

**Transportation Committee  
Report 7  
11 December 2019**

**36**

**Comité des transports  
rapport 7  
le 11 décembre 2019**

**Report to  
Rapport au:**

**Transportation Committee  
Comité des transports  
4 December 2019 / 4 décembre 2019**

**and Council  
et au Conseil  
11 December 2019 / 11 décembre 2019**

**Submitted on November 25, 2019  
Soumis le 25 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 23597, [Krista.Tanaka@ottawa.ca](mailto:Krista.Tanaka@ottawa.ca)**

**Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE      File Number: ACS2019-TSD-TRF-0009**

**SUBJECT: Strategic Road Safety Action Plan Update**

**OBJET : Mise à jour du Plan d'action stratégique de sécurité routière**

## REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council approve:

1. The Strategic Road Safety Action Plan as outlined in this report;
2. The principles of a Safe Systems approach to road safety in road design and that all new local residential streets, constructed within new developments, or when reconstruction occurs on local residential streets be designed for a 30 km/h operating speed;
3. That all revenue from automated enforcement, including automated speed enforcement, automated license plate recognition devices and school bus cameras, as well as any future new forms of automated enforcement, in addition to revenues from new red light cameras installed beyond 2020, be allocated to the Road Safety Action Plan Program Reserve Fund for implementation of countermeasures identified in the 2020-2024 Road Safety Action Plan report;
4. That Traffic Services, bring forward a report to Transportation Committee annually, starting in 2021, to provide an update on the progress of the previous year's SRSAP Implementation Plan and to obtain approval on the initiatives brought forward as part of the present year's Implementation Plan.

## RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver :

1. Le Plan d'action stratégique de sécurité routière comme il est indiqué dans le présent rapport;
2. Les principes d'une approche systémique de la sécurité routière appliquée à la conception des routes et que toutes les nouvelles rues résidentielles locales, construites au sein de nouveaux lotissements, ou lors de travaux de réfection effectués sur des rues résidentielles locales, soient conçues en fonction d'une vitesse de circulation de 30 km/h;

3. **Que toutes les recettes provenant des mesures de contrôle automatisé, y compris les dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse, les systèmes automatisés de reconnaissance des plaques d'immatriculation et les caméras sur les autobus scolaires, ainsi que toute nouvelle forme de mesure de contrôle automatisé, en plus des recettes provenant des nouveaux appareils photo reliés aux feux rouges installés après 2020, soient affectées au fonds de réserve du programme du Plan d'action stratégique de sécurité routière pour la mise en œuvre des contre-mesures définies dans le rapport du Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024;**
4. **Que les Services de la circulation présentent chaque année un rapport au Comité des transports à compter de 2021 pour faire le point sur les progrès de la mise en œuvre du programme du Plan d'action stratégique de sécurité routière par rapport à l'année précédente et pour obtenir l'approbation des projets présentés dans le cadre du plan de mise en œuvre de cette année.**

## **RÉSUMÉ**

### **Hypothèse et analyse**

Depuis 2003, la Ville d'Ottawa a mis en place deux plans d'action stratégique de la sécurité routière. Le premier a été mis en œuvre en 2003 et a pris fin en 2011 pour faire partie du Programme intégré de sensibilisation à la sécurité routière. Le deuxième en vigueur de 2012 à 2016, a été mis en œuvre dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et a entraîné une réduction de 14 % des collisions causant des blessures graves ou mortelles à Ottawa.

L'objectif de l'actualisation du Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville consiste à mettre à profit les réussites du plan précédent. Guidé par le thème « Agissez avec raison et prudence! », le plan actualisé concentre les efforts et les ressources là où ils sont le plus nécessaires afin d'avoir le plus grand impact de réduction des collisions causant des blessures graves ou mortelles. Le nouveau plan fondé sur des données comporte des résultats mesurables et s'aligne sur les principes de l'approche systémique de la sécurité routière et les résultats de Vision zéro dans lesquels :

- la vie et la santé humaines ont la priorité;
- la sécurité est une responsabilité partagée entre les fournisseurs de routes, les organismes de réglementation et les usagers de la route;
- l'admission qu'une erreur humaine sur la route ne devrait pas mener à un décès ou à une blessure grave et que les systèmes de circulation routière devraient être conçus en conséquence; et,
- la sécurité routière exige un changement de culture au sein duquel les fournisseurs de routes, les organismes de réglementation et les usagers de la route doivent coopérer et être prêts à changer pour atteindre la vision à long terme et les objectifs du Plan d'action stratégique de sécurité routière.

Adopter le nouveau plan, appuyer la proposition de modèle d'autofinancement du plan et accepter un changement de culture permettent de poursuivre l'élimination des décès et des blessures graves sur nos routes.

Selon l'analyse de données sur les collisions 2013-2017, Ottawa a actuellement un taux moyen de blessures mortelles de 2,8 par tranche de 100 000 habitants. Ce taux est nettement inférieur au taux national de 5,8 du Canada et est similaire à celui de la Suède qui figure parmi l'un des principaux pays au monde en ce qui concerne les taux les plus faibles d'accidents mortels.

### **Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024**

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 est basé sur les éléments suivants :

- Thème : Agissez avec raison et prudence!
- Vision : Une stratégie exhaustive et proactive pour rendre les routes d'Ottawa sécuritaires pour tous les usagers
- Objectif : Une réduction de 20 % du taux moyen annuel de collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici 2024

Les quatre volets principaux du plan (les usagers de la route vulnérables, les zones rurales, les intersections, les comportements à haut risque d'automobilistes) ont été

élaborés en fonction de l'analyse des données de collision de 2013-2017 et des commentaires recueillis lors de différents exercices de consultation. Les volets principaux ont été sélectionnés afin d'assurer que les contre-mesures du plan s'harmonisent aux efforts de concentration et aux ressources là où ils auront le plus grand impact pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles.

Le personnel recommande d'apporter les améliorations suivantes au Plan d'action stratégique de sécurité routière actuel :

**Tableau 1 – Améliorations au Plan d'action stratégique de sécurité routière actuel**

<b>Volets principaux</b>	<b>Cible de réduction des collisions causant des blessures graves et mortelles</b>	<b>Exemples de contre-mesures de haut niveau</b>
Usagers de la route vulnérables	Collisions impliquant un piéton, un cycliste ou un motocycliste	<ul style="list-style-type: none"><li>• Accroître le financement pour mettre en place des signaux pour piétons, justifiés;</li><li>• Élaborer des lignes directrices en matière de cycle devancé pour piétons et mettre en place cette technologie là où les critères sont respectés;</li><li>• Affecter des ressources et augmenter le financement pour améliorer la sécurité aux intersections à circulation élevée d'automobilistes et de piétons ou de cyclistes; et,</li><li>• Identifier les facteurs contribuant aux lieux de collision avec les motocyclistes et mettre en place des contre-mesures économiques pour réduire les collisions impliquant des motos.</li></ul>

Zones rurales	Collisions survenant sur des routes en zone rurale	<ul style="list-style-type: none"><li>• Moderniser la signalisation et l'éclairage des routes rurales, par exemple panneaux d'arrêt surdimensionnés, panneaux indiquant un panneau d'arrêt en avant, feux clignotants à DEL, éclairage de marqueur d'intersection;</li><li>• Développer des conceptions fonctionnelles pour modifier les intersections « faussées » (par exemple : entre les chemins Dalmeny et Gordon Murdock); et,</li><li>• Actualiser les spécifications, développer des processus pour identifier les endroits et intégrer des butées de sécurité dans le cadre d'éventuels projets routiers et de resurfaçage de chaussée.</li></ul>
Intersections	Collisions survenant à une intersection ou liées à une intersection	<ul style="list-style-type: none"><li>• Augmenter le financement pour mettre en place des carrefours giratoires justifiés, des feux de circulation ou des intersections protégées; et,</li><li>• Développer une approche pour examiner et donner priorité à des endroits pour l'installation de voies de virage à gauche protégé afin d'atténuer les collisions lors de virages à gauche et mettre en œuvre en conséquence.</li></ul>
Comportements à haut risque d'automobilistes	Collisions dues à des comportements de conduite agressive, avec facultés affaiblies ou à des distractions	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concevoir et construire toutes les nouvelles rues résidentielles locales ou rues résidentielles locales reconstruites avec un objectif de vitesse de</li></ul>

	au volant (inattention)	circulation de 30 km/h; <ul style="list-style-type: none"><li>• Augmenter le financement pour mettre en place des mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires; et,</li><li>• Piloter des projets de contrôle automatisé de la vitesse, en attente de modifications réglementaires requises par la province.</li></ul>
--	-------------------------	---

Les contre-mesures supplémentaires suivantes touchent la totalité des quatre volets principaux. Elles sont importantes pour favoriser une culture de sécurité routière qui aidera à réduire la fréquence future des collisions causant des blessures graves ou mortelles à l'échelle de la ville. Ces contre-mesures sont :

- Développer et offrir un cours de formation de sécurité routière à tout le personnel de la Ville qui prend des décisions au sujet du réseau routier pour bâtir une culture de sécurité routière partout dans la ville;
- Développer des lignes directrices de vérification de la sécurité routière et entreprendre des vérifications dans le cadre des phases de planification et de conception d'un projet pour évaluer les risques éventuels pour les différents usagers de la route et pour identifier des mesures d'atténuation potentielles qui peuvent être évaluées par l'équipe du projet pour une intégration dans la conception;
- Développer et mettre en œuvre une stratégie globale de communications et de sensibilisation, comprenant un accent particulier sur le changement de culture de la sécurité routière des usagers de la route partout dans la ville.

Document 1 – Le Rapport d'expertise-conseil de CIMA+ – Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 de la Ville d'Ottawa comprend des précisions sur le nouveau Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville. Les contre-mesures de sécurité routière devant être réalisées en 2020, en fonction du financement disponible, sont incluses dans le Document 4 – Mise en œuvre du Plan d'action

stratégique de sécurité routière 2020 – Programmes existants et Document 5 – Mise en œuvre du Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020 - Initiatives.

La structure de rapport annuel du Plan d'action stratégique de sécurité routière au Comité des transports et au Conseil, commençant en 2021, assurera que les personnes qui présentent le plan et les contre-mesures soient tenues responsables. De plus, ceci assure que le plan est à la fois réalisable et efficace, en fonction des ressources disponibles.

### **Répercussions financières**

Dans le cadre du Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024, il est recommandé qu'à compter de 2020, les recettes tirées des mesures de contrôle automatisé soient utilisées pour financer les contre-mesures du Plan d'action stratégique de sécurité routière en plus des programmes de sécurité routière actuels. En 2019, environ 25 millions de dollars ont été investis dans de tels programmes alors qu'environ 27,5 millions de dollars ont été définis pour les programmes liés à la sécurité routière dans le budget provisoire de 2020. Pour les initiatives livrées à travers du Plan d'action stratégique de sécurité routière, les budgets futurs du plan de mise en œuvre du Plan d'action stratégique de sécurité routière seront créés à partir des recettes générées par toutes les formes de mesures de contrôle automatisé, tant les technologies actuelles que celles à venir.

Le financement pour la mise en œuvre d'initiatives supplémentaires définies dans le cadre du plan de mise en œuvre du Plan d'action stratégique de sécurité routière est indiqué dans le budget provisoire des immobilisations 2020.

Une dotation en personnel de six employés équivalents temps plein (ETP) supplémentaires sera nécessaire pour aider à la mise en place du Plan d'action stratégique de sécurité routière. Ces postes seront créés au sein des Services de la circulation et coûteront 765 000 \$ annuellement, en se fondant sur les échelles salariales de 2019. Ces postes seront temporairement financés en 2020 au moyen du financement ponctuel du programme de Plan d'action stratégique de sécurité routière actuellement identifié dans le budget provisoire de 2020. Le personnel cherchera à obtenir du financement permanent pour les 6 postes dans le cadre du rapport sur le projet pilote des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse qui devrait être

présenté au Conseil pour approbation environ six mois après la conclusion du projet pilote, et fera partie du processus de budget de 2021.

### **Consultation publique**

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 comprenait un certain nombre de possibilités d'obtenir des commentaires de la part d'intervenants internes et externes. L'équipe principale du Plan d'action stratégique de sécurité routière comprenait des représentants des partenaires du Programme d'amélioration de la sécurité des routes de la Ville, notamment des Services de la circulation, de Santé publique Ottawa, des services d'urgence et du Service de police d'Ottawa. Ce groupe s'est réuni régulièrement afin de permettre d'avancer le travail sur le Plan d'action stratégique de sécurité routière. Un groupe de travail des intervenants, comprenant des membres de 23 organismes communautaires partenaires, a participé à quatre séances pour fournir des points de vue et aider à orienter le développement du plan. De plus, un sondage en ligne a été mené, lequel a reçu près de 3 000 réponses.

L'équipe principale a également mené des consultations auprès d'intervenants à l'interne; ces consultations auprès d'experts en la matière comprenaient aussi des présentations lors des réunions de l'équipe de direction des secteurs d'activités énumérés ci-dessous :

- Planification des transports – Direction des transports;
- Services d'infrastructure – Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique;
- Services des routes – Direction générale des travaux publics et de l'environnement;
- Services de planification – Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique;
- Services de la circulation – Opérations de circulation, gestion de la circulation.

### **CONTEXTE**

En novembre 2011, le Conseil a approuvé le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2012-2016 et le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa

faisant partie du [Rapport du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa \(ACS2011-COS-PWS-0021\)](#). Le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa a été lancé en 2012 et a remplacé le Programme intégré de sensibilisation à la sécurité routière qui a été en vigueur de 2003 à 2011. Jusqu'à aujourd'hui, le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa a toujours pour responsabilité de coordonner les efforts de tous les intervenants de sécurité routière internes et externes pour aider à réaliser les projets identifiés dans les Plans d'action stratégique de sécurité routière de la Ville.

Le plan de 2012-2016 était le second Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville, s'appuyant sur son approche pluridisciplinaire à la sécurité routière qui constitue un élément clé de Vision zéro. Ce plan était le premier du genre au Canada à inclure le type de libellés de Vision zéro dans ses énoncés de vision et d'objectif :

- Vision : Aucun réseau routier n'est plus sécuritaire pour tous et toutes que celui d'Ottawa;
- Objectif : Arriver à zéro : une personne décédée ou atteinte de blessures graves en est une de trop.

Vision zéro se fonde sur les principes d'une approche systémique de la sécurité routière reposant sur l'idée que le réseau physique de transport, les usagers de la route et les véhicules font tous partie d'un système. Afin d'atteindre la sécurité, une responsabilité partagée doit régner parmi tous les intervenants engagés dans le système. La Ville a pour responsabilité de fournir une infrastructure de transport cohérente et intuitive pour permettre de réduire le plus possible le nombre d'erreurs pouvant être commises par les usagers et conçue de telle sorte que si erreur et collision il y a, les chances de survie seront élevées. En contrepartie, les usagers de la route ont la responsabilité de suivre les règles et d'utiliser les infrastructures de la manière prévue par les concepteurs.

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2012-2016 ciblait une réduction de 10 % des collisions causant des blessures graves ou mortelles dans chacun de ses volets prioritaires qui comprenaient : la distraction au volant, les usagers de la route vulnérables, la conduite agressive et les questions liées à l'âge. Les résultats du plan ont surpassé l'objectif en atteignant une réduction de 14 % des collisions causant des blessures graves ou mortelles à Ottawa. Le plan a été évalué au moyen de l'analyse

des données de collision disponibles sur une période de cinq années antérieures et après.

Après la conclusion du Plan d'action stratégique de sécurité routière 2012-2016, en juillet 2017, le Comité des transports (CT) a demandé aux Services de la circulation d'actualiser le plan et d'en rendre compte au Comité des transports en présentant un plan révisé en 2019. Ce plan révisé constituera la troisième génération de Plan d'action stratégique de sécurité routière pour Ottawa depuis 2003. Les directives du Comité des transports mentionnaient que le nouveau plan devait être élaboré en tenant compte de ce qui suit :

- Un examen des pratiques exemplaires mises en œuvre dans l'ensemble du Canada;
- Une mobilisation et une consultation importantes des intervenants locaux;
- Une mise à jour selon les principes définis dans l'approche Vision zéro;
- Une proposition de modèle d'autofinancement; et,
- Un plan de communications exhaustif.

Par ailleurs, lors de la réunion du Conseil du 12 juin 2019, la [motion n° 15/6](#) présentée par les conseillers McKenney et Menard, a demandé au personnel de revoir un certain nombre de mesures supplémentaires qui pourraient éventuellement améliorer davantage la sécurité routière à Ottawa. Lors de la même réunion, la [motion n° 15/7](#), présentée par les conseillers Blais et Hubley, a demandé au personnel de traiter les éléments de la motion n° 15/6 dans le cadre du rapport de mise à jour du Plan d'action stratégique de la sécurité routière.

Le rapport de mise à jour du Plan d'action stratégique de la sécurité routière servira à répondre au besoin de la Ville de poursuivre l'actualisation du Plan d'action stratégique de la sécurité routière tout en répondant aussi officiellement aux demandes du Comité des transports de juillet 2017 et aux deux motions du Conseil de juin 2019.

## **ANALYSE**

Assurer une sécurité optimale à tous les usagers de la route est un objectif fondamental de la Ville. Les considérations de sécurité font partie d'entrée de jeu des processus de

planification de la Ville et pas uniquement au moment de la conception d'une rue. Les politiques de la Ville dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports orientent la création d'aménagements du territoire et de réseaux de transports compacts qui aident à réduire les kilomètres parcourus en véhicule – et par conséquent réduisent l'exposition aux risques de collision sur la route.

Pendant la période cinq ans de 2013 à 2017, près de 73 500 collisions de véhicules automobiles ont fait l'objet d'un rapport sur des routes fédérales, provinciales et municipales dans les limites de la Ville d'Ottawa. En moyenne, il y a eu environ 14 700 collisions par année durant cette période. Les collisions de véhicules automobiles entraînent des répercussions économiques importantes en raison de dommages matériels et de congestion de la circulation ce qui provoque une perte de temps productif. Les impacts économiques sont secondaires comparés aux impacts que les collisions automobiles ont sur la vie humaine qui, dans certaines circonstances, entraînent des blessures bouleversant une vie et le décès. Ottawa a dénombré en moyenne 24 collisions mortelles et 125 collisions causant des blessures graves chaque année, de 2013 à 2017. Les données de collision pour les années 2013 à 2017 ont été utilisées aux fins de l'examen du Plan d'action stratégique de sécurité routière puisqu'elles constituaient l'ensemble de données disponibles le plus à jour au début du processus d'examen, lequel a été entrepris en 2018.

Dans l'esprit de la [Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada](#), développée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCMTA), le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 adopte une approche systémique de la sécurité routière (ASSR). Les principes d'une ASSR comme ils sont décrits dans la Stratégie de sécurité routière du Canada sont :

- « **L'éthique** : la vie humaine et la santé priment sur la mobilité et les autres objectifs du système routier (il ne faut jamais compromettre la vie et la santé, peu importe l'avantage que la société en retire);
- **La responsabilité** : les fournisseurs du système routier et les entités responsables de sa réglementation partagent la responsabilité avec ses utilisateurs;
- **La sécurité** : les systèmes routiers doivent tenir compte de la faillibilité humaine et réduire au maximum le potentiel d'erreur et le tort qu'elles causent;

- **Les mécanismes de changement** : les fournisseurs et les responsables de la réglementation doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir la sécurité de tous. Ils doivent coopérer avec les usagers de la route et, ensemble, accepter le changement nécessaire. Il est établi que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux au Canada mettront en œuvre l'ASSR dans une mesure correspondant au contexte qui leur est propre.<sup>1</sup> »

L'objectif du Plan d'action stratégique de sécurité routière est pour tous ceux qui contribuent à la sécurité routière, des responsables de la réglementation aux usagers de la route, de travailler et de collaborer de manière ciblée et responsable afin de continuellement réduire le nombre de décès et de blessures graves ayant des répercussions sur la vie dues à des collisions de véhicules motorisés. Comme pour tout autre plan Vision zéro ou « Arriver à zéro », l'objectif reconnaît les défis pratiques et logistiques associés à la vision, et précise des buts atteignables et raisonnables pour le plan.

Un travail d'ASSR part de la prémisse que les routes, les véhicules et les usagers de la route font tous partie d'un système. Par conséquent, certains aspects d'une ASSR ne peuvent être traités à un niveau municipal et exigent des mesures et de l'intendance au niveau provincial et fédéral. Par exemple, au Canada, la réglementation sur les véhicules est de responsabilité fédérale, et les permis de conduire et les soins hospitaliers sont gérés provincialement. Comme on le voit en Europe et en Australie, l'intégration de la collaboration entre les différents paliers de gouvernement a favorisé le succès de l'ASSR.

Bien que ne faisant pas partie du mandat d'une municipalité, au Canada, de nouvelles technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite sont mises en œuvre par les constructeurs automobiles pour améliorer la sécurité routière sous l'égide de la technologie connue sous le nom de véhicules autonomes et connectés (VAC). Des exemples initiaux de ces technologies comprennent des systèmes d'alerte de changement de voie et des systèmes automatiques de freinage d'urgence. Bien que ces systèmes ne retirent pas le conducteur de l'équation, ils peuvent améliorer la sécurité tant pour les gens à l'intérieur du véhicule que ceux à l'extérieur. Au cours des cinq à 10 prochaines années, on prévoit que les systèmes VAC commenceront à

---

<sup>1</sup> [Stratégie de sécurité routière du Canada 2025](#)

effectuer certaines tâches de conduite comme conduire un véhicule le long d'un segment d'autoroute. Les avancées dans le domaine des VAC seront influencées par la sortie de la cinquième génération de communication sans fil (5G) qui devrait faciliter la percée de systèmes de télécommunications, de technologies et d'applications partout au monde. Les progrès en VAC auront un impact positif sur la sécurité routière lors des années à venir.

Bien que l'ASSR reconnaisse que les gens font des erreurs qui peuvent provoquer des collisions, elle identifie clairement qu'une responsabilité partagée existe entre l'utilisateur de la route, le fournisseur et l'organisme de réglementation. Au niveau municipal :

- La Ville a la responsabilité de fournir une infrastructure physique qui est cohérente et intuitive pour réduire le plus possible le nombre d'erreurs pouvant être commises par les usagers et conçue de telle sorte que si erreur et collision il y a, les chances de survie seront élevées; et,
- Les usagers de la route ont la responsabilité de suivre les règles de circulation routière et d'utiliser les installations comme elles ont été conçues.

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière de troisième génération de la Ville est fondé sur les programmes de sécurité routière existants de la Ville et est guidé par le thème « Agissez avec raison et prudence! » reconnaissant la responsabilité partagée et le changement de culture nécessaire pour continuer à progresser en vue d'éliminer les décès et les blessures graves.

### **Élaboration du plan**

Les services de la société d'experts-conseils CIMA+ ont été retenus pour développer le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2020-2024 : le Plan d'action de sécurité routière d'Ottawa 3.0. L'équipe principale, dont les membres ont activement participé à l'élaboration du plan, comprenait des représentants des partenaires du Programme d'amélioration de la sécurité des routes de la Ville, notamment des Services de la circulation, de Santé publique Ottawa, des services d'urgence et du Service de police d'Ottawa. Le groupe de travail des intervenants, qui a participé à un certain nombre d'activités pour aider à orienter et fournir son point de vue dans le développement du plan comprenait des membres de 23 organismes communautaires partenaires. Ces

organismes sont énumérés dans la section Consultation du rapport sous le titre Groupe de travail des intervenants.

Le rapport complet des experts-conseils, qui détaille le développement du plan et les résultats est fourni à titre de Document 1 – Rapport d’experts-conseils CIMA+ – Plan d’action stratégique de sécurité routière 2020-2024 de la Ville d’Ottawa. Les éléments principaux du développement du Plan d’action stratégique de sécurité routière comprennent :

- Un examen du programme, des politiques et des pratiques exemplaires et de la documentation;
- Des analyses de données;
- Un sondage public;
- Le thème, la vision et l’objectif;
- L’élaboration des volets principaux;
- L’élaboration des contre-mesures;
- Le plan d’action.

Ces éléments clés, ainsi qu’un aperçu du processus et des résultats de l’examen détaillés en Document 1, sont fournis ci-dessous.

#### Examen du plan, des programmes, des politiques et de la documentation 2012-2016

Dans le cadre du développement de la troisième édition du Plan d’action stratégique de sécurité routière de la Ville, un examen des pratiques exemplaires d’instances partout en Amérique du Nord et dans d’autres grands pays a été entrepris. Ceci comprenait une étude documentaire des plans de 22 juridictions nord-américaines et un examen plus approfondi des juridictions de la Ville d’Edmonton, de la Ville de Calgary, de la Ville de Toronto, de la Ville de San Jose, Californie, de la Suède et des Pays-Bas.

Il est difficile de comparer la performance de la sécurité routière de la Ville à celles d’autres villes en raison de nombreux facteurs. Par exemple, des différences existent dans la manière dont chacune des juridictions mesurent les résultats de leurs plans. Plusieurs juridictions mesurent les changements en fonction d’une réduction du total

des collisions causant des blessures alors que la Ville met l'accent sur la réduction des collisions causant des blessures graves et mortelles en respectant les objectifs de l'ASSR.

Bien qu'il y ait quelques différences dans la manière dont les blessures mortelles sont catégorisées selon la juridiction, le nombre d'accidents mortels par habitant est une donnée qui peut être utilisée à titre de comparaison. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) calcule les taux estimés de mortalité causée par des accidents de la route par tranche de 100 000 habitants d'un pays. Les Pays-Bas et la Suède sont parmi les pays importants qui détiennent les taux de décès les plus bas, soit 3,8 et 2,8 respectivement, par tranche de 100 000 habitants. De 2013 à 2017, le taux moyen de mortalité causée par des accidents de la route de la Ville d'Ottawa était le même que celui de la Suède, soit 2,8 décès par tranche de 100 000 habitants. Ce taux est considérablement inférieur au taux national canadien qui s'élève à 5,8.

Les taux de mortalité des pays sont généralement plus élevés que ceux des villes, ceci étant habituellement dû à l'inclusion des collisions en régions rurales. La Ville d'Ottawa comprend une grande région rurale qui compte pour environ le tiers des collisions mortelles survenues entre 2013 et 2017. Si la région rurale était exclue des calculs, le taux de mortalité des régions urbaines et suburbaines serait d'environ 2 par tranche de 100 000 habitants. Le taux de mortalité de la région rurale est d'environ 10 décès par tranche de 100 000 habitants.

La conclusion principale de l'examen des pratiques exemplaires était que le Plan d'action stratégique de sécurité routière 2012-2016 a été développé en fonction des pratiques exemplaires de sécurité routière du moment. Il avait adopté une vision progressive en tenant compte de l'ASSR et avait inclus un objectif raisonnable de réduction des collisions causant des blessures graves ou mortelles. Les volets principaux étaient conformes à ceux adoptés par d'autres juridictions et les contre-mesures correspondantes étaient complètes et tenaient compte de la nature pluridisciplinaire de la sécurité routière.

Un examen des politiques développées et adoptées par la Ville au cours des dernières années a vérifié que des systèmes de sécurité étaient pris en compte durant la planification et la conception de nouvelles installations et de projets de reconstruction. Un certain nombre de politiques de la Ville assurent que des accommodements pour

tous les usagers de la route sont examinés et les exemples comprennent, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

- Plan directeur des transports, Mise à jour du Plan de circulation piétonnière d'Ottawa et du Plan sur le cyclisme d'Ottawa (ACS2013-PAI-PGM-0193);
- Cadre de mise en œuvre des rues complètes (ACS2015-PAI-PGM-0159);
- Lignes directrices sur la conception des couloirs des artères routières (ASC2017-PIE-EDP-0041);
- Lignes directrices de la conception des rues collectrices dans les quartiers (ACS2019-TSD-PLN-0004);
- Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports (ACS2017-TSD-PLN-0011)
- Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (ACS2015-PAI-PGM-0003);
- Politique concernant l'affichage d'une limite de vitesse de 30 km/h (ACS2017-TSD-TRF-0002);
- Politique de gestion intégrale des actifs;
- Normes de conception accessible; et,
- Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation (ACS2019-TSD-PLN-0001).

### Analyse des données

Un examen détaillé des collisions a été entrepris dans le cadre du projet de Plan d'action stratégique de sécurité routière pour mieux comprendre où les collisions se produisent, qui sont les utilisateurs de la route impliqués et quels sont certains des facteurs contributifs. Conformément aux objectifs de l'approche systémique de la sécurité routière (ASSR), l'examen a été axé sur les collisions causant des blessures graves ou mortelles. L'analyse a montré qu'il y a eu un total de 743 collisions causant des blessures graves ou mortelles et qu'en moyenne 15,5 collisions causant des blessures graves ou mortelles par tranche de 100 000 habitants par année sont survenues dans les limites de la Ville entre 2013 et 2017 inclusivement. Un sommaire

détaillé de l'analyse des données de collisions peut être consulté en Document 1. Parmi les principales observations de l'examen, on retient notamment :

- Nombre de collisions par endroits :
  - 653 collisions causant des blessures graves ou mortelles (88 %) sont survenues sur des routes municipales (102 blessures mortelles, 551 blessures graves);
  - 75 collisions causant des blessures graves ou mortelles (10 %) sont survenues sur des autoroutes provinciales (17 blessures mortelles, 58 blessures graves);
  - 15 collisions causant des blessures graves ou mortelles (2 %) sont survenues sur des autoroutes fédérales (2 blessures mortelles, 13 blessures graves);
  - 157 collisions causant des blessures graves ou mortelles (21 %) sont survenues dans des secteurs ruraux d'Ottawa (41 blessures mortelles, 116 blessures graves); et,
  - 354 collisions causant des blessures graves ou mortelles (48 %) sont survenues à des intersections ou étaient liées à des intersections (47 blessures mortelles, 307 blessures graves).
- Nombre de collisions par usagers de la route impliqués :
  - 199 collisions causant des blessures graves ou mortelles (27 %) comprenaient un conducteur ou plus âgé de 25 ans ou moins (39 blessures mortelles, 160 blessures graves);
  - 190 collisions causant des blessures graves ou mortelles (26 %) ont entraîné les blessures graves ou mortelles d'un piéton (29 blessures mortelles, 161 blessures graves);
  - 110 collisions causant des blessures graves ou mortelles (15 %) ont impliqué un motocycliste (16 blessures mortelles, 94 blessures graves); et,

- 81 collisions causant des blessures graves ou mortelles (11 %) ont impliqué un cycliste (8 blessures mortelles, 73 blessures graves).
- Nombre de collisions par facteurs de contribution :
  - 322 collisions causant des blessures graves ou mortelles (43 %) ont été notées conduite agressive de la part d'un conducteur ou plus (57 blessures mortelles, 265 blessures graves);
  - 261 collisions causant des blessures graves ou mortelles (35 %) ont été notées conduite inattentive de la part d'un conducteur ou plus (26 blessures mortelles, 235 blessures graves); et,
  - 63 collisions causant des blessures graves ou mortelles (8 %) ont été notées usage d'alcool ou facultés affaiblies par des drogues ou de l'alcool de la part d'un conducteur ou plus (11 blessures mortelles, 52 blessures graves).

Il convient de noter que les catégories de collision résumées ci-dessus ne sont pas mutuellement exclusives et qu'un certain chevauchement peut exister entre elles. Par exemple, un piéton peut avoir été impliqué dans une collision à une intersection alors que le conducteur avait des facultés affaiblies. Cette collision pourrait avoir été répertoriée comme une collision de piéton, une collision d'intersection et une impliquant un conducteur aux facultés affaiblies.

### Sondage public

Un sondage public a été mené du 20 février au 16 mars 2019 pour déterminer quels sont les problèmes de sécurité routière prioritaires à Ottawa selon les répondants. Environ 3 000 résidents y ont répondu. Même si on constate quelques différences, les priorités établies à partir du sondage public correspondent à celles de l'analyse sur les collisions. Un résumé détaillé des résultats du sondage public se trouve dans le document 1.

### Thème, vision et objectif

L'approche systémique de la sécurité routière (ASSR) consiste en un ensemble de principes qui servent de fondement à de nombreux plans de sécurité routière partout dans le monde. La Suisse (Vision zéro), les Pays-Bas (Sécurité durable), la Nouvelle-

Zélande (Déplacements plus sécuritaires) et l'Australie (Stratégie nationale de sécurité routière) sont d'éminents pays qui ont adopté une ASSR. Les noms des plans varient, mais ils se fondent tous sur une ASSR qui constitue l'ensemble de principes sur lesquels ce plan d'action stratégique de sécurité routière se base.

Les principes de l'ASSR qui ont orienté le développement du thème de la mise à jour du plan d'action stratégique de sécurité routière englobent la responsabilité commune et les aspects relatifs à un changement de culture. On a fait appel à une entreprise pour aider à élaborer l'énoncé du thème, de la vision et de l'objectif du plan mis à jour. Plusieurs options ont été mises à l'essai pour s'assurer qu'elles sont claires et reçoivent l'appui du public. Le thème, la vision et l'objectif définitifs sont les suivants :

- Thème : Agissez avec raison et prudence
- Vision : Une stratégie globale et proactive pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route à Ottawa
- Objectif : Une réduction de 20 % de la moyenne annuelle des collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici 2024

### Volets principaux

D'après les résultats de l'analyse sur les collisions et du sondage public, l'équipe de base, en collaboration avec le groupe de travail des intervenants, a dressé une liste des volets prioritaires de la sécurité routière, connus comme les volets principaux. Le Plan d'action stratégique de sécurité routière concentre ses efforts sur la diminution du nombre de collisions causant des blessures graves ou mortelles dans les volets principaux définis pour atteindre l'objectif général visant une réduction de 20 % du nombre de collisions causant des blessures graves ou mortelles. Les quatre volets principaux du Plan d'action stratégique de la sécurité routière sont décrits ci-dessous :

- Les usagers de la route vulnérables : Toutes les collisions causant des blessures graves ou mortelles qui ont impliqué un piéton, un cycliste ou un motocycliste;
- Les zones rurales : Toutes les collisions causant des blessures graves ou mortelles qui se sont produites sur des routes rurales;

- Les intersections : Toutes les collisions causant des blessures graves ou mortelles qui se sont produites à une intersection ou en lien avec une intersection; et,
- Les comportements à haut risque : Toutes les collisions causant des blessures graves ou mortelles qui ont impliqué une conduite agressive, avec les facultés affaiblies ou inattentive (distraite).

### Contre-mesures

Après avoir établi les volets principaux, l'équipe de base et le groupe de travail des intervenants ont élaboré une liste de contre-mesures ou d'initiatives qui pourraient être mises en œuvre pour réduire le nombre de collision dans chacun des volets principaux. Il s'agit entre autres d'initiatives exécutées par la Ville d'Ottawa et d'initiatives qui seront mises en place par des partenaires externes. Les contre-mesures comprennent des initiatives émanant des trois domaines suivants de la sécurité routière : l'ingénierie, l'application des règlements et la formation.

En plus de ces contre-mesures élaborées au cours du processus du Plan d'action stratégique de sécurité routière, le Conseil a demandé aux Services de la circulation le 12 juin 2019 d'examiner une liste précise de mesures supplémentaires qui pourraient accroître davantage la sécurité routière à Ottawa et d'en faire le compte rendu dans le rapport de mise à jour du Plan d'action stratégique de sécurité routière en décembre 2019. Des directives ont été données au personnel dans le cadre des motions 15/6 et 15/7, notamment la liste suivante d'éléments à examiner :

- Que la Ville adopte un plan d'optimisation des feux de circulation en donnant la priorité à la sécurité des usagers vulnérables d'abord, ensuite au transport en commun et, enfin, à la circulation routière;
- Que la Ville cherche des possibilités pour éliminer les « retours au feu rouge »;
- Que le personnel élabore des critères pour éliminer les boutons d'appel et faire en sorte que les piétons et les véhicules soient traités équitablement aux intersections où les feux sont automatisés;
- Que le personnel élabore des critères pour éliminer les virages à droite au feu rouge lorsqu'il y a une bande cyclable;

- Que le personnel recense toutes les bandes cyclables peintes entre deux voies et élabore des critères ainsi qu'un plan pour les convertir bandes cyclables sécuritaires, protégées et séparées de la route;
- Que le personnel élabore des critères et un plan selon lesquels toutes les bandes cyclables peintes sur la chaussée des artères, des artères principales et des rues principales ou qui font partie du réseau de pistes cyclables de la ville soient converties en véritables bandes cyclables sécuritaires, protégées et séparées de la route et des intersections;
- Que le personnel revoie les exigences et les coûts en vue d'accélérer la mise en place d'une limite de vitesse à 30 km/h à l'entrée des voies résidentielles dans le noyau urbain.
- Chaque point énuméré ci-dessus a été examiné par la Direction générale des transports afin d'en déterminer la faisabilité et l'efficacité pour améliorer la sécurité routière dans le cadre du Plan d'action stratégique de la sécurité routière. Ces mesures, soutenues et recommandées par le personnel, ont été intégrées sous forme de contre-mesures dans le volet principal du Plan d'action stratégique de la sécurité routière auquel elles se rattachent. Un résumé de l'examen et les recommandations liées à chaque point se trouvent dans le document 2 – Réponse aux motions n<sup>o</sup> 15/6 et 15/7.
- La liste complète des contre-mesures proposées dans le cadre de la mise à jour du Plan d'action stratégique de la sécurité routière est divisée selon les volets principaux et figure à la section 6.4 du document 1. Dans l'ensemble, les contre-mesures choisies, nouvelles ou améliorées, comprennent le maintien des programmes existants ou consistent en des contre-mesures précédemment établies pour régler les problèmes de sécurité routière. Chaque année, dans le cadre de l'entrée en vigueur du nouveau Plan d'action stratégique de la sécurité routière, un Plan de mise en œuvre sera élaboré pour déterminer les produits livrables de la liste de contre-mesures du plan.
- Les Services de la circulation présenteront un rapport au Comité des transports chaque année visant à suivre l'état d'avancement des initiatives établies dans le Plan de mise en œuvre de l'année concernée ainsi qu'à cerner les contre-mesures à intégrer au plan de l'année suivante.

**Transportation Committee  
Report 7  
11 December 2019**

**58**

**Comité des transports  
rapport 7  
le 11 décembre 2019**

Financement des initiatives de sécurité routière

Le Plan de mise en œuvre annuel du Plan d'action stratégique de la sécurité routière sera déterminé en fonction des fonds disponibles. Afin d'améliorer ou de fournir des contre-mesures autres que celles comprises dans les programmes existants, un financement supplémentaire sera nécessaire.

Un examen du budget de 2019 a été entrepris afin de déterminer le financement attribué aux programmes qui favorisent la sécurité routière à Ottawa. Une somme d'environ 25 millions de dollars a été allouée à des programmes existants en 2019. Un résumé de chaque programme qui contribue à accroître la sécurité routière se trouve dans le document 3 – Estimation des investissements de la Ville d'Ottawa en 2019 liés à la sécurité routière. Actuellement, dans le cadre du budget provisoire de 2020, environ 27,5 millions de dollars sont identifiés dans le cadre de programmes existants contribuant à la sécurité routière. Le tableau 1 ci-dessous présente les montants de financement par volet principal dans les programmes existants de 2019 et les programmes identifiés dans le budget provisoire de 2020.

**Tableau 2 : Budget de 2019 et budget provisoire de 2020 en lien avec la sécurité routière**

<b>Volets principaux du Plan d'action stratégique de la sécurité routière</b>	<b>Budget total de 2019 en milliers de dollars (000 \$)</b>	<b>Budget provisoire total de 2020 en milliers de dollars (000 \$)</b>
Tous	1 856	1 912
Conducteurs à haut risque	2 375	3 700
Intersections	4 095	4 475
Usagers de la route vulnérables	16 829	17 399
<b>Grand total</b>	<b>25 155</b>	<b>27 486</b>

Comme le démontre l'examen des pratiques exemplaires, de nombreux gouvernements utilisent les recettes tirées des mesures de contrôle automatisé pour financer leurs programmes de sécurité routière. Il est recommandé qu'à partir de 2020, les recettes

générées par les mesures de contrôle automatisé soient allouées au financement du programme du Plan d'action stratégique de la sécurité routière. Le financement du programme comprendrait les recettes tirées de toutes les formes de contrôle automatisé, notamment, mais sans s'y limiter, les mesures de contrôle automatisé de la vitesse, le système de reconnaissance des plaques d'immatriculation et les caméras sur les autobus scolaires, ainsi que les recettes tirées des appareils photo reliés aux feux rouges qui seront installées après 2020. Cette recommandation cadre avec la directive précédente liée au modèle d'autofinancement émise le 4 mai 2016 lors de la réunion du CDT dans le cadre de la motion n° 14/2, qui a ensuite été remplacée par la motion n° 31/8 lors de la réunion du Conseil tenue en mai 2016. Les points précis de la [motion n° 31/8](#) qui sont liés au modèle d'autofinancement sont énumérés ci-dessous :

- *Point 3 :*

*« Que le Conseil approuve la mise en œuvre de tout projet pilote de radars photographiques à Ottawa, à condition que les recettes générées par ces projets (moins les coûts de mise en œuvre) soient versées dans un compte destiné exclusivement au financement des initiatives de sécurité routière de la ville, et que la Province soit appelée à investir les municipalités de l'autorité nécessaire pour permettre cet usage. »*

- *Point 5 :*

*« Que si la Province donne à la Ville d'Ottawa la possibilité de mener des projets pilotes de radars photographiques ou de réduction de la vitesse, le personnel soit appelé à fournir, le plus tôt possible, au Comité et au Conseil un rapport sur les options de mise en œuvre, notamment l'utilisation des recettes générées par les radars photographiques au profit des initiatives de sécurité routière et de modération de la circulation. »*

Dans les prochaines années, le Plan de mise en œuvre annuel du Plan d'action stratégique de sécurité routière sera déterminé en fonction du financement généré par les mesures de contrôle automatisé.

Comme les recettes générées par les mesures de contrôle automatisé ne sont pas actuellement allouées au programme Plan d'action en matière de sécurité routière, une autre source de financement a été définie pour financer les initiatives de mise en œuvre

2020 du programme. Lors de sa [réunion du 9 octobre 2019](#), le Conseil municipal a approuvé l'utilisation d'une somme ponctuelle de 4 millions de dollars pour constituer le fonds de base pour appliquer les contre-mesures établies dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2020 associé au Plan d'action stratégique de sécurité routière.

#### Plan de mise en œuvre de 2020

Le Plan de mise en œuvre de 2020 comprend deux parties; une partie comprend les contre-mesures relatives à la sécurité routière devant être réalisées dans le cadre de programmes existants mis de l'avant dans le budget provisoire de 2020 et l'autre comprend des initiatives supplémentaires devant être financées par le montant ponctuel proposé de 4 millions de dollars pour le Plan d'action stratégique de la sécurité routière 2020 dans le budget provisoire de 2020. Le plan de mise en œuvre 2020 du Plan d'action stratégique de sécurité routière se trouve dans le document 4 – Plan de mise en œuvre du Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020 – Programmes existants et Document 5 – Plan de mise en œuvre 2020 du Plan d'action stratégique de sécurité routière - Initiatives. Le plan établit les produits livrables et les résultats mesurables concrets de chaque contre-mesure dont la mise en œuvre est prévue en 2020. L'exécution du Plan de mise en œuvre de 2020 est en attente de l'approbation de la somme ponctuelle de 4 millions de dollars en financement des immobilisations dans le cadre du budget de 2020. Les faits saillants de certaines contre-mesures, nouvelles ou améliorées établies dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2020, sont présentés et décrits ci-dessous par volet principal. Les contre-mesures plus générales se trouvent dans la catégorie générique « Culture de la sécurité routière ».

#### Culture de la sécurité routière

- Formation en matière de sécurité routière – Élaborer et donner des cours à l'ensemble du personnel de la Ville qui prend des décisions au sujet du réseau routier pour mettre en place une culture de sécurité routière à l'échelle de la Ville liée au thème « Agissez avec raison et prudence ». La formation sera axée sur les notions de base de la sécurité routière, y compris les facteurs humains, afin de s'assurer que les professionnels tiennent compte de la sécurité lors de la prise de décisions en matière de planification, de conception ou d'entretien. Les facteurs humains désignent les capacités physiques, cognitives et perceptives des usagers de la route qui influencent leur utilisation du réseau.

- Lignes directrices relatives à la vérification de la sécurité routière – Entreprendre une vérification de la sécurité routière au cours des phases de planification et de conception d'un projet pour évaluer les risques auxquels les différents usagers de la route pourraient s'exposer et pour établir les mesures d'atténuation potentielles qui peuvent être évaluées par l'équipe du projet à des fins d'intégration à la conception. Les vérifications de la sécurité routière sont actuellement entreprises de façon ponctuelle. La Direction générale des transports travaillera avec les Services d'infrastructure de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique pour élaborer des lignes directrices permettant de cerner les projets d'envergure ou non conventionnels qui pourraient tirer parti d'une vérification de la sécurité routière et commencer à appliquer les lignes directrices lorsqu'ils sont terminés.
- Plan de sensibilisation – Développer une stratégie générale de communication, notamment en misant sur l'adoption d'une nouvelle culture de la sécurité routière par les usagers de la route à l'échelle de la ville.

**Volet principal : Usagers de la route vulnérables**

- Signalisation pour les piétons – Augmenter le financement octroyé au Programme de nouveaux dispositifs de signalisation afin d'installer jusqu'à deux signaux pour piétons à des endroits choisis.
- Cycle devancé pour piétons – Concevoir une évaluation du cycle devancé pour piétons et des lignes directrices relatives à sa mise en œuvre accordant la priorité aux intersections situées près des écoles de la ville et à celles qui se trouvent dans le quartier central des affaires. Mettre en œuvre le cycle devancé pour piétons aux emplacements de ces zones où les critères sont respectés.
- Étude sur la forte interaction entre les cyclistes et les véhicules – Entreprendre une étude pour proposer un plan de conception et estimer les coûts relatifs à des modifications visant à améliorer la sécurité des cyclistes (et des piétons) aux emplacements achalandés où il y a une forte interaction entre les cyclistes et les véhicules.

- Programme d'amélioration de la sécurité à bicyclette – Effectuer la conception détaillée d'améliorations pour un emplacement ayant une forte interaction entre les cyclistes et les véhicules et entreprendre les travaux de construction.
- Étude sur les collisions impliquant des motocyclettes – Mener une étude exhaustive sur les collisions causant des blessures graves ou mortelles qui impliquent des motocyclistes pour établir des contre-mesures économiques.
- Séparer les cyclistes et les piétons de la circulation automobile sur les routes collectrices et sur les artères selon une approche par défaut, comme le définissent les nouvelles lignes directrices relatives aux artères et aux routes collectrices. Cette conception devrait également être intégrée aux nouvelles conceptions d'artères et de routes collectrices et aux projets admissibles de projets de réfection lorsqu'ils sont techniquement réalisables et respectent les niveaux de financement définis dans le plan financier à long terme. Les répercussions financières supplémentaires seront définies dans le cadre de la mise à jour du Plan financier à long terme.

Volet principal : En milieu rural

- Signalisation rurale – Déterminer de façon proactive les emplacements des arrêts à améliorer, notamment au moyen de l'installation de panneaux d'arrêt géants, de panneaux indiquant l'approche d'un panneau d'arrêt et de feux clignotants à DEL en fonction de l'évaluation du réseau. Examiner et améliorer un couloir par année, ce qui représente habituellement de 15 à 20 intersections.
- Intersections obliques en milieu rural – Examiner et prioriser les carrefours obliques en milieu rural qu'il faut transformer (p. ex., Dalmeny à l'angle de Gordon Murdock) en intersections standard. Préparer des conceptions fonctionnelles pour 12 intersections afin de fermer les voies et de modifier les intersections pour faciliter les virages.
- Bordures de sécurité – Réviser les spécifications, développer un processus pour déterminer les emplacements et intégrer des bordures de sécurité aux projets potentiels de resurfaçage et routiers.

Volet principal : Intersections

- Feux de circulation – Accroître le financement octroyé au Programme de nouveaux dispositifs de signalisation pour entreprendre les conceptions détaillées de deux emplacements choisis, y compris l'examen des carrefours giratoires et des conceptions d'intersections protégées.
- Virage à gauche entièrement protégé – Concevoir une méthode systématique pour examiner et prioriser les emplacements où aménager un virage à gauche entièrement protégé afin d'atténuer les risques de collision. Cette initiative peut exiger l'ajout ou le prolongement d'une voie de virage à gauche. Mettre en œuvre cette initiative dans 10 emplacements si aucune révision de la conception géométrique n'est requise et entreprendre la conception détaillée pour deux emplacements où une révision de la conception géométrique est nécessaire.

Volet principal : Conducteurs à haut risque

- Vitesse cible de 30 km/h – Exiger que toutes les rues locales dans les nouvelles zones résidentielles ou toutes les chaussées refaites des rues résidentielles locales soient conçues pour imposer une limite de vitesse cible de 30 km/h.
- Lignes directrices sur la conception de routes dont la limite de vitesse est de 30 km/h – Élaborer des lignes directrices pour aider les concepteurs à déterminer les mesures appropriées essentielles à la réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h sur les rues résidentielles locales.
- Mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires – Financer un nouveau programme pour mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation à proximité des écoles.
- Dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse – Réaliser un projet pilote visant à installer des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse dans la ville, en attendant que les modifications requises soient apportées à la réglementation par le gouvernement de l'Ontario.

### Structure du programme

La Ville d'Ottawa est dotée d'une structure organisationnelle bien établie qui définit les responsabilités de tous les partenaires contribuant à la mise en œuvre des programmes de sécurité de l'organisation et de ceux qui proviennent de l'extérieur de l'organisation. Un plan systémique de la sécurité exige que les domaines de l'ingénierie, de l'application des règlements et de la formation travaillent tous ensemble. Ceux qui exécutent des initiatives doivent également connaître les actions et l'état d'avancement des autres groupes et apporter le soutien nécessaire à ces initiatives. Pour arriver à cette fin, le partenariat continu entre le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, le Service de police d'Ottawa, Santé publique Ottawa et la Direction générale des transports sera essentiel.

Le programme continuera d'être coordonné par la Direction générale des transports par l'entremise du coordonnateur du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa (PASRO). La structure globale existante sera maintenue comme suit :

- Comité directeur : Il comprend la haute direction du Service des incendies d'Ottawa, du Service paramédic d'Ottawa, du Service de police d'Ottawa, de Santé publique Ottawa et de la Direction générale des transports en plus du coroner régional principal. Il est recommandé que ce groupe se réunisse de deux à quatre fois par année pour évaluer la progression du plan d'action stratégique de sécurité routière et pour discuter des enjeux prioritaires en matière de sécurité routière à Ottawa.
- Groupe de travail interne : Il est composé de représentants de chacun des organismes partenaires, il est responsable d'exécuter les programmes de sécurité dans la ville. Il est recommandé que ce groupe de travail soit responsable de la mise en œuvre des contre-mesures conformément au Plan d'action stratégique de sécurité routière. Il est recommandé que ce groupe se réunisse mensuellement ou tous les deux mois.

Groupe de travail des intervenants : Il est principalement formé de représentants des partenaires locaux dans le domaine de la sécurité routière. À Ottawa, il s'agit d'un groupe bien établi qui soutient le programme Sécurité des routes Ottawa depuis plusieurs années. Il est recommandé que ce groupe se réunisse chaque trimestre.

## **Ressources nécessaires**

Sécurité des routes Ottawa est responsable de coordonner les efforts des partenaires internes et externes visant à exécuter les initiatives en matière de sécurité routière à Ottawa. Le coordonnateur du programme continuera de s'assurer que les mesures de suivi déterminées dans le plan sont mises en place par les groupes qui en assument la responsabilité durant la période du plan. Par ailleurs, Sécurité des routes Ottawa continuera de mettre en œuvre les initiatives de participation communautaire et de sensibilisation définies dans le cadre du plan.

Des ressources en matière de personnel seront nécessaires à l'application du Plan d'action stratégique de sécurité routière. Six postes, qui comprennent le prolongement de deux postes existants et quatre nouveaux postes, au sein des Services de la circulation sont nécessaires. Ces six postes comprennent :

- Deux postes d'agent de Sécurité des routes Ottawa qui ont été temporairement financés par les initiatives stratégiques au cours du dernier mandat du Conseil. Les personnes qui occuperont ces postes aideront à l'exécution des mesures de suivi conformément au Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa, qui comprend les caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires et le programme Patrouille de sentier, et participeront à plusieurs initiatives communautaires.
- Un poste d'analyste des données pour fournir des analyses de données de façon continue, assurer la surveillance du Plan d'action stratégique de sécurité routière et faire des rapports à cet égard.
- Un poste d'ingénieur responsable de la sécurité routière pour mettre en œuvre le nouveau Programme de vérification de la sécurité routière et d'autres contre-mesures liées à l'ingénierie, notamment procéder à l'examen de la signalisation des routes rurales ou mener une étude sur les collisions impliquant des motocyclettes.
- Un coordonnateur des mesures de contrôle automatisé pour assumer la responsabilité des programmes d'appareils photo reliés aux feux rouges, de contrôle automatisé de la vitesse, de reconnaissance des plaques d'immatriculation et de caméras de surveillance installées sur les autobus

scolaires. Il agira également à titre d'agent de liaison entre le Service de police d'Ottawa et les Services de la circulation.

- Un ingénieur responsable des feux de circulation pour les piétons et pour les cyclistes afin de se spécialiser dans l'examen de la régulation de la circulation en lien avec les contre-mesures déterminées dans le cadre de ce plan.

Ces postes seront subventionnés temporairement en 2020 grâce au financement ponctuel de 4 millions de dollars octroyé au programme du Plan d'action stratégique de la sécurité routière présenté dans le budget provisoire de 2020. De plus, le personnel tentera d'obtenir un financement permanent pour les six postes au moyen du rapport sur le projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse, qui devrait être présenté au Conseil pour approbation environ six mois après la conclusion du projet pilote.

## **Conclusion**

L'adoption du Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 et l'exécution de ses contre-mesures témoignent de l'engagement de la Ville d'Ottawa à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route. Le plan, comme plusieurs autres plans d'action stratégique de sécurité routière partout dans le monde, est fondé sur une approche systémique de la sécurité routière qui soutient ce qui suit :

- la vie humaine et la santé sont prioritaires;
- les fournisseurs du système routier, les entités responsables de sa réglementation partagent la responsabilité avec ses usagers;
- il est reconnu que l'erreur humaine sur la route ne devrait pas causer des blessures graves ou la mort et que les systèmes routiers doivent être conçus en conséquence;
- la sécurité routière exige un changement de culture qui établit que les fournisseurs du système routier, les entités responsables de sa réglementation et les usagers de la route doivent coopérer et être prêts à changer pour concrétiser la vision et atteindre les objectifs à long terme du Plan d'action stratégique de sécurité routière.

Ces principes liés à l'éthique, à la responsabilité, à la sécurité et aux mécanismes de changement sont le fondement d'une approche systémique de la sécurité routière.

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 est également fondé sur des données. Par conséquent, en mettant l'accent sur la correction des lacunes ou la mise en œuvre des mesures visant à réduire le nombre de collisions causant des blessures graves ou la mort, les contre-mesures du plan sont établies pour avoir une plus grande incidence sur la sécurité routière. Le plan s'inspire des programmes existants de sécurité routière de la Ville tout en mettant de l'avant des contre-mesures nouvelles et améliorées.

Le rapport annuel sur le Plan d'action stratégique de sécurité routière, présenté au Comité des transports et au Conseil à compter de 2021, veillera à ce que les responsables de l'exécution du plan et des contre-mesures rendent des comptes. De plus, la faisabilité et l'efficacité du plan seront assurées en fonction des ressources disponibles. Des ressources supplémentaires en matière de personnel seront nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'action stratégique de sécurité routière. Le plan pourra être autofinancé par l'affectation des recettes tirées des mesures de contrôle automatisé au Plan d'action stratégique de sécurité routière.

Pour assurer réellement la sécurité routière, la collaboration entre les fournisseurs du système routier, les entités responsables de sa réglementation et les usagers de la route est essentielle. La sécurité routière exige un changement de culture. Tous les planificateurs, les concepteurs et les responsables de l'entretien du réseau routier ainsi que les conducteurs, les passagers, les cyclistes, les piétons et les motocyclistes contribuent à leur propre sécurité et à celle des autres sur la route. Nous sommes tous responsables de rendre nos routes plus sûres. Si nous « *Agissons avec raison et prudence* », nous nous rapprochons de l'objectif visant zéro mort ou blessure grave sur nos routes, et nous prenons des décisions et intervenons consciemment, car nous *reconnaissons qu'une seule mort ou blessure grave en est une de trop*.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Ce rapport concerne l'ensemble de la ville et met l'accent sur la réduction du nombre de collisions sur les routes rurales.

## **CONSULTATIONS**

Une consultation a eu lieu dans le cadre du projet : les résidents de la Ville d'Ottawa ont répondu à un sondage public, afin de déterminer les priorités en matière de sécurité

routière, et un groupe de travail des intervenants a été mis sur pied pour aider à orienter le développement du plan.

Sondage :

CIMA+ a travaillé avec Dynata pour mener un sondage auprès d'environ 1 000 adultes qui vivent dans la Ville d'Ottawa. En plus du sondage de Dynata, la Ville a publié le sondage sur le site ottawa.ca et plus de 2 000 personnes y ont répondu. Le sondage a eu lieu du 20 février au 16 mars 2019. Un résumé détaillé du processus et des résultats se trouve à la section 5.2 du document 1.

Groupe de travail des intervenants :

Le groupe de travail des intervenants a participé à quatre ateliers distincts à l'hôtel de ville durant le déroulement du projet. Ces ateliers ont eu lieu aux dates suivantes :

- 7 juillet 2018;
- 6 avril 2019;
- 22 juin 2019; et,
- 19 octobre 2019.

L'objectif des ateliers était de donner aux membres du groupe de travail des intervenants les occasions suivantes, entre autres :

- donner leur avis sur les priorités en matière de sécurité routière;
- examiner les résultats de l'analyse sur les collisions et les résultats du sondage, puis élaborer des volets principaux;
- déterminer des contre-mesures et commenter le thème, la vision et l'objectif; et,
- commenter les contre-mesures du plan d'action de 2020.

Les ateliers ont été animés par CIMA+ et ont regroupé des membres de l'équipe de base ainsi que des cadres supérieurs de la Direction générale des transports, du Service de police d'Ottawa et de Santé publique Ottawa. Le groupe de travail des

intervenants était formé de représentants des organisations communautaires, des partenaires et des organismes suivants :

- Bike Ottawa;
- Causeway;
- Centre de Ressources Communautaires de Vanier;
- Consortium de Transport d'Ottawa;
- Conseil sur le vieillissement d'Ottawa;
- Centre du service à la clientèle Vanier;
- Écologie Ottawa;
- EnviroCentre;
- Fédération des associations de citoyens;
- Green Communities Canada;
- Hans on the Bike;
- Healthy Transportation Coalition;
- IPromise;
- La section d'Ottawa de MADD Canada;
- Commission de la capitale nationale;
- Ottawa Disability Coalition;
- Hôpital d'Ottawa;
- Conseil de la sécurité d'Ottawa;
- Ottawa Student Transportation Association;
- RightBike/ Causeway;

- Society of Ottawa Area Riders (SOAR);
- Walk Ottawa/ Healthy Transportation Coalition; et,
- IFSE.

Intervenants internes :

L'équipe de base a consulté les intervenants internes de mai à septembre 2019. Les présentations ont eu lieu lors de réunions de l'équipe de direction du secteur d'activité et les membres du personnel désigné au sein des groupes ont discuté. Les intervenants internes suivants ont été consultés :

- Planification des transports – Direction générale des transports
- Services d'infrastructure – Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique
- Service des routes – Direction générale des travaux publics et de l'environnement
- Services de planification – Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

## **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Sans objet.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a aucun obstacle juridique à l'approbation des recommandations dans ce 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 SUR LA GESTION DES ACTIFS**

Les recommandations décrites dans ce rapport sont conformes aux objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville.

Grâce aux projets de renouvellement, il sera possible d'améliorer la sécurité. Pour certains projets, la Ville sera en mesure de réaliser des économies en mettant en œuvre les recommandations du Plan d'action stratégique de la sécurité routière dans le cours normal du renouvellement des actifs. Toutefois, pour d'autres projets, il y a un coût marginal supérieur à celui du renouvellement prévu qui devra être pris en compte dans le prochain Plan financier à long terme. Les cibles du PFLT devront concorder avec les attentes en matière de politiques du Plan d'action stratégique de la sécurité routière.

Pour s'acquitter de l'obligation qui lui est faite de fournir des services sûrs et fiables à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation des services municipaux soient gérés d'une façon qui tient compte des niveaux de service, des risques et des coûts.

### **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

L'implication financière décrite dans le rapport.

### **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 cherche à mettre en œuvre des mesures pour réduire les collisions causant des blessures graves ou la mort pour tous les usagers de la route, notamment les conducteurs, les passagers, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Améliorer la sécurité routière profite à tous les résidents.

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

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

### **DOCUMENTS À L'APPUI**

- Document 1 – Rapport d'expertise-conseil de CIMA+ – Plan d'action en matière de sécurité routière de 2020-2024 de la Ville d'Ottawa;
- Document 2 – Réponse aux motions n° 15/6 et 15/7;

- Document 3 – Estimation des investissements de la Ville d’Ottawa en 2019 liés à la sécurité routière;
- Document 4 – Plan de mise en œuvre de 2020 du Plan d’action stratégique de sécurité routière – Programmes existants;
- Document 5 – Plan de mise en œuvre de 2020 du Plan d’action stratégique de sécurité – Initiatives.

### **SUITE À DONNER**

La Direction générale des transports exécutera le Plan d’action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 comme soutenu et approuvé par le Conseil.