

**Report to**  
**Rapport au:**

**Transportation Committee**  
**Comité des transports**  
**5 June 2019 / 5 juin 2019**

**and Council**  
**et au Conseil**  
**12 June 2019 / 12 juin 2019**

**Submitted on April 18, 2019**  
**Soumis le 18 avril 2019**

**Submitted by**  
**Soumis par:**  
**Philippe Landry, Director/Directeur, Traffic Services/ Services de la circulation,**  
**Transportation Services Department/Direction générale des transports**

**Contact Person**  
**Personne-ressource :**  
**Greg Kent, Manager /Gestionnaire, Traffic Management / Gestion de la circulation**  
**613-580-2424 x 21707, [Greg.Kent@ottawa.ca](mailto:Greg.Kent@ottawa.ca)**

**Ward/Quartier :CITY WIDE / À**  
**L'ÉCHELLE DE LA VILLE**

**File Number/N° de dossier : ACS2019-**  
**TSD-TRF-0003**

**SUBJECT: 2019 Update - Pedestrian Crossover (PXO) Program in Ottawa**

**OBJET: Mise à jour 2019 – Programme de passages pour piétons d'Ottawa**

## **REPORT RECOMMENDATION**

That the Transportation Committee recommend that Council approve the Pedestrian Crossover (PXO) Program, as described in this report.

## **RECOMMANDATION DU RAPPORT**

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver le Programme de passages pour piétons d'Ottawa, décrit dans le présent rapport.

## **CONTEXTE**

En septembre 2015, le Conseil a approuvé le [Pedestrian Crossing Treatments – Mise à jour de l'Ontario Traffic Manual \(OTM\) \(ACS2015-COS-PWS-0014\)](#). Par conséquent, le Conseil a convenu de relancer le passage pour piétons comme mesure de contrôle de la circulation à Ottawa dans le cadre d'un programme pilote de trois ans. Le programme pilote visait à mettre en œuvre et à évaluer la fonction, la valeur et la sécurité de nouvelles formes plus simples et moins coûteuses de passages pour piétons présentées par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Ces nouveaux types de passages pour piétons permettraient une plus grande continuité dans le réseau d'infrastructures piétonnières reliant le réseau des sentiers et des trottoirs d'une rue à l'autre dans différentes conditions routières et configurations de la circulation. Le programme pilote visait également à évaluer un programme permettant de surveiller et d'administrer la mise en œuvre du passage pour piétons.

Les passages pour piétons sont des zones désignées où les véhicules doivent céder le passage aux piétons qui traversent ou sont en attente de traverser la rue, afin qu'ils puissent traverser en toute sécurité. Les passages sont identifiés par des panneaux et un ensemble précis de marques sur la chaussée. Dans certains cas, les passages peuvent également être dotés de feux clignotants activés par les piétons. Veuillez consulter le Document 1 - Passages pour piétons pour obtenir plus de détails et des images des quatre types de passages pour piétons : A, B, C et D.

Dans le cadre du programme pilote approuvé par le Conseil, il a fallu examiner et évaluer les endroits considérés pour la mise en œuvre des passages pour piétons. Chaque emplacement de passage potentiel a subi un processus de sélection afin de déterminer s'il satisfaisait aux critères nécessaires pour un passage pour piétons. Les emplacements qui respectaient les critères nécessaires ont été ensuite soumis à un examen plus approfondi afin de déterminer le type approprié de passage pour piétons à aménager. Le processus de sélection des emplacements de passage et le processus de sélection des types de passages pour piétons, en plus des conditions relatives à la conception et à la mise en œuvre, sont définis dans le livre 15 de l'Ontario Traffic Manual (OTM) – Pedestrian Crossing Treatments.

Depuis janvier 2016, les Services de la circulation ont élaboré, administré et géré le programme pilote de passages pour piétons. Le programme a été évalué afin de déterminer s'il devait être adopté définitivement à Ottawa, quels types de passages pour piétons devraient continuer à être utilisés et si des améliorations au programme étaient nécessaires pour s'assurer qu'il demeure durable et efficace à l'avenir.

## **ANALYSE**

### **Évaluation du programme pilote et résultats**

Les trois principaux indicateurs utilisés pour mesurer la performance et l'efficacité du programme pilote de passages pour piétons de trois ans comprennent : l'installation, la sécurité et les coûts des passages pour piétons

#### Installation des passages pour piétons

Depuis l'inclusion de nouveaux types de passages pour piétons dans le *Code de la route* en 2016, Ottawa a été le chef de file, non seulement dans la mise en œuvre de passages pour piétons en Ontario, mais dans l'élaboration et la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation associées. Depuis janvier 2016, 140 passages pour piétons (types B, C et D) ont été installés à l'échelle de la ville, et les conseillers ont participé activement à la sélection des emplacements privilégiés au sein de leur quartier. Une répartition des passages pour piétons selon le type et l'année d'installation figure dans le Document 2 ci-joint – Passages pour piétons installés par année et par type/conformité enregistrée par type de route.

Le nombre de passages pour piétons installés tout au long du programme pilote dépend des coûts d'installation et des sources de financement disponibles. Compte tenu de l'augmentation des taux des entrepreneurs, des variations de coûts saisonnières et des coûts réels pour assurer la conformité aux Normes pour la conception des espaces publics de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), le cas échéant, les coûts d'installation par type de passage pour piétons étaient plus élevés que ce que l'on avait prévu avant le début du programme pilote en 2016.

Le nombre élevé d'installations de passages pour piétons était destiné à profiter à un plus grand nombre de piétons utilisant les passages tout en augmentant également la sensibilisation à ces passages et leur visibilité pour tous les usagers de la route. Un

changement de culture dans le domaine de la mobilité était nécessaire; on souhaitait accorder plus d'importance à la marche en tant que moyen de transport étant donné le transfert de la priorité de l'automobiliste au piéton à certains passages. Le taux de conformité aux passages pour piétons pendant le programme pilote a été raisonnablement élevé indiquant l'acceptation par les automobilistes des nouvelles infrastructures de passage. Dans l'ensemble, le programme pilote a favorisé l'acceptation et l'inclusion des piétons dans le réseau de transport, ce qui a une incidence positive sur la culture de la conduite automobile à Ottawa.

### Évaluation de la sécurité

Pour évaluer la sécurité associée à la mise en œuvre des passages pour piétons, un examen des collisions à tous les emplacements et un examen de la conformité d'un échantillon d'emplacements représentatifs ont été effectués.

#### *Collisions*

Les données sur les collisions après installation pour chaque emplacement ne sont disponibles que pour un à trois ans selon la date d'installation du passage pour piétons. Bien qu'il soit préférable d'obtenir des données sur trois ans pour une évaluation de la sécurité plus approfondie, les données limitées sur les collisions disponibles annoncent des résultats prometteurs. Depuis le lancement des passages pour piétons à Ottawa, seulement trois collisions impliquant un véhicule et un piéton ou un cycliste ont été signalées à ces passages, et aucune n'a entraîné de blessures graves. De plus, le nombre total de collisions signalées dans les zones où un passage pour piétons a été installé a diminué.

#### *Conformité*

La conformité concerne l'automobiliste qui cède le passage à un piéton à l'emplacement d'un passage pour piétons. Les données sur la conformité d'un échantillon de 30 des 140 passages pour piétons ont été examinées afin de compléter l'évaluation. L'échantillon d'emplacements représente diverses conditions routières et divers types et configurations de passages. L'analyse a révélé que, en moyenne, environ 80 pour cent des conducteurs cèdent le passage aux piétons aux passages pour piétons. Une répartition de la conformité par type de route est présentée dans le Document 2, à la section B, Conformité enregistrée par type de route. Une analyse plus poussée a démontré que la conformité moyenne atteignait 95 pour cent dans un échantillon de

trois carrefours giratoires munis d'un passage pour piétons, soit un pourcentage sensiblement plus élevé que celui de la conformité aux passages pour piétons situés à une intersection ou à mi-pâté.

Bien que la conformité globale aux passages pour piétons ne soit pas 100 pour cent, cela n'a pas entraîné de collision. Les piétons font preuve de prudence lorsqu'ils traversent la rue à un passage pour piétons, évitant ainsi les collisions et les blessures, surtout lorsque les automobilistes n'ont pas cédé le passage. Des renseignements sur le programme et des initiatives de sensibilisation ont joué un rôle important pour faire passer le message que la sécurité aux passages pour piétons, c'est l'affaire de tous les usagers de la route.

Les résultats de l'évaluation de la sécurité, fondés sur un examen des données de collisions et de conformité, sont encourageants. Le personnel est convaincu que les passages pour piétons améliorent la sécurité globale des piétons qui traversent nos routes.

#### Coûts du programme pilote de passages pour piétons

Les coûts de l'installation des trois types de passages pour piétons variaient en fonction de l'étendue des travaux nécessaires en termes d'éclairage de rue et de modifications des trottoirs et des bordures exigées par la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO). Le coût moyen pour une installation simple d'un passage pour piétons de type D, où seules la signalisation et les marques sur la chaussée sont requises, varie généralement entre 2 000 \$ à 3 000 \$ par emplacement. Lorsque des modifications des bordures et des trottoirs étaient nécessaires pour répondre aux normes de la LAPHO, voici le coût moyen pour chaque type de passage pour piétons :

- Coût moyen d'un passage pour piétons de type B = 56 000 \$.
- Coût moyen d'un passage pour piétons de type C = 53 000 \$.
- Coût moyen d'un passage pour piétons de type D = 11 000 \$.

#### **Le Programme de passages pour piétons va de l'avant**

La majorité des passages pour piétons seront installés et financés par l'entremise du programme de base, comme décrit ci-dessous, mais ils pourraient également être installés par le biais d'autres programmes ou projets de la Ville et aussi dans le cadre

de nouveaux aménagements. Les passages pour piétons peuvent être identifiés lors d'exercices d'établissement de la portée d'un projet, notamment lorsqu'il s'agit d'un projet de réfection des routes associé à des mesures de modération de la circulation locale temporaires ou permanentes. Les nouveaux aménagements mettent également en œuvre des passages pour piétons qui appuient un plan de circulation piétonnière de lotissement lorsqu'un sentier doit traverser une route.

Compte tenu de l'approbation d'un fonds d'immobilisations de 500 000 \$ pour les passages pour piétons dans le cadre du budget de 2019, les Services de la circulation souhaitent mettre le programme en œuvre. Certains aspects du programme seront modifiés pour tenir compte des leçons apprises au cours du programme pilote. Tout indique que les conseillers municipaux et le public souhaitent l'installation de passages pour piétons comme le confirme la liste des emplacements sélectionnés au cours du programme pilote aux fins d'évaluation de la pertinence d'un passage pour piétons. Il y a actuellement plus de 100 emplacements qui satisfont aux critères de volume pour un passage pour piétons et qui sont en attente d'un examen de la sécurité final avant l'installation. Cette liste sera communiquée aux conseillers de quartier lors de la sélection des emplacements privilégiés et de l'établissement des priorités d'installation dans leur quartier.

À l'avenir, le Programme de passages pour piétons tiendra compte des thèmes suivants pour améliorer la prestation, l'efficacité et les coûts du programme, ainsi que la sécurité.

### **Types de passages pour piétons/application du programme**

Avant la mise à jour de l'aménagement des passages pour piétons du MTO, un seul type de passage pour piétons existait, qui est maintenant appelé type A. Le passage pour piétons de l'époque avait été conçu pour les artères mineures et n'était pas approprié pour d'autres types de routes en raison de son coût et de sa configuration. Bien que ce passage pour piétons ait rempli sa fonction, vers le milieu des années 1980, des conseils régionaux et locaux ont décidé de cesser l'installation des passages pour piétons à Ottawa. Les passages existants avaient alors été retirés ou remplacés par des feux de signalisation pour piétons. Au début des années 1990, il n'y avait plus de passages pour piétons dans la ville. L'interdiction des passages pour piétons de type A est demeurée en vigueur jusqu'à la fin de la phase du programme pilote. La municipalité s'était engagée à réfléchir sur leur utilisation future une fois le programme pilote terminé.

Le programme de passages pour piétons permanent continuera d'inclure la mise en œuvre des trois nouveaux types de passages, les types B, C et D. L'installation des passages pour piétons sera toujours harmonisée avec les lignes directrices et les procédures applicables, comme définies dans le livre 15 de l'OTM – Pedestrian Crossing Treatments. Elles sont précisées dans le Document 3 – Lignes directrices des Services de la circulation – Programme de passages pour piétons. Le programme ne réintroduira pas l'utilisation du passage pour piétons de type A à Ottawa pour le moment.

### **Modifications apportées au programme**

Bien que l'on s'accorde à reconnaître que le programme devrait continuer sur une base permanente, on reconnaît également que des modifications doivent être apportées pour l'améliorer. Le programme devrait être aussi efficace que possible tout en continuant d'optimiser la sécurité des piétons. Les modifications du programme décrites ci-dessous seront mises en œuvre dans le cadre du programme permanent.

#### La sensibilisation aux passages pour piétons

L'amélioration de la commodité, de la sécurité et du confort des piétons dépend beaucoup du respect des passages pour piétons tant par les conducteurs que par les piétons. Il faut mettre davantage l'accent sur la sensibilisation pour atteindre la pleine conformité. Une stratégie de sensibilisation mise en œuvre pendant le programme pilote consistait à installer autant de passages pour piétons que possible dans le but d'accroître la sensibilisation des automobilistes par une plus grande visibilité des passages. Les automobilistes en viendraient à considérer les passages comme une chose courante et ils s'habitueraient à leur présence, leur objectif et leur fonctionnement. Dans le cadre du programme permanent, autant de passages que possible seront installés en fonction du budget du programme, à l'appui de cette stratégie.

La campagne de sensibilisation élaborée pour le programme pilote a été extrêmement utile pour rendre tous les usagers de la route conscients des passages pour piétons et leur faire comprendre l'objectif et la fonction de ces passages. La campagne a été assez intensive dans la première année du programme pilote, mais elle s'est atténuée au cours des deux années suivantes. À l'avenir, le programme comprendrait une campagne de sensibilisation plus active et ciblée plus localement qui utiliserait la documentation élaborée jusqu'à maintenant pour le programme et comprendrait

également des stratégies de communication tirant parti des réseaux sociaux et des relations des conseillers dans la collectivité où les nouveaux passages sont installés.

Un contrôle policier est un autre élément clé du programme de sensibilisation. Le programme continuerait à utiliser un contrôle policier pour certains emplacements de passages pour piétons en fonction de la disponibilité des ressources.

#### Administration et prestation du programme

L'administration et la prestation du programme seront plus efficaces une fois le programme mis en œuvre. Au cours du programme pilote, il n'y avait pas de ressources en personnel dédiées au programme. La réception des demandes de service et d'information liées au programme, ainsi que leur réponse, l'évaluation des emplacements et la coordination générale du programme avaient été attribuées au personnel des Services de la circulation complété par des membres du personnel étudiant temporaire. Toutes les responsabilités et les tâches associées au programme de passages pour piétons s'étaient ajoutées à la charge de travail habituelle du personnel d'avant le programme pilote.

La conception et la mise en œuvre des passages ont été effectuées par des consultants des Services d'infrastructure et des entrepreneurs ayant soumissionné. On pourrait réaliser des gains d'efficacité si la conception, la mise en œuvre et l'entretien de tous les types de passages pour piétons étaient effectués par les Services de la circulation en utilisant une approche de prestation qui s'harmonise avec le modèle d'installation des feux de circulation où aucune modification de la chaussée n'est nécessaire outre les travaux sur les bordures et les trottoirs. Dans ces cas-là, on aurait recours à une offre à commandes pour les travaux de construction afin d'aider à traiter les variations de coûts saisonnières. Une telle approche permettra d'assurer une réponse rapide aux besoins des conseillers municipaux et de diminuer les frais généraux. Les passages pour piétons complexes et ceux qui seraient plus efficacement installés en les incluant dans un projet d'immobilisations, en raison des besoins de coordination des infrastructures, continueront d'être conçus et mis en œuvre par les Services d'infrastructure.

Afin d'obtenir les améliorations de l'efficacité associées à l'entretien d'un programme continu, deux ETP seront nécessaires dans le cadre d'un financement de fonctionnement pour appuyer le programme. Un ETP sera responsable de la gestion de

l'ensemble du programme et du processus de demande d'approbation, de respect des critères et de sélection du type de passage pour piétons. Le deuxième ETP sera responsable de la gestion et de l'exécution des tâches associées à la conception, la construction et l'entretien. La Direction générale des transports présentera une demande de budget de fonctionnement pour financer les ETP dans le cadre du processus budgétaire de 2020.

L'adoption d'un programme permanent démontre l'engagement continu de la Ville d'Ottawa envers la marche comme autre moyen de transport et appuie la traversée sécuritaire des routes pour tous les résidents, notamment les plus vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. Elle aiderait aussi à concrétiser l'objectif visant à fournir un réseau piétonnier continu et relié à l'échelle de la ville.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Le Programme de passages pour piétons est applicable à l'échelle de la ville.

### **CONSULTATION**

Le Programme de passages pour piétons en tant que programme pilote a offert des possibilités de consultation des intervenants sur une base régulière. Tout au long du programme pilote, on a constaté un consensus pour rendre le programme permanent. Le programme, comme proposé dans le présent rapport, règle les questions et préoccupations soulevées au cours du programme pilote.

### **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Sans objet

### **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucune entrave d'ordre juridique n'empêche la mise en œuvre des recommandations de ce rapport.

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

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

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

La gestion intégrale des actifs est une approche opérationnelle intégrée qui englobe les aspects planification, finances, ingénierie, entretien et exploitation nécessaires à la gestion efficace des infrastructures, existantes ou nouvelles. Cette approche vise à maximiser les avantages, à réduire les risques et à fournir aux usagers des services sûrs et fiables, le tout dans une optique de pérennité sociale, culturelle, environnementale et économique. Les recommandations présentées dans le présent rapport sont conformes aux objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville d'Ottawa. La mise en œuvre de ce programme permet de prendre des décisions rapidement en vue de réduire les coûts liés au cycle de vie et de garantir l'abordabilité à long terme des actifs. Pour fournir des services de qualité à la communauté, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation des services soient gérés d'une façon qui tient compte à la fois des niveaux de service, des risques et des coûts.

Comme l'indique le présent rapport, les nouveaux aménagements donneront la priorité aux piétons pour traverser la rue plus souvent qu'auparavant et offriront aux municipalités une solution moins coûteuse pour assurer la sécurité des piétons. Le programme s'inscrit dans l'approche avant-gardiste du Programme de gestion intégrale des actifs visant à faire en sorte que ses actifs résistent aux contraintes à venir, y compris les attentes des usagers, les exigences législatives et les facteurs environnementaux.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Les répercussions financières sont énoncées dans le présent rapport, et les exigences de financement seront considérées dans le cadre du processus budgétaire annuel de 2020 des Services de la circulation.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Les passages pour piétons installés en vertu du Programme de passages pour piétons seront conçus conformément au règlement sur les normes d'accessibilité intégrées pris en application de la LAPHO (Normes pour la conception des espaces publics) et les normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.

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

Mise à jour de 2019 : Le Programme de passages pour piétons d'Ottawa s'harmonise à la priorité Transport et mobilité du Plan stratégique de la Ville d'Ottawa 2015-2018.

## **DOCUMENTS À L'APPUI**

- Document 1 - Passages pour piétons
- Document 2 - Passages pour piétons installés par année et par type/conformité enregistrée par type de route
- Document 3 – Lignes directrices des Services de la circulation – Programme de passages pour piétons.

## **SUITE À DONNER**

La Direction générale des transports mettra en œuvre le Programme de passages pour piétons à Ottawa comme soutenu et approuvé par le Conseil.