

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

Subject: Pavement Markings

Objet : Marques sur la chaussée

Submitted at: City Council

Présenté au: Conseil municipal

From/Exp.:

Date: June 12, 2019

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) :

Date: le 12 juin 2019

OCC 11-19

R. King

To/Destinataire: General Manager, Transportation Services Department / Directeur général des Transports

Inquiry:

Ottawa is experiencing more intense winters, with heavy precipitation and frequent freeze-thaw cycles, a side effect of which is the erasure of road pavement markings. These include the delineation of turn lanes, parking zones, pedestrian crossings, and bike lanes. After the severity of this past winter, pavement markings have disappeared from huge sections of Ottawa's road network, and the re-implementation has been delayed by flood and now tornado recovery efforts. With the arrival of summer weather and the related increase in pedestrian and cyclist traffic, residents who rely on walking or cycling have raised concerns about their ability to safely interact with other traffic with the current lack of pavement markings. Additionally, commuters on non-arterial roads with atypical intersection layouts have expressed concerns about erratic driving due to a lack of clarity for drivers. My questions are:

1. What are the factors that staff use to determine the prioritization of roads, cycle lanes, and pedestrian crosswalks to be re-painted after the winter season?

Specifically:

2. Is the safety of vulnerable road users such as cyclists and pedestrians taken into account when pavement re-paintings are scheduled? How does cyclist and pedestrian safety impact the priority of pavement re-painting?
3. Are intersections evaluated in terms of being clear and intuitive for all commuters? Is the complexity of an intersection taken into account when evaluating the need for re-painting on a specific road? If so, how does this evaluation impact re-painting prioritization?

The City works with community partners and reviews traffic data through the Safer Roads Ottawa Program and its' Safety Improvement Program (SIP).

4. Is the prioritization of pavement re-painting currently reviewed by the Safer Roads Ottawa Program or SIP, and does either program have the authority to change the prioritization criteria?
5. And, in addition, can we obtain clarification from the transportation department staff's perspective as to whether 'Vision Zero' is a marketing brand or a set of principles?

Demande de renseignement:

Ottawa connaît des hivers plus intenses, avec de fortes précipitations et de fréquents cycles de gel et de dégel, ce qui entraîne l'effacement des marques sur la chaussée, notamment la délimitation des voies de virage, des zones de stationnement, des passages pour piétons et des voies cyclables. Après l'hiver dernier particulièrement rigoureux, les marques sur la chaussée ont disparu sur un très grand nombre de sections du réseau routier d'Ottawa, et le retraçage des marques a été retardé par les efforts de rétablissement après les inondations et les tornades. Avec l'arrivée de l'été et l'augmentation de la circulation des piétons et des cyclistes qui s'ensuit, ces derniers ont soulevé des préoccupations quant à leur capacité à interagir en toute sécurité avec la circulation étant donné le manque actuel de marques sur la chaussée. De plus, les navetteurs circulant sur les rues autres que des artères dont l'aménagement des intersections est atypique ont exprimé des préoccupations au sujet de la conduite erratique de certains conducteurs en raison du manque d'indications claires sur la chaussée. Voici mes questions :

1. Quels sont les facteurs dont le personnel tient compte afin d'établir les priorités pour repeindre la chaussée, les bandes cyclables et les passages pour piétons après la saison hivernale?

Plus précisément :

2. Est-ce que la sécurité des usagers de la route vulnérables comme les cyclistes et piétons est prise en compte lorsque l'on prévoit de repeindre la chaussée? Quelle est l'incidence de la sécurité des piétons et des cyclistes sur la priorité pour repeindre la chaussée?
3. Les intersections sont-elles évaluées afin de s'assurer que les marques sont claires et intuitives pour tous les usagers? La complexité d'une intersection est-elle prise en compte lors de l'évaluation de la nécessité de repeindre une route

en particulier? Si oui, quelle est l'incidence de cette évaluation sur l'établissement des priorités lorsqu'il s'agit de la repeindre?

La Ville travaille de concert avec des partenaires communautaires et évalue les données sur la circulation par l'entremise du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et de son propre Programme d'amélioration de la sécurité (PAS).

4. Le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et le PAS examinent-ils actuellement l'établissement des priorités pour repeindre la chaussée, et est-ce que l'un ou l'autre de ces programmes a le pouvoir de modifier les critères d'établissement des priorités?
5. De plus, peut-on obtenir des éclaircissements de la part du personnel de la Direction générale des transports à savoir si « Vision zéro » est une marque commerciale ou un ensemble de principes?

Response (Date: 2019-Aug-23)

Question 1: What are the factors that staff use to determine the prioritization of roads, cycle lanes, and pedestrian crosswalks to be re-painted after the winter season?

The factors that Traffic Services take into account when prioritizing the application of pavement markings include:

- Cycling, pedestrian and vehicular traffic volumes;
- Adherence to Council-approved maintenance standards;
- 26-week window to complete markings as work is seasonal and weather dependent;
- Staff resources, fleet vehicles, and operating budget;
- Effectiveness and efficiency of operations; and,
- Types of markings.

The City's Pavement Marking Program prioritizes the application of pavement markings at high volume areas. This practice allows for a **balanced approach** targeting areas most frequently travelled by pedestrian, cyclist and vehicular traffic while also prioritizing the application of markings where they are needed most following the winter months:

- **Pedestrian Crosswalks:** Pedestrian Crosswalks are part of the transverse pavement marking program. Transverse markings generally include stop bars, crosswalks, and directional arrows. The program prioritizes the application of markings at intersections in the downtown core at the beginning of the season

and works its way out to the suburbs and rural communities as the season progresses. This strategy allows for those intersections with the highest pedestrian, cyclist and vehicular traffic to be prioritized first, while optimizing resources given the volume and proximity of intersections. A greater number of intersections can receive transverse markings during one shift in the downtown core than in areas where affected intersections are separated by greater distances. The existing pavement marking application strategy ensures the most efficient and effective use of all resources, including staff time, gas, vehicle use, and all associated costs.

- **Cycling Lanes:** The application of markings for cycling lanes requiring flexible post delineators are also prioritized for the beginning of the pavement marking program's spring season. Specifically, these are applied by the end of May or beginning of June, weather permitting. The application follows the completion of street sweeping operations conducted by the Public Works and Environmental Services Department (PWES). Traffic Services takes into consideration the sweeping operations schedule when planning work related to the application of the cycle lane markings and the installation of the flex posts.
- **Roads:** As referenced in the Pavement Marking Program Enhancement Report (ACS2019-TSD-TRF-0007), in the past, the application of longitudinal markings was completed by geographical area and these were applied one geographical area at a time. The practice led to certain major arterial roads not receiving the re-application of longitudinal markings until much later in the operational season based on the scheduling timeline of their geographical area.

As of this year, the longitudinal marking applications are separated into two programs; arterial and non-arterial. The priority is given to completing the application of longitudinal markings on those sections of arterial roads having the highest traffic volumes and, barring any unforeseen issues, to re-apply markings on major arterial roads again in the fall. This change in service delivery should enhance the appearance of longitudinal markings on these high-volume roads over the winter months and should last longer in comparison to previous seasons.

Further details on the Pavement Marking Program, including timelines and maintenance standards, can be found in the Pavement Marking Program Enhancement Report which was approved by Council on June 12, 2019.

Question 2: Is the safety of vulnerable road users such as cyclists and pedestrians taken into account when pavement re-paintings are scheduled? How does cyclist and pedestrian safety impact the priority of pavement re-painting?

The City's annual Pavement Marking Program is in place to maintain clear pavement markings on all roadways, roundabouts, cycling tracks, multi-use pathways (MUPs) and

crosswalks. Pavement markings serve to delineate the paths of the roadway in addition to its lanes. They provide information to all road users on the alignment of the roadway, including guidance on where vehicular, cyclist and pedestrian traffic should be safely positioned. As described in the response to Question 1, the City's Pavement Marking Program prioritizes the application of pavement markings at high volume areas. This practice allows for a balanced city-wide approach to the prioritization of markings associated to all modes of travel.

As a result of direction from Councillors Fleury and Leiper at the June 5, 2019, Transportation Committee meeting, which requested that the busiest intersections, crosswalks and other safety elements be studied in order to be prioritized for pavement markings, Traffic Services completed a review of the prioritization of the application of markings at both high-volume intersections and cycling lanes. Traffic Services' review reaffirmed the existing pavement marking application practices takes a balanced approach; however, it also highlighted the opportunity to update processes to further prioritize key signalized intersections and cycling facilities.

Changes to processes are listed and explained below:

- Signalized Intersections with Durable Markings: Durable markings are pavement markings applied with various types of materials, such as Spray Epoxy, Spray Methyl Methacrylate (MMA), and thermoplastic tiles that are a longer lasting alternative than our currently used road marking paints. Staff will inspect the condition of intersections with durable markings during early spring of each year. The intersections requiring re-application of markings will be incorporated into the upcoming season's Pavement Marking Program and work will be prioritized according to existing maintenance and scheduling practices. Durable markings are typically longer lasting and sometimes applied to new/reconstructed intersections, or to re-configured intersections as a result of a construction project impacting the right-of-way. Roadway winter maintenance operations and traffic volume can erode the visibility of durable markings more quickly, and, as such, certain durable markings may require re-application prior to the originally determined maintenance schedule.
- Cycling Corridors with Unique Characteristics: The review has identified that there are instances where markings along certain cycling corridors with unique characteristics would benefit being applied earlier during the pavement marking season than currently scheduled. Corridors with unique characteristics include those that are located along roadways with a number of curves within close

proximity of one another, in addition to roadways on which specialized pavement markings are present to notify cyclists and drivers that they are sharing a travelled lane. In both instances, there are greater opportunities for conflict between the two means of transportation. Examples of corridors with unique characteristics identified as part of the review that will be prioritized moving forward include:

- Beechwood Avenue, which includes a number of curves that can affect sightlines; and,
- Wellington/Richmond Avenues, which include sharrows and dooring markings.

Question 3: Are intersections evaluated in terms of being clear and intuitive for all commuters? Is the complexity of an intersection taken into account when evaluating the need for re-painting on a specific road? If so, how does this evaluation impact re-painting prioritization?

The complexity of an intersection does not directly impact re-painting prioritization. As described in the response to Question 1, the City's Pavement Marking Program prioritizes the application of pavement markings at high volume areas. Complex intersections have high vehicular, pedestrian and cycling traffic volumes and are therefore considered high priority for re-painting as traffic volumes and corresponding road maintenance activities affect the durability of the markings. Intersection re-painting begins in the downtown core, where volumes are highest, early in the season and moves outward towards the suburbs and rural communities where volumes are lower, as the season progresses.

The safety of vulnerable users is always considered for the design of new intersections and the retrofit of existing intersections with the goal to make them intuitive to navigate to help minimize the number of mistakes that users make. Best practices, including the installation of protected intersections, raised crosswalks and intersections, where applicable, are being considered.

The review of existing intersections through the Safety Improvement Program (SIP), the Pedestrian Safety Enhancement Program (PSEP), in addition to the Cycling Safety Improvement Program (CSIP), considers the complexity of an intersection to identify measures to further improve the safety of all roadway users. Measures utilized through these programs depend on both project scope and available program funding; enhancements considered include, but are not limited to signs, pavement markings and minor or major roadway modifications. Engineered measures such as protected intersections, raised crosswalks and intersections are considered major roadway

modifications, while minor roadway modifications include adjustments to lower a curb for example.

Question 4: Is the prioritization of pavement re-painting currently reviewed by the Safer Roads Ottawa Program or SIP, and does either program have the authority to change the prioritization criteria?

The authority to establish prioritization criteria for all pavement marking applications falls within the scope of the Pavement Marking Program.

The Safer Roads Ottawa Program (SRO) does not review or recommend changes to pavement marking applications. The SRO Program focuses on culture change, community engagement, and the development of a sustainable safe transportation environment.

The Safety Improvement Program (SIP) reviews high collision locations to identify and implement roadway modifications to help improve road safety for all users. Where deemed appropriate, based on the outcome of a high-collision location's SIP review, revisions to an existing pavement marking design may be part of the applicable countermeasures selected to help reduce a certain type of collision pattern.

The SIP monitors approximately 15,000 reported traffic collisions annually to identify high collision locations that are likely to experience collision reductions with engineering countermeasures. Based on a review of background data and detailed examinations of potentially hazardous road conditions, countermeasures are selected, evaluated, prioritized and implemented. The program undertakes roadway modifications to help improve road safety for all modes of transportation. In addition to pavement markings, modifications may include the addition of signs, beacons, high friction asphalt applications and engineered measures, such as protected intersections or raised crosswalks and intersections.

The main source of data used in a SIP review is the data compiled on the Motor Vehicle Collision Reports (MVCR) provided by the policing agencies. The MVCR includes a field to identify the condition of the pavement markings. If the review indicated that there was a collision pattern associated to faded pavement markings, then the study would potentially recommend changes to pavement marking application.

Question 5: Can we obtain clarification from the transportation department staff's perspective as to whether 'Vision Zero' is a marketing brand or a set of principles?

“Vision Zero” is the name of Sweden’s road safety program that is based on the principles of a ‘safe systems approach’ to road safety. Many other road safety programs follow a ‘safe systems approach’ under different program names. For example, the Netherlands established their “Sustainable Safety” program in the 1990s, also based on a safe systems approach. Similarly, the City of Ottawa’s *Towards Zero 2012-2016 Road Safety Action Plan*, approved by Council in 2011, established Safer Roads Ottawa (SRO) as the name of the City’s road safety program based on a safe systems approach.

The underlying principle for the ‘safe systems approach’ is that it is ethically unacceptable that people are killed or seriously injured while moving within the complete transportation system, which includes the physical network, vehicles and users. It is the responsibility of the design engineers to provide physical infrastructure that is intuitive to help minimize the number of mistakes users make and forgiving enough to make crashes survivable if a mistake does occur. It is also the responsibility of road users to abide by the rules of the road and to use the infrastructure as it is intended by the designers. A key difference between the SRO Program and the “safe systems approach” programs of both the Netherlands and Sweden is that their programs are required based on federal policy whereas the Safer Roads Ottawa program is municipal based.

The City of Ottawa is currently undertaking a review of the Strategic Road Safety Action Plan (SRSAP). The SRSAP Update Report is scheduled to be brought forward to Transportation Committee and Council for approval in Q4 2019. The purpose of the refreshed SRSAP is to build on the momentum of the *Towards Zero 2012-2016 Road Safety Action Plan* approved by Council in 2011. The updated 2019 SRSAP will include a list of proposed actions from engineering, education and enforcement partners, that are data-driven, measurable and based on Vision Zero principles.

Stakeholder consultation for the SRSAP is underway to help the City identify what the emphasis areas should be for the plan and what some of the actions should be to address the collision trends within each of those emphasis areas.

Réponse (Date: le 23 août 2019)

Question 1 : Quels sont les facteurs dont le personnel tient compte afin d'établir les priorités pour repeindre la chaussée, les bandes cyclables et les passages pour piétons après la saison hivernale?

Pour établir leurs priorités relativement au marquage de la chaussée, les Services de la circulation s'appuient sur ces facteurs :

- Le débit de circulation cycliste, piétonnière et automobile;
- Le respect des normes d'entretien approuvées par le Conseil;
- La période dont dispose la Ville (idéalement 26 semaines) pour le marquage, puisque c'est une tâche saisonnière qui dépend des conditions météorologiques;
- Le personnel et les véhicules disponibles, et le budget de fonctionnement;
- L'efficacité des opérations;
- Le type de marques.

Dans le cadre de son Programme de marquage de la chaussée, la Ville effectue le marquage en priorité dans les zones à grand débit. Cette **approche équilibrée** lui permet de s'occuper des endroits les plus fréquentés par les piétons, les cyclistes et les automobilistes, mais aussi des endroits qui se révèlent les plus critiques au printemps :

- **Passages pour piétons** : Les passages pour piétons font partie du Programme de marquage de la chaussée. Ce sont des marques transversales, tout comme les lignes d'arrêt et les flèches directionnelles. Au début de la saison, on repeint avant toute chose les marques des intersections du centre-ville, pour ensuite progresser vers les banlieues et les secteurs ruraux. Cette stratégie, qui donne la priorité aux intersections où la circulation piétonne, cycliste et automobile est la plus forte, permet par ailleurs d'optimiser l'utilisation des ressources, vu la concentration et la proximité des intersections. Pour un même quart de travail, le nombre d'intersections pouvant être couvertes est plus grand au centre-ville que dans les endroits où elles sont plus distancées. La stratégie en place assure une utilisation optimale de toutes les ressources : temps du personnel, essence, véhicules et frais connexes.
- **Voies réservées aux cyclistes** : Le marquage des voies réservées aux cyclistes nécessitant des délinéateurs est aussi une priorité du programme quand vient le printemps. Le marquage s'effectue vers la fin mai ou début juin, selon les conditions météorologiques, une fois terminées les opérations de balayage des rues de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement (DGTPE). Les Services de la circulation tiennent compte du calendrier de ces opérations lorsqu'ils planifient le marquage des bandes cyclables et l'installation des délinéateurs.
- **Routes** : Comme le mentionne le rapport sur les améliorations à apporter au Programme de marquage de la chaussée (ACS2019-TSD-TRF-0007), dans le passé, l'apposition de marques longitudinales se faisait une zone géographique à la fois. Avec cette pratique toutefois, certaines grandes artères ne voyaient leur tour arriver que très tard dans la saison, selon le calendrier établi pour la zone.

Depuis cette année, les opérations de marquage longitudinal se divisent en deux : les artères et les autres voies. Le marquage s'effectue en priorité sur les tronçons d'artères qui connaissent le plus fort débit de circulation et, sauf imprévu, est refait sur les grandes artères à l'automne. Ce changement devrait accroître la visibilité et la durabilité des marques longitudinales sur ces voies très achalandées en comparaison aux années passées.

On trouvera d'autres informations sur le Programme de marquage de la chaussée (échancier, normes d'entretien, etc.) dans le rapport sur les améliorations à apporter au Programme de marquage de la chaussée, qui a été approuvé par le Conseil le 12 juin 2019.

Question 2 : Est-ce que la sécurité des usagers de la route vulnérables comme les cyclistes et piétons est prise en compte lorsque l'on prévoit de repeindre la chaussée? Quelle est l'incidence de la sécurité des piétons et des cyclistes sur la priorité pour repeindre la chaussée?

La Ville exécute son Programme de marquage de la chaussée tous les ans pour assurer des marques claires sur toutes les voies et dans tous les carrefours giratoires, pistes cyclables, sentiers polyvalents et passages pour piétons. Les marques servent à délimiter les routes et les voies sur la chaussée. Elles informent les usagers de la route de son alignement et indiquent où voitures, cyclistes et piétons peuvent circuler en toute sécurité. Comme il a été mentionné dans la réponse à la première question, le Programme de marquage de la chaussée de la Ville donne la priorité aux zones à grand débit. Cette pratique permet d'établir un ordre de priorité équilibré, à l'échelle de la ville, entre tous les modes de transport.

En réponse à la demande des conseillers Fleury et Leiper donnée à la réunion du Comité des transports du 5 juin 2019, qui voulaient que les intersections, les passages pour piétons et autres éléments de sécurité les plus utilisés soient étudiés et placés en tête de liste pour le marquage de la chaussée, les Services de la circulation ont effectué un examen de l'ordre de priorité pour le marquage des intersections très achalandées et des voies réservées aux cyclistes. Cet examen a permis de réaffirmer l'équilibre des pratiques existantes; il a toutefois fait ressortir l'occasion d'améliorer les processus pour faire monter les intersections à feux et les installations cyclables importantes dans l'ordre des priorités.

Voici une description des changements apportés :

- Marquage durable aux intersections à feux : Le marquage durable se fait au moyen de matériaux – résine epoxy en aérosol, méthacrylate de méthyle en vaporisateur et tuiles de thermoplastique – qui sont plus durables que les peintures actuellement utilisées. Le personnel inspectera l'état des intersections à marques durables annuellement, au début du printemps. Celles qui nécessiteront une nouvelle application seront ajoutées à la liste du Programme de marquage de la chaussée pour l'année en cours, et leur priorité sera évaluée selon les pratiques d'entretien et l'échéancier en place. Parfois appliquées aux intersections refaites, nouvellement construites ou reconfigurées dans le cadre d'un projet de construction touchant l'emprise, les marques durables ont normalement une durée de vie plus longue. Cela dit, les opérations d'entretien hivernal et le débit de circulation peuvent entraîner une usure plus rapide. Par conséquent, certaines marques durables pourraient avoir besoin d'une autre couche plus tôt que prévu.
- Corridors cyclables à caractéristiques particulières : L'examen a aussi permis de relever que l'on gagnerait à repeindre la chaussée dans certains corridors cyclables à caractéristiques particulières plus tôt dans la saison. On compte parmi ces corridors ceux qui se situent le long de routes et qui comportent beaucoup de virages sur une courte distance, ainsi que ceux dotés de marques spéciales indiquant aux cyclistes et aux automobilistes qu'ils se partagent la voie. Ces deux types de corridors se prêtent davantage aux conflits entre cyclistes et automobilistes. Voici des exemples de corridors parmi ceux examinés qui auront la priorité :
 - L'avenue Beechwood, une rue sinueuse se prêtant à des lignes de visibilité réduites;
 - La rue Wellington et le chemin Richmond, qui comportent des chevrons vélos et des marques pour prévenir l'emportérage.

Question 3 : Les intersections sont-elles évaluées afin de s'assurer que les marques sont claires et intuitives pour tous les usagers? La complexité d'une intersection est-elle prise en compte lors de l'évaluation de la nécessité de repeindre une route en particulier? Si oui, quelle est l'incidence de cette évaluation sur l'établissement des priorités s'il s'agit de la repeindre?

La complexité d'une intersection ne joue pas directement sur sa place dans l'ordre de priorité. Comme il a été mentionné dans la réponse à la première question, le Programme de marquage de la chaussée de la Ville donne la priorité aux zones à grand débit. Les intersections complexes sont traitées en priorité plutôt en raison de leur haut

débit de circulation piétonne, cycliste et automobile. En effet, une circulation dense et les opérations d'entretien qu'elle nécessite affectent la durabilité des marques. Au début de la saison, le marquage des intersections commence au centre-ville, là où la circulation est la plus dense, puis progresse vers les banlieues et dans les zones rurales, où la circulation est moins dense.

La sécurité des usagers vulnérables est toujours prise en considération dans la conception de nouvelles intersections et la modernisation d'intersections existantes, afin d'y rendre les déplacements intuitifs et de réduire au minimum le potentiel d'erreurs de la part des usagers. Lorsque la situation s'y prête, la Ville envisage d'opter pour des pratiques exemplaires, comme l'aménagement d'intersections protégées et de passages pour piétons et d'intersections surélevées.

Lorsque la Ville examine les intersections existantes dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité, du Programme d'amélioration de la sécurité des piétons et du Programme d'amélioration de la sécurité à bicyclette, elle se penche sur la complexité de chaque intersection pour trouver des façons d'améliorer la sécurité de tous. Le choix des mesures dépend de la portée du projet et des fonds disponibles. Il peut s'agir d'améliorer la signalisation ou les marques sur la chaussée, ou encore d'apporter des modifications, mineures ou majeures, à la chaussée. Les mesures d'ingénierie comme les intersections protégées et les passages pour piétons et intersections surélevées sont considérées comme majeures, alors que les ajustements comme l'abaissement d'une bordure sont considérés comme mineurs.

Question 4 : Le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et le PAS examinent-ils actuellement l'établissement des priorités pour repeindre la chaussée, et est-ce que l'un ou l'autre de ces programmes a le pouvoir de modifier les critères d'établissement des priorités?

L'établissement des critères de priorisation pour le marquage de la chaussée relève du Programme de marquage de la chaussée.

Le programme Sécurité des routes Ottawa ne comprend pas l'évaluation ou la recommandation de changements : il se concentre sur le changement des mentalités, la mobilisation communautaire et la création d'un environnement de transport sûr et durable.

Quant au Programme d'amélioration de la sécurité, il consiste à examiner les endroits où les risques de collision sont élevés, pour que puissent être mises au point des

modifications de la chaussée qui amélioreront la sécurité routière pour tous. En fonction des résultats obtenus pour un emplacement examiné, l'une des mesures possibles pour réduire un certain type de collisions pourrait être de modifier les marques sur la chaussée.

Annuellement, ce sont environ 15 000 collisions signalées qui font l'objet d'un suivi dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité pour déterminer les emplacements à haut risque de collision susceptibles de bénéficier de mesures d'ingénierie. Ces mesures sont sélectionnées, évaluées, hiérarchisées puis implantées selon des données contextuelles et des examens détaillés des conditions routières potentiellement dangereuses. Elles visent à améliorer la sécurité routière pour tous les usagers. Outre les marques sur la chaussée, il peut s'agir de l'ajout de panneaux de signalisation ou de balises, de l'application d'asphalte à haute friction et de mesures d'ingénierie comme l'aménagement d'intersections protégées ou de passages pour piétons et d'intersections surélevés.

Les données compilées provenant des rapports d'accidents de véhicules automobiles des organismes de maintien de l'ordre sont la principale source d'information utilisée dans le cadre de ce programme. Ces rapports comprennent un champ où indiquer l'état des marques sur la chaussée. Si l'examen indique qu'un certain type d'accident récurrent est associé à l'effacement des marques sur la chaussée, l'on pourrait alors recommander d'apporter des changements au marquage.

Question 5 : De plus, peut-on obtenir des éclaircissements de la part du personnel de la Direction générale des transports à savoir si « Vision zéro » est une marque commerciale ou un ensemble de principes?

« Vision Zéro » est le nom d'un programme de sécurité routière suédois qui se fonde sur les principes d'un système routier sécuritaire. Beaucoup d'autres programmes en la matière ont une approche similaire, mais portent un nom différent. Par exemple, les Pays-Bas ont établi leur programme « Sécurité durable » dans les années 1990, lui aussi fondé sur la mise en place de systèmes sécuritaires. Même chose pour la Ville d'Ottawa qui, avec son plan d'action stratégique de sécurité routière de 2012-2016, *Arriver à zéro*, approuvé par le Conseil en 2011, a instauré le programme « Sécurité des routes Ottawa ».

La mise en place de systèmes sécuritaires repose sur le principe voulant qu'il est inacceptable d'un point de vue éthique que des personnes perdent la vie ou soient grièvement blessées dans le réseau de transport, pris dans son entièreté (réseau physique, véhicules et usagers). Il est de la responsabilité des ingénieurs concepteurs

de mettre au point des infrastructures matérielles intuitives, capables de réduire le plus possible le nombre d'erreurs pouvant être commises par les usagers, et conçu de telle sorte que si erreur et collision il y a, les chances de survie seront élevées. Et en contrepartie, il est du devoir des usagers de la route de suivre les règles et d'utiliser les infrastructures adéquatement. L'une des principales différences entre le programme Sécurité des routes Ottawa et les programmes des Pays-Bas et de la Suède concerne l'ordre gouvernemental qui en a la charge : le premier est de ressort municipal, alors que les derniers relèvent d'une politique fédérale.

La Ville travaille actuellement à l'examen du plan d'action stratégique de sécurité routière, *Arriver à zéro*; le rapport de mise à jour devrait être présenté au Comité des transports et au Conseil pour approbation au quatrième trimestre de 2019. Le but de cet exercice : continuer sur la lancée de ce plan, approuvé par le Conseil en 2011. La nouvelle version du plan comprendra une liste de mesures qui pourront être déployées par des partenaires des domaines du génie, de l'éducation et du maintien de l'ordre, et qui seront mesurables et fondées sur les données et sur les principes de la « Vision Zéro ».

Une consultation avec les acteurs concernés par le plan est en cours. Elle permettra à la Ville de déterminer quelles zones cibler et quelles actions prendre pour y réduire les collisions.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil:

Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of September 4, 2019 and the Council Agenda of September 11, 2019

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports prévue le 4 septembre 2019 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 11 septembre 2019.