

**Report to  
Rapport au :**

**Transportation Committee  
Comité des transports  
13 November 2019 / 13 novembre 2019**

**and Council  
et au Conseil  
20 November 2019 / 20 novembre 2019**

**Submitted on November 1, 2019  
Soumis le 1er novembre 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 :**

**Krista Tanaka, Program Manager/Gestionnaire de programme, Road Safety &  
Traffic Investigations Branch/Direction Sécurité et Enquêtes sur la circulation  
613-580-2424 x/poste 23597, [Krista.Tanaka@ottawa.ca](mailto:Krista.Tanaka@ottawa.ca)**

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

**File Number/Numéro de dossier :  
ACS2019-TSD-TRF-0008**

**SUBJECT: Community Safety Zones Implementation Plan**

**OBJET : Plan de mise en œuvre des zones de sécurité communautaire**

**REPORT RECOMMENDATIONS**

**That the Transportation Committee recommend that Council:**

- 1. Approve the proposed Community Safety Zone Implementation Plan as described in this report and the associated Community Safety Zone By-law,**

a draft of which is attached as Document 1;

2. Delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department and the Director of Traffic Services, individually, to add future Community Safety Zones to the By-law, as described in this report, and that the City Solicitor place such amending by-laws on the agenda of Council for enactment.

## RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. D'approuver le plan de mise en œuvre proposé des zones de sécurité communautaire décrit dans le présent rapport et le règlement municipal sur les zones de sécurité communautaire connexe, dont une ébauche est jointe en tant que Document 1;
2. De déléguer au directeur général de la Direction générale des transports et au directeur des Services de la circulation, individuellement, le pouvoir d'ajouter au règlement les futures zones de sécurité communautaire décrites dans le présent rapport et de déléguer à l'avocat général de la Ville le pouvoir d'inscrire le règlement modificatif adéquat directement à un futur ordre du jour du Conseil pour adoption.

## CONTEXTE

Le *Code de la route* donne à une municipalité le pouvoir de désigner une partie de la chaussée relevant de sa compétence comme zone de sécurité communautaire (ZSC). Conformément au *Code de la route*, la désignation officielle d'un segment de chaussée comme ZSC exige l'adoption d'un règlement municipal qui désigne la zone et prescrit l'installation des panneaux réglementaires sur la partie désignée de la chaussée.

Une fois la ZSC désignée et établie, le *Code de la route* prévoit que quiconque est reconnu coupable d'infractions précises, décrites dans son libellé et commises à l'intérieur des limites de cette ZSC, est passible d'amendes majorées. Par exemple, les amendes pour excès de vitesse dans une ZSC sont doublées pour chaque kilomètre à l'heure dépassant la limite de vitesse permise. De même, les amendes pour conduite imprudente et pour des infractions à d'autres règles de la route sont également doublées. Les amendes fixées pour certaines infractions commises dans une ZSC sont

aussi majorées.

### **Contrôle automatisé de la vitesse**

Les modifications récentes apportées au *Code de la route* en vertu du [projet de loi 65, Loi de 2017 sur la sécurité accrue des zones d'école](#), autorisent le recours à des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) dans les ZSC où la limite de vitesse est inférieure à 80 km/heure. L'utilisation de dispositifs de CAV rend possible une application uniforme de la réglementation; il s'agit d'une mesure efficace pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse de circulation.

La désignation de ZSC dans différentes zones d'école d'Ottawa permettra à la Ville d'y mettre à l'essai des technologies de CAV. Le projet pilote de CAV a été approuvé à la suite de directives émises dans le cadre de la motion TRC 14/2 de mai 2016 et des discussions liées aux rapports sur l'utilisation de radars photographiques dans les rues locales (ACS2016-CMR-TRC-0009) et dans les municipalités du Canada (ACS2016-COS-PWS-0021).

### **ANALYSE**

Le personnel des Services de la circulation a adopté une approche fondée sur les données pour évaluer les zones d'école et repérer celles qui conviendraient le mieux à la désignation d'une ZSC et pourraient être considérées comme des emplacements potentiels pour le projet pilote de CAV à venir.

### **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

Le personnel de la Direction générale des transports a examiné les routes situées à proximité des 376 écoles d'Ottawa afin de repérer les zones qui pourraient être désignées comme ZSC. Cet examen a tenu compte de plusieurs facteurs ayant une incidence sur la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. Voici les données recueillies aux fins de l'évaluation de chaque zone scolaire :

- Respect de la limite de vitesse affichée – pourcentage de véhicules qui respectent la limite de vitesse affichée;
- Nombre de cas d'excès de vitesse élevés sur les routes adjacentes aux écoles – à savoir les véhicules qui roulent à 15 km/h ou plus au-dessus de la limite de vitesse permise;

- Nombre d'enfants qui ne prennent pas l'autobus pour se rendre à l'école – ce chiffre permet de déterminer le nombre d'enfants susceptibles d'aller à l'école à pied ou à vélo;
- Nombre de collisions signalées impliquant des usagers de la route vulnérables d'âge scolaire;
- Participation de l'école à un programme Écoliers actifs et en sécurité – ce programme, coordonné par EnviroCentre, aide les écoles à élaborer des plans de promotion de la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo.

Les critères ont été évalués pour chaque emplacement; après l'examen des données, on a classé les emplacements en fonction du cumul de leurs scores respectifs à chaque critère. On a ensuite examiné plus à fond les emplacements afin de déterminer le type de signalisation réglementaire qui est actuellement en place en bordure des routes situées à l'intérieur des zones d'école.

### ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE TERRAIN

À la suite de l'examen des données, des visites sur le terrain des emplacements les mieux classés ont permis de déterminer la faisabilité d'installer les panneaux requis pour la désignation d'une ZSC à l'intérieur de l'emprise, conformément aux règlements afférents au *Code de la route*. Pour qu'une ZSC soit en vigueur, les panneaux réglementaires doivent respecter certaines exigences (installation, taille et bilinguisme) de la réglementation.

Le panneau requis pour la désignation d'une ZSC fait plus de deux fois la largeur d'un panneau de limite de vitesse standard. Ainsi, certaines routes qui seraient de bonnes candidates en tant que ZSC ne peuvent recevoir cette désignation parce que l'infrastructure en place et les caractéristiques de l'emprise empêchent l'installation de ce type de panneau. Le *Document 2 – Panneaux requis pour la désignation de zones de sécurité communautaire* présente des images des panneaux réglementaires requis et des photos de panneaux temporaires installés en bordure de différentes routes. Ces photos illustrent des cas où les routes peuvent et ne peuvent pas physiquement accueillir les panneaux réglementaires requis pour la désignation de ZSC.

À la suite des visites sur le terrain des emplacements les mieux classés, on a choisi huit zones qui répondaient aux exigences réglementaires pour la désignation d'une ZSC. Ces emplacements peuvent recevoir physiquement, des deux côtés de la

chaussée, aux endroits où commencent et se terminent ces zones, des panneaux bilingues requis pour la désignation d'une ZSC, conformément aux exigences du *Code de la route*.

### Plan de mise en œuvre des zones de sécurité communautaire

Les zones de sécurité communautaire seront désignées d'ici le 30 novembre 2019 aux huit nouveaux emplacements indiqués dans le Tableau 1 – Nouvelles zones de sécurité communautaire ci-dessous. Le tableau fournit également les noms des écoles dont une partie du terrain donne sur une route désignée comme ZSC.

Tableau 1 – Nouvelles zones de sécurité communautaire

Numéro du quartier	Nom de la route	Début de la zone	Fin de la zone	Écoles donnant sur la route
1	Chemin Watters	Point situé à 67 mètres au nord de l'intersection du chemin Watters et du boulevard Charlemagne	Point situé à 111 mètres au nord de l'intersection de l'avenue Roberval et du chemin Watters	St. Francis of Assisi School

Numéro du quartier	Nom de la route	Début de la zone	Fin de la zone	Écoles donnant sur la route
3	Promenade Longfields	Point situé à 46 mètres au nord de l'îlot central du carrefour giratoire des promenades Berrigan et Longfields	Point situé à 20 mètres des intersections de l'avenue Silver Sage et de la promenade Longfields	École élémentaire catholique Pierre-Elliott-Trudeau  St. Mother Teresa High School  Longfields-Davidson Heights Secondary School
7	Promenade Bayshore	Point situé à 26 mètres au sud de l'intersection de la promenade Bayshore et du croissant Woodridge (nord)	Point situé à 48 mètres au nord de l'intersection de la promenade Bayshore et du croissant Woodridge (sud)	St. Rose of Lima School
8	Promenade Meadowlands Ouest	Point situé en bordure de rue du côté ouest, à 17 mètres de l'intersection de l'avenue Sullivan et de la promenade Meadowland Ouest	Point situé à 22 mètres à l'est de l'allée Brook	St. Gregory School

Numéro du quartier	Nom de la route	Début de la zone	Fin de la zone	Écoles donnant sur la route
11	Chemin Ogilvie	Point situé à 66,7 m à l'est du chemin Ogilvie et de la porte Elmlea	Point situé à 154 m à l'est de la rue Appleford et du chemin Ogilvie	Gloucester High School
18	Chemin Smyth	Point situé à 186 mètres à l'ouest de l'avenue Roger-Guindon et du chemin Smyth	Point situé à 32,8 mètres à l'est de l'intersection de la promenade Haig et du chemin Smyth	Vincent Massey Public School Hillcrest High School École secondaire catholique Franco-Cité
19	Chemin Innes	Point situé à 13,5 mètres au nord-ouest de l'intersection du chemin Innes et du boulevard Portobello	Point situé à 183 mètres à l'ouest de l'intersection des chemins Innes et Trim	École secondaire catholique Béatrice-Desloges
23	Chemin Katimavik	Point situé à 18 mètres à l'ouest de l'intersection des chemins Castlefrank et Katimavik	Point situé à 155 mètres à l'ouest de l'intersection de la promenade McGibbon et du chemin Castlefrank	Holy Trinity Catholic High School

Compte tenu de ces nouveaux emplacements, le nombre de ZSC passera de quatre à 12. Les quatre ZSC actuelles à Ottawa sont situées aux endroits suivants :

1. Chemin Castlefrank, entre la porte Hungerford et la promenade McCurdy Nord ([RÈGLEMENT N° 2017 – 125](#));
2. Rue Bridge, entre la rue Dickinson et la promenade Riverside Nord ([RÈGLEMENT N° 2016 – 195](#));
3. Chemin Long Island, entre la place Waterpark et le croissant Cindy Hill ([RÈGLEMENT N° 2016 – 195](#));
4. Boulevard Portobello, entre le boulevard Brian Coburn et le chemin Innes ([RÈGLEMENT N° 2016 – 217](#)).

Le règlement proposé sur les zones de sécurité communautaires, décrit dans le Document 1, indique les limites de chacune des 12 ZSC et contiendra la liste de l'ensemble des emplacements désignés comme ZSC. Il remplacera également les différents règlements associés aux quatre ZSC en vigueur énumérées ci-dessus. Les règlements en vigueur désignant les ZSC seront abrogés et consolidés dans le nouveau règlement sur les ZSC décrit dans le Document 1. Les emplacements des futures ZSC qui ont été identifiés par le personnel pour inclusion dans le projet CAV seront ajoutés à l'annexe correspondante du règlement, en vertu des pouvoirs délégués au directeur général de la Direction générale des transports et au directeur des Services de la circulation individuellement, qui leur permettent d'ajouter de nouvelles ZSC au règlement à la lumière des critères d'évaluation décrits dans le présent rapport. L'avocat général de la Ville inscrira ces règlements modificatifs à l'ordre du jour du Conseil pour adoption, et le directeur général de la Direction générale des transports présentera tous les emplacements ajoutés, par soit le Directeur Générale ou le Directeur, au Comité des transports chaque année.

### **Source de financement**

Le coût moyen de l'installation de chaque panneau réglementaire requis pour la désignation d'une ZSC est d'environ 600 \$, et le nombre de panneaux requis pour chaque zone est fonction de la longueur de la zone en question. Le coût de la désignation des huit nouvelles ZSC nécessitant l'installation de 40 panneaux réglementaires est estimé à 24 000 \$ et peut être financé dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité des Services de la circulation. L'installations futures des ZSC pour le projet CAV sera financé dans le cadre du budget opérationnel des Services de la circulation.



## **Plan de communication**

Dans le cadre de l'initiative relative aux zones de sécurité communautaires, les Services de la circulation, en collaboration avec Information du public et Relations avec les médias, élaboreront un plan complet de communication et de relations avec les intervenants pour informer le Conseil, le public et les écoles (ou les quartiers) de l'initiative et de leur intention de mettre en œuvre les mesures décrites dans le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Les zones de sécurité communautaires relèvent d'une initiative menée à l'échelle de la ville.

## **CONSULTATION**

Le processus proposé pour la désignation des zones de sécurité communautaires est fondé sur des données, ce qui garantit l'adoption d'une approche transparente et cohérente à l'échelle de la ville.

## **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

**Sans objet.**

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucun obstacle juridique n'empêche l'approbation des recommandations du présent rapport. Le paragraphe 214.1(1) du Code de la route, L.R.O. 1990, chap. H.8, dans sa version modifiée, autorise le Conseil d'une municipalité à désigner, par règlement municipal, une section de voie publique relevant de sa compétence comme zone de sécurité communautaire si, selon le Conseil, la sécurité publique est particulièrement préoccupante sur cette partie de la voie publique. Le Conseil peut juger qu'il est nécessaire de mettre en place des zones de sécurité communautaire dans les secteurs scolaires et de déléguer au directeur général de la Direction générale des transports et au directeur des Services de la circulation, individuellement, conformément au paragraphe 23.2(1)c. de la Loi de 2001 sur les municipalités, le pouvoir d'ajouter les futurs secteurs scolaires au règlement désignant les zones de sécurité communautaire comme le décrit plus en détail le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES**

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

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Le coût estimatif nécessaire à la création des huit (8) zones de sécurité communautaires (ZSC) serait financé par le Programme d'amélioration de la sécurité de 2019 (projet n° # 909317). L'aménagement de toute nouvelle ZSC serait financé par des fonds provenant de futurs budgets de fonctionnement des Services de la circulation, sous réserve de l'approbation du Conseil.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Il n'y a pas d'incidence associée à l'accessibilité dans le présent rapport.

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

Le rapport sur les zones de sécurité communautaire appuie la priorité Transport et mobilité du Plan stratégique de la Ville d'Ottawa 2015-2018.

## **DOCUMENTATION À L'APPUI**

- Document 1 – Projet de règlement sur les zones de sécurité communautaires
- Document 2 – Panneaux requis pour la désignation de zones de sécurité communautaire

## **SUITE À DONNER**

La Direction générale des transports gèrera les zones de sécurité communautaire à Ottawa, avec le soutien et l'approbation du Conseil. Comme l'indique le rapport, les huit nouvelles zones de sécurité communautaires seront désignées et approuvées d'ici le 30 novembre 2019. De plus, la Direction générale des transports, en collaboration avec l'avocat général de la Ville, parachèvera toutes les modifications requises aux règlements qui sont demandées et décrites dans le présent rapport et les inscrira à l'ordre du jour du Conseil pour adoption.