplémentaires requises.

**Tableau 6 — Besoins en financement pour les passages pour piétons de 2027 à 2030 en vue d'une mise en œuvre accélérée (en dollars de 2025)**

<b>Période et activité</b>	<b>Nombre de passages justifiés</b>	<b>Coût estimé en milliers de dollars (000 \$)</b>	<b>Budget d'immobilisation annuel pour les passages pour piétons, en milliers de dollars (000 \$)</b>	<b>Financement supplémentaire requis en milliers de dollars (000 \$)</b>
Études préliminaires en 2027 ( <i>tous les endroits</i> )	30	4 698	560	<b>4 138</b>
Travaux en 2028	10	3 032	560	<b>2 471</b>
Travaux en 2029	10	3 032	560	<b>2 471</b>
Travaux en 2030	10	3 032	560	<b>2 471</b>
Total	30	13 794	2 240	<b>11 554</b>

La mise en place des 30 passages pour piétons justifiés d'ici 2030 exigera des fonds supplémentaires dépassant le budget actuel du programme. Pour atteindre cet objectif, il faudrait prendre en considération les mesures suivantes.

- Maintenir le niveau de financement annuel actuel du Programme des passages pour piétons (environ 560 000 \$)
- Allouer 4,1 millions \$ supplémentaires en 2027 pour les études techniques relatives à l'ensemble des endroits afin de permettre aux Services d'infrastructure de les

regrouper pour les études techniques et les travaux (afin de respecter le calendrier de mise en œuvre de 2030)

- Affecter chaque année 2,5 millions \$ supplémentaires de financement pour les travaux de construction qui seront réalisés entre 2028 et 2030.

Les besoins en financement pourraient augmenter si de nouveaux endroits sont jugés prioritaires et ajoutés à la liste chaque année. Or, il est très probable que de nouveaux endroits seront ajoutés entre 2026 et 2029.

#### *Sources de financement possibles*

Les allocations au Programme des passages pour piétons dépassant le niveau de financement annuel habituel seront considérées au cours des prochaines années dans le cadre des délibérations sur le budget des immobilisations préliminaire et du processus annuel de clôture des comptes d'immobilisations. L'attribution de fonds supplémentaires au Programme des passages pour piétons dans le cadre du Plan d'action en matière de sécurité routière (PASR), en tant que mesure visant à réduire les collisions mortelles et causant des blessures graves, sera examinée et considérée lors de la prochaine itération du Plan d'action en matière de sécurité routière. Le personnel explorera également d'autres options de financement si l'occasion se présente sur le plan provincial ou fédéral.

## Annexe 1 — Liste des endroits justifiés du Programme des passages pour piétons

### Remarques :

- Les endroits ci-dessous ne sont pas classés par ordre de priorité.
- Les endroits indiqués comme étant « retirés de la liste des priorités » l'ont été pour diverses raisons, notamment leur proximité avec des zones d'arrêt d'autobus scolaires, la présence de dispositifs de contrôle de la circulation à proximité ou le fait qu'ils ne répondent plus aux critères minimaux en matière de fréquentation piétonne ou de volume de circulation routière.

N°	Quartier	Endroit	Type de passage pour piétons	État du financement
1	22	Promenade Findlay Creek, à l'angle de l'avenue White Alder	B	Financement complet, aménagement prévu en 2027
2	10	Croissant Tapiola, entre la porte Crimson et le croissant Tammela	D	Financement complet, aménagement prévu en 2027
3	6	Promenade Parade, à l'angle du croissant Stallion Est	D	Financement complet, aménagement prévu en 2027
4	23	Chemin Castlefrank et promenade Sheldrake	D	Financement complet, aménagement prévu en 2027 Examen plus approfondi requis pour le type C (peut nécessiter un financement supplémentaire)
5	23	Place Rickey, entre la promenade McKittrick et la promenade McElroy	C	Financement complet, aménagement prévu en 2027
6	17	Rue Bell, à l'angle de la rue Henry	B	Financement complet (une partie provenant du budget consacré aux mesures

N°	Quartier	Endroit	Type de passage pour piétons	État du financement
				temporaires de modération de la circulation), aménagement prévu en 2026
7	23	Promenade Chimo, entre les croissants Inuvik et Larsen	C	Financement complet, études techniques en 2026, aménagement prévu en 2027
8	1	Promenade Princess Louise, à l'angle de l'extrémité nord du croissant Deancourt	B	Financement complet, études techniques en 2026, aménagement prévu en 2027
9	18	Chemin Pleasant Park, entre la promenade Delmar et l'avenue Dorval	C	Financement complet, études techniques en 2026, aménagement prévu en 2027
10	18	Avenue Terminal, entre l'avenue Sandford-Fleming et la promenade Trainyards	B	Financement complet, études techniques en 2026, aménagement prévu en 2027
11	23	Promenade Steeple-Chases, entre la porte Kokanee et l'avenue Clydesdale	B	Financement en attente
12	12	Rue Landry, à l'angle de la rue Loyer	C	Financement en attente
13	13	Promenade Bathgate, à l'angle du privé Stone Quarry	B	Financement en attente
14	16	Promenade Fielding, à l'angle de la rue Rankin	C	Financement en attente
15	4	Promenade Shirley's Brook, entre la promenade McKinley et le chemin Sandhill	C	Financement en attente
16	9	Chemin Banner, à l'angle de l'avenue Nancy	C	Financement en attente
17	23	Promenade McCurdy, entre les croissants McLaughlin et Thiessen	C	Financement en attente
18	15	Avenue Champagne, à l'angle de la rue Hickory	C	Financement en attente

N°	Quartier	Endroit	Type de passage pour piétons	État du financement
19	16	Chemin Dynes, à l'angle du chemin Arnot	C	Financement en attente
20	6	Rue Hobin, à l'angle de l'avenue Birdstone	C	Financement en attente
21	1	Rue St-Georges, à l'angle de la promenade Galloway	C	Financement en attente
22	24	Promenade Rideaucrest, à l'angle du croissant Newborough	C	Financement en attente
23	2	Promenade Voyageur Est, entre la place Arrowhead et le croissant Driftwood Est	C	Financement en attente
24	15	Avenue Burnside, à l'angle de l'avenue Forward	B	Financement en attente
25	9	Promenade Four Seasons, entre la promenade Chesterton et le croissant Scholars	C	Financement en attente
26	6	Rue Stittsville Main, entre la voie Bandelier et la promenade Kimpton	B	Financement en attente
27	7	Rang Saville, à l'angle du chemin Black Frair	B	Financement en attente
28	9	Promenade Meadowlands Est, à l'angle de la rue Beliveau	B	Financement en attente
29	9	Promenade Meadowlands, entre les promenades Chesterton et Tiverton	B	Financement en attente
30	4	Promenade Leacock, à l'angle de l'extrémité est du croissant Sandwell	C	Financement en attente

N°	Quartier	Endroit	Type de passage pour piétons	État du financement
31	9	Promenade Woodfield, 75 m à l'est du croissant Downsview	B	Financement en attente
32	9	Voie Basil-MacDonald, entre la promenade Grant Carman et le chemin Merivale	C	Financement en attente
33	4	Promenade Terry-Fox, à l'angle de la promenade Helmsdale	C	Financement en attente
34	6	Chemin Rouncey et terrasse Danzig	B	Financement en attente
35	12	Rue Alice, à l'angle de l'avenue Dagmar	D	Financement en attente
36	6	Promenade Hartsmere, à l'angle de la rue Hopetown	D	Financement en attente
37	6	Rue Abbott Est, à l'angle de la voie Malahat	D	Financement en attente
38	6	Avenue Vendeval, à l'angle de la voie Leveche	D	Financement en attente
39	6	Promenade Baywood, à l'angle de la promenade Arrowwood	D	Financement en attente
40	5	Promenade Langstaff, entre les promenades Donald-B.-Munro et Cavanagh	D	Financement en attente
41	9	Promenade Viewmount, entre la promenade Chesterton et la porte Coach House	B	Financement en attente/en suspens jusqu'à la construction des infrastructures de raccordement dans le cadre d'éventuels projets
42	10	Rue St-Bernard, entre les rues Bloomington et Sixth	D	Financement en attente/en suspens jusqu'à la construction des infrastructures de

N°	Quartier	Endroit	Type de passage pour piétons	État du financement
				raccordement dans le cadre d'éventuels projets
43	10	Croissant Clearwater, à l'angle de la place South Keys	D	Financement en attente/en suspens jusqu'à la construction des infrastructures de raccordement dans le cadre d'éventuels projets
44	17	Avenue Fifth, entre les rues Monk et Ralph	D	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
45	15	Avenue Dovercourt, à l'angle de l'avenue Hillcrest Sud	C	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
46	14	Rue Rochester, à l'angle de la rue Eccles	D	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
47	10	Promenade Blohm, entre le chemin Johnston et la cour Reubens	C	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
48	10	Promenade Karsh, entre les croissants Claudet et Topley	C	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
49	10	Avenue Kingsdale, entre les rues Bank et Mavis	D	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
50	5	Rue Fitzroy, à l'angle de la rue Kedey	D	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires
51	7	Chemin Corkstown, à l'angle du croissant Creekwood	C	Retiré de la liste des passages pour piétons prioritaires