

3. Area Traffic Management (ATM) Program Update: ATM Process Update And Traffic Calming Design Guidelines

**Mise à jour du programme de gestion de la circulation locale (GCL) :
modification du processus de GCL et Lignes directrices sur la conception
de mesures de modération de la circulation**

COMMITTEE RECOMMENDATIONS

That Council:

- 1. approve the new Neighbourhood Traffic Calming Study Process as detailed in this report and attached as Document 4;**
- 2. approve the City of Ottawa Traffic Calming Design Guidelines as detailed in this report and attached as Document 5; and,**
- 3. delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department to approve minor amendments to both the Neighbourhood Traffic Calming Study Process and the Traffic Calming Design Guidelines as required, and to report those amendments through Transportation Services' annual Delegated Authority Report.**

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Que le Conseil :

- 1. approuve le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers, présenté dans le présent rapport et constituant le document 4;**
- 2. approuve les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, présentées dans le présent rapport et constituant le document 5; et,**
- 3. délègue au directeur général des transports le pouvoir d'approuver les modifications mineures du processus d'étude sur la modération**

de la circulation dans les quartiers et des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, au besoin, et de faire état de ces modifications dans le rapport annuel de décision par délégation de la Direction générale des transports.

DOCUMENTATION / DOCUMENTATION

1. General Manager's report, Transportation Services Department, dated 25 March 2019 (ACS2019-TSD-PLN-0001)

Rapport du Directeur général, Direction générale des transports, daté le 25 mars 2019 (ACS2019-TSD-PLN-0001)
2. Extract of Draft Minute, Transportation Committee, 3 April 2019.

Extrait de l'ébauche du procès-verbal de la Comité des transports, le 3 avril 2019.

TRANSPORTATION COMMITTEE 27
REPORT 2
10 APRIL 2019

COMITÉ DES TRANSPORTS
RAPPORT 2
LE 10 AVRIL 2019

Report to
Rapport au:

Transportation Committee
Comité des transports
3 April 2019 / 3 avril 2019

and Council
et au Conseil
10 April 2019 / 10 avril 2019

Submitted on March 25, 2019
Soumis le 25 mars 2019

Submitted by
Soumis par:
John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation
Services Department / Direction générale des transports
(613) 580-2424, 52111, John.Manconi@ottawa.ca

Contact Person
Personne ressource:
Vivi Chi, Director / Directeur, Transportation Planning/Planification des
transports
(613) 580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca

Ward: City Wide / À l'échelle de la ville File Number: ACS2019-TSD-PLN-0001

SUBJECT: Area Traffic Management (ATM) Program Update: ATM Process
Update and Traffic Calming Design Guidelines

OBJET: Mise à jour du programme de gestion de la circulation locale (GCL) :
modification du processus de GCL et Lignes directrices sur la
conception de mesures de modération de la circulation

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Approve the new Neighbourhood Traffic Calming Study Process as detailed in this report and attached as Document 4;**
- 2. Approve the City of Ottawa Traffic Calming Design Guidelines as detailed in this report and attached as Document 5; and,**
- 3. Delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department to approve minor amendments to both the Neighbourhood Traffic Calming Study Process and the Traffic Calming Design Guidelines as required, and to report those amendments through Transportation Services' annual Delegated Authority Report.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

- 1. D'approuver le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers, présenté dans le présent rapport et constituant le document 4;**
- 2. D'approuver les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, présentées dans le présent rapport et constituant le document 5; et,**
- 3. De déléguer au directeur général des transports le pouvoir d'approuver les modifications mineures du processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers et des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, au besoin, et de faire état de ces modifications dans le rapport annuel de décision par délégation de la Direction générale des transports.**

EXECUTIVE SUMMARY

Assumptions and Analysis

This report summarizes changes to the Area Traffic Management (ATM) Program

(originally approved by Council in 2004) and how the City intends to implement permanent traffic calming measures. Highlights of the Program Update include:

- ***Rebranding the Area Traffic Management Program to “Neighbourhood Traffic Calming” (NTC) Program*** – to reflect more accurately the focus and purpose of the Program;
- ***Streamlining how requests for permanent traffic calming are addressed*** – The processes to screen and prioritize requests for permanent traffic calming have been streamlined and simplified. Data sets that did not add value to the processes have been removed. Other data sets have been added or modified to better reflect current City policies. Focusing the resources of the NTC Program on simpler and smaller studies involving neighbourhood streets where small changes can have a big impact will provide higher value. This will permit more streets to be addressed; and,
- ***Consistent application of traffic calming measures*** - A set of Traffic Calming Design Guidelines were developed to guide road designers in the application of speed management and access management measures (whether it be localized retrofits, total roadway renewal or new developments).

Financial Implications

There are no financial implications.

Public Consultation/Input

The new Neighbourhood Traffic Calming (NTC) Study Process and Traffic Calming Design Guidelines were developed with key stakeholder consultations. Meetings were held to collect input from various public advisory groups that were selected based on broad city-wide interests and consideration of traffic calming concerns from vulnerable road users. These public advisory groups included the City’s Accessibility Advisory Committee, the Federation of Citizens’ Associations, Bike Ottawa and, Healthy Transportation Coalition. In addition, all Ward Councillors were consulted and updated on the progress of the Program update. Consultation activities also included workshops with Traffic Services and a Technical Advisory Committee that included City staff from across the corporation where traffic calming projects could affect their work programs or services. Peer reviews of both the current ATM Guidelines and its proposed

replacement, the NTC Study Process, were also undertaken by two consulting firms looking at overall functionality and comparing with best practices in other jurisdictions.

SOMMAIRE

Hypothèses et analyse

Le présent rapport expose les changements apportés au programme de gestion de la circulation locale (GCL) approuvé en 2004 par le Conseil ainsi que la manière dont la Ville prévoit mettre en place les mesures de modération de la circulation permanentes. Voici les grandes lignes de la mise à jour du programme :

- **Renommer le programme de gestion de la circulation locale « Programme de modération de la circulation dans les quartiers »**, pour refléter plus fidèlement l'objet et le mandat du programme;
- **Simplifier le traitement des demandes de mesures de modération de la circulation permanentes** – Les processus d'évaluation et de classement en ordre de priorité des demandes de mesures de modération permanentes ont été simplifiés. Les ensembles de données qui ne contribuaient pas au processus ont été retirés. Des ensembles de données ont été ajoutés ou modifiés, pour mieux refléter les politiques actuelles de la Ville. Il sera plus profitable de diriger les ressources du Programme de modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) vers des études simplifiées ou de moins grande envergure portant sur des rues de quartier où un petit changement peut avoir une grande incidence. On pourra ainsi intervenir pour un plus grand nombre de rues; et,
- **Appliquer les mesures de modération de la circulation de façon uniforme** – Des lignes directrices sur la modération de la circulation ont été mises au point pour guider les concepteurs de routes dans la mise en place des mesures de gestion de la vitesse et de l'accès (qu'il s'agisse d'une modernisation localisée, de la réfection complète de la chaussée ou d'un nouvel aménagement).

Répercussions financières

Aucune répercussion financière n'est associée au présent rapport.

Consultation publique/commentaires

Le nouveau processus d'étude et les nouvelles lignes directrices de conception concernant la MCQ ont été élaborés après la consultation des parties concernées. Le personnel a tenu des rencontres pour connaître l'avis de divers groupes consultatifs publics choisis en fonction des intérêts généraux de l'ensemble de la ville et des enjeux touchant les usagers de la route vulnérables. Parmi ces groupes, on trouvait le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville, la Fédération des associations communautaires, Bike Ottawa et la Healthy Transportation Coalition. De plus, tous les conseillers de quartier ont été consultés et informés du processus de mise à jour du programme. Le personnel a également organisé des ateliers avec les Services de la circulation et mis sur pied un comité consultatif technique qui réunissait des employés de toute la municipalité dont les programmes ou services pouvaient être touchés par les projets de modération de la circulation. Deux sociétés d'experts-conseils ont évalué les lignes directrices actuelles en matière de GCL ainsi que le processus d'étude sur la MCQ qui les remplacerait, en se penchant sur la fonctionnalité globale et les pratiques exemplaires d'autres municipalités.

BACKGROUND

In 2004, Council approved the Area Traffic Management (ATM) Guidelines. It established a consistent approach to addressing requests for permanent traffic calming and traffic management on existing streets, helping meet Transportation Master Plan (TMP) objectives related to reducing the impact of motor traffic in neighbourhoods. The City's ATM Program managed by Transportation Planning is responsible for implementing the approved process identified in the ATM Guidelines.

The ATM Program screens and prioritizes potential projects to ensure the most critical issues are addressed first. In the past, the combination of a lengthy process and low funding levels resulted in an extensive backlog of both study requests and the implementation of approved measures. However, in 2012, Council directed more funding to the ATM Program which aided in significantly reducing the backlog and facilitated the undertaking of new studies and implementation of approved measures. Despite the increase in funding and the diminishing backlog of study requests, the need to update the 2004 *ATM Process Guidelines* was identified to better meet expectations and manage limited resources, and to streamline the process, particularly to continue to reduce the on-

going backlog of study requests. This need was outlined in an Information Previously Distributed ([IPD memo sent to Council](#)) on May 30, 2017. The memo also identified the lack of City policies and rules for where various traffic calming measures are appropriate. It provided the following action plan to address these issues:

1. Implement **Administrative Process and Practice Adjustments**, as approved through delegated authority, to help improve program efficiency (completed in June 2017);
2. Update the 2004 **ATM Process Guidelines** to streamline turnaround times on public requests for traffic calming from study initiation to implementation; and,
3. Develop **Traffic Calming Design Guidelines** to establish consistent rules / practices for implementing traffic calming and/or area traffic management measures as part of city building projects.

The latter two items are the focus of this report.

DISCUSSION

The new Neighbourhood Traffic Calming (NTC) Study Process and Traffic Calming Design Guidelines will enable staff to better address Councillors requests related to speeding on local streets, meet public expectations for timely implementation of permanent traffic calming measures, and manage resources.

New NTC Study Process (update to the 2004 ATM Guidelines)

The guiding principles of the NTC Study Process remain unchanged from those of the 2004 ATM Guidelines. That is, the order in which the City addresses neighbourhood traffic concerns shall correspond to the severity of those concerns. It is assumed that the funding parameters established for the ATM Program (City-wide annual budgets) would remain unchanged under the newly-branded NTC Program. Should future City initiatives or new Councils establish new priorities, policies or funding parameters, updates to the NTC Study Process can be undertaken as appropriate.

The new NTC Study Process maintains three overall phases:

1. **Pre-study Phase:** The Traffic Services team will continue to initiate the screening of requests for permanent traffic calming and will escalate potential

locations to the NTC Program in Transportation Planning for further consideration of potential studies. Traffic Services will also continue to manage the separate Temporary Traffic Calming Program, which funds the implementation of lower cost and seasonal measures on City streets on a Ward by Ward basis.

As part of the screening process, minor adjustments to address concerns are considered first. If this cannot resolve concerns, staff screen the requests for permanent traffic calming according to whether they meet minimum operational characteristics (e.g. vehicle speeds), and context criteria (e.g. adjacent sensitive land uses).

All qualified study requests are then prioritized based on a combination of problem severity and equity considerations. Each request is scored based on four basic criteria: User Environment and Street Purpose, Active Transportation Facilities, Traffic Behaviour and Impact, and Equity and Reach. Resources are then applied to addressing requests with the highest scores.

2. **Study Phase:** Staff in the NTC Program will initiate a study, as per the current process, to engage residents on potential solutions and build consensus on a recommended plan, following the streamlined consultation processes previously approved and summarized in the May 2017 IPD memo.
3. **Implementation Phase:** For permanent traffic calming approved through the new NTC Study Process, City of Ottawa Infrastructure Services will administer design and construction activities following guidance in the new Traffic Calming Design Guidelines and other relevant national, provincial, and City standards and specifications. The implementation of all approved traffic calming plans, completed as part of the Study Phase, will generally proceed on a 'first in-first out' basis within the available annual NTC Program funding envelopes. The intention is to proceed to the implementation phase as soon as possible, but sometimes the timing may need to be coordinated with other City works to take advantage of economies of scale. Nevertheless, this new "first in-first out" approach should mitigate the long wait between study and implementation that was inherent with the 2004 ATM process.

HIGHLIGHTS OF THE NEW NTC STUDY PROCESS:

- ***Focusing resources where value return is greatest*** – Resources will be focused on Local and Collector streets within neighbourhoods, given that these are the types of roads where limited program resources can have a big impact. The NTC Program resources will not be allocated to Major Collectors and Arterials – streets where traffic calming solutions are complex, costly, and sometimes not appropriate. Instead, speed management on these streets could be considered through integrated road, water and sewer renewal projects following the Council-approved Complete Streets policy.
- ***Better align study requests with available resources*** - At the outset, study requests will be classified into one of two study types based on the primary concerns: Local Traffic Calming studies that focus on addressing speeding and driver behavior on individual streets; and, Neighborhood Traffic Management studies which consider the full range of potential traffic calming and traffic management solutions within a defined study area. The latter is more complex and often requires significant resources and time to address. The nature of the screening and prioritization processes for each study type will allow resources to be focused on the simpler and smaller studies, allowing for more requests to be addressed.
- ***Streamlined screening process*** – The new processes to screen requests for permanent traffic calming have been simplified. Identified streets still must meet speeding and sensitive land use criteria, but additional data sets that did not add value to the processes have been removed (e.g. complaint history, police data and historical collision rates). Other criteria have been added or modified to better manage existing resources and public expectations. For instance, the vehicle speed thresholds have been modified and a context review step has been added.
- ***Prioritize based on problem severity*** – Qualified requests will be ranked based on technical criteria, using a point-based system similar to the 2004 ATM process, but updated to reflect current City policies. Point allocations for each criterion have been modified to help local streets with sensitive activity generators (e.g. schools and parks, etc.) prioritize. Once again, data sets that did

not add value have been removed (e.g. history of complaints and collision rates) while others have been added or modified. For instance, individual locations will now be assessed for the presence, or lack thereof, of suitable active transportation facilities and crossing locations. Also, new criteria have been added to support disadvantaged neighbourhoods and to recognize the reach of potential improvements.

- ***Timely and modernized public engagement*** – Staff will engage with residents to confirm support about potential studies when resources are available to start a project, thereby managing public expectation on timing of studies and communicating the City's commitment towards the project's implementation. Updated public engagement strategies (e.g. online surveys) are being used to reach a broader audience, making it easier and convenient to provide feedback, which will help increase public participation in the project.

The proposed NTC Study Process is attached in Document 4. Document 1 provides an Executive Summary of the NTC Process and Document 3 provides a summary of the key changes from the 2004 ATM Guidelines.

Some requests that previously qualified for consideration of traffic calming through the 2004 ATM Guidelines may no longer qualify under the new NTC Study Process (such as Major Collectors and Arterials, or requests that do not meet the new screening requirements). Focusing the limited resources of the NTC Program on neighbourhood streets where small changes can have a big impact provides higher value. This will permit more requests to be addressed.

A separate internal process has been established where Transportation Planning staff proactively provide recommendations for speed management measures to be considered, when suitable, as part of the overall scoping process for City integrated road, water and sewer renewal projects for any type of street. These proactive recommendations are in line with the City's Complete Streets Framework. This will help address speed management as part of an integrated street design and reduce the potential need for costly localized traffic calming retrofits later. Speed management recommendations will be based on the existing operational characteristics, constraints, and context of each street, and consultations with the Ward Councillor and community as required. Design guidance summarized in the new Traffic Calming Design Guidelines described further below will be followed. The NTC Study Process will be reserved for

addressing requests for traffic calming on streets that cannot benefit from roadway modifications through other City programs.

Traffic Calming Design Guidelines

Integrated speed management is a proactive approach to meeting Complete Streets objectives by designing streets, from the outset, to encourage low speeds. Traffic calming, on the other hand, is a reactive approach to mitigating negative impacts of motor traffic on existing streets, such as high travel speeds and volumes. Traffic calming retrofits or integrated speed management can potentially be implemented on City streets in several ways:

- through the NTC Program (stand-alone projects);
- through road renewal projects; or,
- as part of new development.

The purpose of the Traffic Calming Design Guidelines (Document 5) is to establish consistency in the consideration, design, and application of traffic calming and integrated speed management, independent of the proponent/team that is implementing the measures.

The Traffic Calming Design Guidelines highlight where various measures may be appropriate (or not) and are intended to help the road designer balance competing objectives when developing traffic calming or integrated speed management plans.

HIGHLIGHTS OF THE TRAFFIC CALMING DESIGN GUIDELINES:

- ***Ottawa Specific Design Guidance*** – The guidelines adapt existing National Guidelines to include Ottawa-specific guidance developed in consultation with key City stakeholders. In particular, guidance is provided with respect to the consideration of primary road network efficiency (e.g. transit routes and key emergency response streets identified by Emergency Services), road maintenance and operational requirements, and the need for designs to be inclusive and accessible.
- ***Toolbox*** – A toolbox of measures that can be considered as part of integrated speed management design or traffic calming plans is included. This toolbox

highlights the primary potential advantages and disadvantages of each measure, implementation considerations, and Ottawa-specific context considerations for the various measures that can be considered on City streets.

The proposed Traffic Calming Design Guidelines is attached in Document 5. Document 2 provides an Executive Summary of the Guidelines.

RURAL IMPLICATIONS

The new NTC Study Process and the Traffic Calming Design Guidelines apply city-wide. Requests for traffic calming on existing streets in any area of the City, including rural areas, will be screened and prioritized based on technical criteria and their designation within the Transportation Master Plan. This includes all streets designated as “Local”, “Collector”, and “Village Main” streets (defined in the NTC Study Process as any street within a Village that falls within a “Design Priority Area” as identified by the City’s Official Plan). Furthermore, traffic calming or integrated speed management in rural areas can also be considered through road re-construction with the Traffic Calming Design Guidelines (Document 5) providing guidance on specific considerations.

CONSULTATION

The new NTC Study Process and Traffic Calming Design Guidelines were developed through a review of literature and best practices in other jurisdictions, consultation with key stakeholders, and workshops. In addition, all Ward Councillors were consulted and updated on the progress of the review. Peer reviews of both the current ATM Process and the new NTC Study Process were also undertaken by external consulting firms, one of which was also involved in the recent update of national guidelines for traffic calming.

Technical Workshops – NTC Study Process Review

Workshops were held with Traffic Services to review current practices, identify challenges, opportunities, and constraints with the 2004 ATM Guidelines. Additional workshops were held to review the proposed changes, captured in the new NTC Process.

Technical Advisory Committee (TAC) – Traffic Calming Design Guidelines

A TAC was established that included City staff from across the corporation where traffic calming projects could affect their work programs or services. Individual meetings were

held with stakeholders and a formal meeting with the TAC was held in November 2017. Below are the City Service Areas or Branches that participated:

- Transportation Planning (Policy and Networks, Transportation Engineering Services, Area Traffic Management, Environmental Assessments);
- Traffic Services (Traffic Operations, Road Safety & Traffic Investigations);
- Transit Services;
- Quality Assurance and Standards;
- Emergency Services;
- Road Operations and Maintenance;
- Parks Planning;
- Asset Management;
- Ottawa Public Health;
- Heritage and Urban Design; and,
- Corporate Accessibility.

A draft of the Traffic Calming Design Guidelines was posted in September 2018 to the City's website for trial use by City staff and to solicit additional feedback. All comments received were of a minor nature and sections of the Guidelines were tweaked to provide more clarification.

Public Advisory Groups

Staff met with public advisory groups to get input on guiding principles related to the ATM process update. Groups were selected based on broad city-wide interests and consideration of traffic calming concerns from vulnerable road users. Public advisory groups included:

- The City's Accessibility Advisory Committee;
- Federation of Citizen's Associations (a group representing community groups across the city);
- Bike Ottawa; and,
- Healthy Transportation Coalition (a group representing multiple advocacy groups).

The public advisory groups identified the following considerations:

- Recommendations should be consistent with high-level city policies;
- City needs to enforce the recommendations of the Process and Design Guidelines;
- Vulnerable road user needs should be the top priority;
- The City should consult with a wide audience, including those within the Accessibility community on transportation design and individual projects;
- There needs to be greater public education on the benefits of traffic calming;
- Focus limited resources within neighbourhoods;
- Build in an equity and inclusion lens into the process of choosing projects;
- Keep the Process and Design Guidelines simple and use plain language;
- Criteria for determining request priority should be objective;
- Distribute Councillor-managed funding on a ward-by-ward basis; and,
- Be transparent.

Project Website

The City website for the on-going Program update (www.ottawa.ca/ATM) was established to provide general information about the project and contact information for questions. A draft copy of the Traffic Calming Design Guidelines was posted in September 2018. Highlights of the new NTC Process were posted on this website for preview in advance of this Committee meeting. The full documents will be posted following Transportation Committee and Council approval.

ADVISORY COMMITTEE(S) COMMENTS

Staff presented the Traffic Calming Design Guidelines project to the Accessibility Advisory Committee on November 21, 2017. The comments have been captured in the Consultation section of this report. Staff followed-up with the Accessibility Advisory Committee in March 2019 to provide an update on the NTC Study Process and Traffic Calming Design Guidelines.

LEGAL IMPLICATIONS

There are no legal impediments to implementing the recommendations in this report.

RISK MANAGEMENT IMPLICATIONS

There are no risks to the City associated with this report.

ASSET MANAGEMENT IMPLICATIONS

The recommendations documented in this report are consistent with the City's Comprehensive Asset Management (CAM) Program objectives.

The implementation of the CAM program results in timely decisions that minimize lifecycle costs and ensure the long-term affordability of assets. The implementation of the CAM program results in timely decisions that minimize lifecycle costs and ensure the long-term affordability of assets. To fulfill its obligation to deliver quality services to the community, the City must ensure that assets supporting City services are managed in a way that balances service levels, risk and affordability.

The recommended approach to potentially coordinate with other City works to take advantage of economies of scale and when suitable, incorporate traffic calming as part of the overall scoping process for City integrated road, water and sewer renewal projects supports the delivery of service with the outward focus on community benefit and an inward focus on efficiency and affordability.

FINANCIAL IMPLICATIONS

There are no financial impediments to approving the recommendations in this report.

ACCESSIBILITY IMPACTS

The City's Accessibility Design Standards will continue to be applied for all geometric roadway modifications that are implemented through traffic calming projects. Furthermore, the Traffic Calming Design Guidelines refer to this requirement frequently within the document and outlines a planning approach that captures broader accessibility considerations early in project development.

ENVIRONMENTAL IMPLICATIONS

The new NTC Study Process and Traffic Calming Design Guidelines will help encourage more sustainable travel choices through reducing the impacts of motor traffic within neighbourhoods. As a result, this will help to reduce the overall environmental impacts of transportation.

TERM OF COUNCIL PRIORITIES

The 2018-2022 Term of Council Priorities have not yet been approved by Council.

SUPPORTING DOCUMENTATION *(held on file with the City Clerk)*

Document 1 – Executive Summary of the Draft Neighbourhood Traffic Calming (NTC) Study Process

Document 2 – Executive Summary of the Draft City of Ottawa Traffic Calming Guidelines

Document 3 – Summary of changes to the 2004 Area Traffic Management Guidelines

Document 4 – Draft Neighbourhood Traffic Calming (NTC) Study Process

Document 5 – Draft City of Ottawa Traffic Calming Design Guidelines

DISPOSITION

Upon Council's approval of this report, the Transportation Services Department will finalize the documentation for the new NTC Process and the Traffic Calming Design Guidelines. Staff will proceed to re-screen and re-prioritize all current NTC study requests and advise Ward Councillors accordingly.

Rapport au :

Transportation Committee
Comité des transports
3 April 2019 / 3 avril 2019

and Council
et au Conseil
10 April 2019 / 10 avril 2019

Submitted on March 25, 2019
Soumis le 25 mars 2019

Submitted by
Soumis par :

John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation
Services Department / Direction générale des transports
(613) 580-2424, 52111, John.Manconi@ottawa.ca

Contact Person

Personne-ressource :

Vivi Chi, Director / Directeur, Transportation Planning/Planification des
transports
(613) 580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA File Number: ACS2019-TSD-PLN-0001
VILLE

SUBJECT: Area Traffic Management (ATM) Program Update: ATM Process
Update and Traffic Calming Design Guidelines

OBJET : Mise à jour du programme de gestion de la circulation locale (GCL) :
modification du processus de GCL et Lignes directrices sur la
conception de mesures de modération de la circulation

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Approve the new Neighbourhood Traffic Calming Study Process as detailed in this report and attached as Document 4;**
- 2. Approve the City of Ottawa Traffic Calming Design Guidelines as detailed in this report and attached as Document 5; and,**
- 3. Delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department to approve minor amendments to both the Neighbourhood Traffic Calming Study Process and the Traffic Calming Design Guidelines as required, and to report those amendments through Transportation Services' annual Delegated Authority Report.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

- 1. D'approuver le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers, présenté dans le présent rapport et constituant le document 4;**
- 2. D'approuver les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, présentées dans le présent rapport et constituant le document 5;**
- 3. De déléguer au directeur général des transports le pouvoir d'approuver les modifications mineures du processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers et des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, au besoin, et de faire état de ces modifications dans le rapport annuel de décision par délégation de la Direction générale des transports.**

EXECUTIVE SUMMARY

Assumptions and Analysis

This report summarizes changes to the Area Traffic Management (ATM) Program

(originally approved by Council in 2004) and how the City intends to implement permanent traffic calming measures. Highlights of the Program Update include:

- ***Rebranding the Area Traffic Management Program to “Neighbourhood Traffic Calming” (NTC) Program*** – to reflect more accurately the focus and purpose of the Program;
- ***Streamlining how requests for permanent traffic calming are addressed*** – The processes to screen and prioritize requests for permanent traffic calming have been streamlined and simplified. Data sets that did not add value to the processes have been removed. Other data sets have been added or modified to better reflect current City policies. Focusing the resources of the NTC Program on simpler and smaller studies involving neighbourhood streets where small changes can have a big impact will provide higher value. This will permit more streets to be addressed; and,
- ***Consistent application of traffic calming measures*** - A set of Traffic Calming Design Guidelines were developed to guide road designers in the application of speed management and access management measures (whether it be localized retrofits, total roadway renewal or new developments).

Financial Implications

There are no financial implications.

Public Consultation/Input

The new Neighbourhood Traffic Calming (NTC) Study Process and Traffic Calming Design Guidelines were developed with key stakeholder consultations. Meetings were held to collect input from various public advisory groups that were selected based on broad city-wide interests and consideration of traffic calming concerns from vulnerable road users. These public advisory groups included the City’s Accessibility Advisory Committee, the Federation of Citizens’ Associations, Bike Ottawa and, Healthy Transportation Coalition. In addition, all Ward Councillors were consulted and updated on the progress of the Program update. Consultation activities also included workshops with Traffic Services and a Technical Advisory Committee that included City staff from across the corporation where traffic calming projects could affect their work programs or services. Peer reviews of both the current ATM Guidelines and its proposed

replacement, the NTC Study Process, were also undertaken by two consulting firms looking at overall functionality and comparing with best practices in other jurisdictions.

RÉSUMÉ

Hypothèses et analyse

Le présent rapport expose les changements apportés au programme de gestion de la circulation locale (GCL) approuvé en 2004 par le Conseil ainsi que la manière dont la Ville prévoit mettre en place les mesures de modération de la circulation permanentes. Voici les grandes lignes de la mise à jour du programme :

- **Renommer le programme de gestion de la circulation locale « Programme de modération de la circulation dans les quartiers »**, pour refléter plus fidèlement l'objet et le mandat du programme;
- **Simplifier le traitement des demandes de mesures de modération de la circulation permanentes** – Les processus d'évaluation et de classement en ordre de priorité des demandes de mesures de modération permanentes ont été simplifiés. Les ensembles de données qui ne contribuaient pas au processus ont été retirés. Des ensembles de données ont été ajoutés ou modifiés, pour mieux refléter les politiques actuelles de la Ville. Il sera plus profitable de diriger les ressources du Programme de modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) vers des études simplifiées ou de moins grande envergure portant sur des rues de quartier où un petit changement peut avoir une grande incidence. On pourra ainsi intervenir pour un plus grand nombre de rues; et,
- **Appliquer les mesures de modération de la circulation de façon uniforme** – Des lignes directrices sur la modération de la circulation ont été mises au point pour guider les concepteurs de routes dans la mise en place des mesures de gestion de la vitesse et de l'accès (qu'il s'agisse d'une modernisation localisée, de la réfection complète de la chaussée ou d'un nouvel aménagement).

Répercussions financières

Aucune répercussion financière n'est associée au présent rapport.

Consultation publique/commentaires

Le nouveau processus d'étude et les nouvelles lignes directrices de conception concernant la MCQ ont été élaborés après la consultation des parties concernées. Le personnel a tenu des rencontres pour connaître l'avis de divers groupes consultatifs publics choisis en fonction des intérêts généraux de l'ensemble de la ville et des enjeux touchant les usagers de la route vulnérables. Parmi ces groupes, on trouvait le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville, la Fédération des associations communautaires, Bike Ottawa et la Healthy Transportation Coalition. De plus, tous les conseillers de quartier ont été consultés et informés du processus de mise à jour du programme. Le personnel a également organisé des ateliers avec les Services de la circulation et mis sur pied un comité consultatif technique qui réunissait des employés de toute la municipalité dont les programmes ou services pouvaient être touchés par les projets de modération de la circulation. Deux sociétés d'experts-conseils ont évalué les lignes directrices actuelles en matière de GCL ainsi que le processus d'étude sur la MCQ qui les remplacerait, en se penchant sur la fonctionnalité globale et les pratiques exemplaires d'autres municipalités.

CONTEXTE

En 2004, le Conseil a approuvé les Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (GCL), qui établissent une approche uniforme pour le traitement des demandes de mesures de modération de la circulation permanentes sur les rues existantes, afin de contribuer aux objectifs du Plan directeur des transports (PDT) relatifs à la réduction de l'incidence de la circulation automobile sur les quartiers. Le programme de GCL de la Ville, administré par l'équipe de Planification des transports, a pour mandat de mettre en œuvre le processus décrit dans les Lignes directrices sur la GCL.

Dans le cadre de ce programme, on évalue les projets potentiels de façon à ce que les enjeux les plus importants soient abordés en premier. Auparavant, la longueur du processus et le peu de fonds attribués avaient donné lieu à un important retard dans le traitement des demandes d'étude de même que dans la mise en place des mesures approuvées. Toutefois, en 2012, le Conseil a accordé davantage de fonds au programme de GCL, ce qui a contribué à réduire considérablement ce retard et a facilité le démarrage de nouvelles études et la mise en œuvre des mesures approuvées. Malgré cet investissement et l'atténuation du retard, il s'est avéré nécessaire de mettre à jour les Lignes directrices de 2004 sur la GCL pour mieux répondre aux attentes et

gérer les ressources limitées ainsi que pour simplifier le processus, notamment pour continuer de rattraper le retard dans les demandes d'étude. Cette nécessité a été expliquée dans une note de service sur une [information distribuée auparavant \(IDA\) transmise au Conseil](#) le 30 mai 2017. Cette note de service mentionnait également l'absence de politiques et de règles à la Ville indiquant où il est approprié de mettre en place des mesures de modération de la circulation. Elle présentait en outre un plan d'action pour remédier à cette situation :

1. Mettre en œuvre le **processus administratif** et apporter des **mises au point aux pratiques** selon les modalités approuvées en vertu des pouvoirs délégués, afin d'améliorer l'efficacité du programme (objectif atteint en juin 2017);
2. Mettre à jour les **Lignes directrices de 2004 sur la GCL** afin de réduire les délais de réponse aux demandes adressées par le public pour modérer la circulation, à partir du lancement des études jusqu'à la mise en œuvre des mesures adoptées; et,
3. Élaborer les **Lignes directrices sur la conception des mesures de modération de la circulation** afin d'instituer des règles et des pratiques uniformes pour mettre en œuvre les mesures de modération et de gestion de la circulation locale dans le cadre des projets de construction de la Ville.

Le présent rapport porte sur les points 2 et 3.

ANALYSE

Le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) et les nouvelles Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation aideront le personnel à mieux répondre aux demandes des conseillers concernant les excès de vitesse sur les rues locales, à répondre aux attentes du public quant à la mise en œuvre rapide des mesures de modération permanentes et à gérer les ressources.

Nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (MCQ) (mise à jour des lignes directrices de 2004)

Les principes directeurs du processus d'étude sur la MCQ demeurent les mêmes que dans les Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale (GCL), c'est-à-

dire que la Ville étudie les problèmes de circulation dans les quartiers en ordre de gravité. Dans le cadre du nouveau Programme de modération de la circulation dans les quartiers, on présume que les paramètres de financement (budgets annuels pour toute la Ville) sont les mêmes que pour l'ancien programme. Si de nouvelles priorités, politiques ou modalités de financement sont établies lors d'une future initiative de la Ville ou par un prochain Conseil, le processus d'étude pourra être mis à jour en conséquence.

Le nouveau processus d'étude comporte trois grandes phases :

1. **Phase préliminaire** : L'évaluation des demandes de mesures de modération permanentes continuera d'être faite par les Services de la circulation, qui transmettront les dossiers au Programme de MCQ de l'équipe de Planification des transports, pour qu'il étudie la possibilité de réaliser une étude. Les Services de la circulation continueront aussi de gérer un programme distinct, le Programme de mesures temporaires de modération de la circulation, qui alloue des fonds à la mise en œuvre des mesures peu coûteuses et saisonnières, quartier par quartier.

Lors du processus d'évaluation, on commence par envisager les interventions mineures qui permettraient de résoudre le problème. Si ce n'est pas possible, le personnel détermine si les demandes de mesures de modération permanentes correspondent aux caractéristiques opérationnelles minimales (p. ex. la vitesse des véhicules) et aux critères contextuels (p. ex. la présence d'utilisations du sol sensibles adjacentes).

La priorité de toutes les demandes d'études admissibles est ensuite établie en fonction de divers critères relatifs à la gravité du problème et à l'équité. Chaque demande reçoit une note fondée sur quatre critères de base : environnement des usagers et rôle de la rue, infrastructure de transport actif, comportement et incidence de la circulation, et équité et portée. On attribue ensuite les ressources aux demandes ayant obtenu les meilleures notes.

2. **Phase d'étude** : L'équipe du Programme de MCQ enclenche l'étude, selon le processus actuel, pour demander l'avis des résidents sur les solutions potentielles et atteindre un consensus sur le plan à privilégier, en suivant le processus de consultation simplifié approuvé précédemment et présenté dans la

note de service de mai 2017 sur l'IDA.

3. **Phase de mise en œuvre** : Pour les mesures de modération permanentes approuvées selon le nouveau processus d'étude sur la MCQ, les Services d'infrastructure de la Ville d'Ottawa administrent la conception et les travaux en suivant les nouvelles Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation ainsi que les autres normes et spécifications nationales, provinciales et municipales. La mise en œuvre de tous les plans de modération de la circulation approuvés, élaborés lors de la phase d'étude, se fera généralement dans l'ordre où les études ont été faites, dans le respect du budget annuel du Programme de MCQ. Ainsi, la phase de mise en œuvre commencera dès que possible; toutefois, il pourrait être nécessaire de coordonner l'échéancier des travaux avec celui des autres projets municipaux, afin de réaliser des économies d'échelle. Néanmoins, ce nouvel ordre de mise en œuvre devrait raccourcir les longs délais qu'il y avait auparavant entre l'étude et la mise en œuvre dans le processus de GCL établi en 2004.

POINTS SAILLANTS DU NOUVEAU PROCESSUS D'ÉTUDE SUR LA MCQ

- **Ressources dirigées vers les projets les plus profitables** – L'allocation des ressources favorisera les rues locales et les routes collectrices des quartiers, étant donné que sur ces types de rues, l'utilisation de ressources même limitées peut avoir une grande incidence. Les ressources du Programme de MCQ ne seront pas allouées aux routes collectrices principales ni aux artères, car les solutions de modération de la circulation y sont complexes, coûteuses et parfois inadéquates. La gestion de la vitesse sur ces rues pourrait plutôt s'inscrire dans les projets de réfection des routes, des conduites d'eau et des égouts, dans le cadre de la politique sur les rues complètes approuvée par le Conseil.
- **Meilleure conciliation des demandes d'étude et des ressources disponibles** – D'entrée de jeu, les demandes d'étude seront classées en deux types selon leur but : d'une part, les études sur la modération de la circulation locale visant à réguler la vitesse et le comportement des conducteurs sur une rue en particulier, et d'autre part, les études sur la gestion de la circulation dans un quartier portant sur l'ensemble des mesures de modération et de gestion de la circulation potentielles dans un secteur défini. Ce deuxième type est plus complexe et nécessite souvent beaucoup de ressources et de temps. La nature

des processus d'évaluation et d'établissement des priorités pour chacun des types permettra de cibler les études plus simples et de petite envergure et ainsi de traiter plus de demandes.

- ***Simplification du processus d'évaluation*** – Les nouveaux processus d'évaluation des demandes de mesures de modération permanentes ont été simplifiés. Les rues à l'étude doivent encore respecter les critères concernant les excès de vitesse et les utilisations du sol sensibles, mais les ensembles de données qui ne contribuaient pas aux processus ont été retirés (p. ex. plaintes déposées, données policières et taux de collision). Des critères ont été ajoutés ou modifiés pour mieux gérer les ressources existantes et les attentes du public. Par exemple, les seuils de vitesse des véhicules ont changé, et une étape d'examen du contexte a été ajoutée.
- ***Hiérarchisation selon la gravité du problème*** – Les demandes admissibles seront classées selon des critères techniques, au moyen d'un système de pointage semblable au processus de GCL de 2004, mais adapté aux politiques actuelles de la Ville. L'allocation des points pour chaque critère a été modifiée pour faciliter la priorisation des rues locales comportant des éléments qui donnent lieu à des activités sensibles (p. ex. écoles, parcs). Ici aussi, les ensembles de données qui ne contribuent pas au processus sont abandonnés (p. ex. plaintes déposées, taux de collision), tandis que d'autres sont ajoutés ou modifiés. Par exemple, on n'évaluera pas les emplacements en fonction de la présence ou non d'infrastructures de transport actif ou de passages pour piétons. De plus, des critères ont été ajoutés pour avantager les quartiers défavorisés et tenir compte de la portée des améliorations potentielles.
- ***Engagement du public en temps opportun et actualisé*** – Le personnel consultera les résidents pour vérifier s'ils appuient les études potentielles lorsque les ressources sont disponibles pour commencer un projet, dans le but de gérer les attentes du public quant aux délais et de signifier l'engagement de la Ville à mettre en œuvre le projet. On mettra à profit des stratégies d'engagement du public actualisées (p. ex. sondages en ligne) pour atteindre un plus large auditoire et ainsi faciliter la communication des commentaires, ce qui contribuera à accroître la participation du public.

Le processus d'étude sur la MCQ proposé est présenté dans le document 4. Le

document 1 contient un survol du processus de MCQ, et le document 3 résume les changements apportés par rapport aux Lignes directrices de 2004 sur la GCL.

Il se peut que des demandes qui étaient admissibles selon les lignes directrices de 2004 ne le soient plus selon le nouveau processus d'étude sur la MCQ (comme les routes collectrices principales et les artères, ou les demandes qui ne respectent pas les nouveaux critères d'évaluation). Il sera plus profitable de diriger les ressources limitées du Programme de MCQ vers les rues de quartier où une petite intervention peut avoir une grande incidence. On pourra ainsi traiter plus de demandes.

Dans le cadre d'un nouveau processus interne distinct, l'équipe de Planification des transports formule en amont des recommandations de mesures de gestion de la vitesse, s'il y a lieu, pendant le processus global de définition de la portée des projets municipaux de réfection des routes, des conduites d'eau et des égouts, peu importe le type de route. Ce mode de recommandation s'inscrit dans le Cadre de mise en œuvre des rues complètes de la Ville. Ainsi, la gestion de la vitesse sera intégrée à la conception globale des routes, ce qui réduira la nécessité de mettre en place des mesures de modération localisées et coûteuses a posteriori. Les recommandations en ce sens se fonderont sur les caractéristiques opérationnelles existantes, les contraintes et le contexte de chaque rue ainsi que sur une consultation du conseiller de quartier et de la communauté, au besoin. Elles suivront les nouvelles Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation. Le processus d'étude sur la MCQ sera réservé aux demandes de mesures de modération permanentes pour les rues où la chaussée ne peut être modifiée dans le cadre d'autres programmes municipaux.

Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation

La gestion intégrée de la vitesse, qui consiste à concevoir d'emblée des rues permettant de ralentir les véhicules, est une approche proactive qui contribue à la création de rues complètes. La modération de la circulation est plutôt une approche réactive qui cherche à atténuer les effets négatifs (vitesse, volume) de la circulation des véhicules motorisés dans les rues existantes. À Ottawa, la mise en place de mesures de modération de la circulation ou de gestion intégrée de la vitesse peut se faire de plusieurs façons :

- par l'entremise du Programme de MCQ (projets indépendants);

- par l'entremise de projets de réfection des routes;
- dans le cadre de nouveaux aménagements.

L'objectif des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation (document 5) est d'uniformiser le recours aux mesures de modération de la circulation et de gestion intégrée de la vitesse, leur élaboration et leur application, quel que soit le promoteur ou l'équipe qui les mettra en œuvre.

Les lignes directrices indiquent dans quel contexte les mesures peuvent ou non être appropriées, et aident les concepteurs de routes à concilier des objectifs concurrents lors de la préparation de plans de modération de la circulation et de plans de gestion intégrée de la vitesse.

POINTS SAILLANTS DES LIGNES DIRECTRICES SUR LA CONCEPTION DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

- **Directives de conception propres à Ottawa** – Les lignes directrices combinent des directives nationales et des directives propres à Ottawa, établies en consultation avec des intervenants clés de la Ville. Plus précisément, elles établissent un cadre pour assurer l'efficacité du réseau routier principal (p. ex. circuits de transport en commun et rues essentielles aux interventions d'urgence, d'après la Direction générale des services de protection et d'urgence), l'entretien des routes et le respect des exigences opérationnelles, de même que la prise en compte de l'inclusion et de l'accessibilité dans les plans de conception.
- **Boîte à outils** – Les lignes directrices comprennent une boîte à outils contenant des mesures qui peuvent être intégrées aux plans de gestion intégrée de la vitesse ou aux plans de modération de la circulation. La boîte à outils présente aussi les principaux avantages et désavantages potentiels de chaque mesure, les considérations de mise en œuvre et celles liées au contexte ottavien, pour les mesures pouvant être mises en place dans les rues de la Ville.

Les Lignes directrices pour la conception de mesures de modération de la circulation proposées sont jointes au présent rapport (document 5), tout comme leur résumé (document 2).

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers et les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation s'appliquent dans toute la ville. Les demandes de modération de la circulation qui portent sur des rues existantes, quel que soit le secteur où elles sont situées, seront évaluées et classées en ordre de priorité, en fonction de critères techniques et de leur désignation dans le Plan directeur des transports. Cela comprend donc les rues locales, les routes collectrices et les rues principales de village (qui sont définies dans le processus d'étude comme les rues d'un village situées dans un secteur prioritaire de conception, selon la définition du Plan officiel de la Ville). Dans les zones rurales, on peut aussi profiter de la reconstruction des routes pour adopter des mesures de modération de la circulation ou de gestion intégrée de la vitesse. Les lignes directrices (document 5) régissent certaines questions précises à cet égard.

CONSULTATIONS

Le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers et les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation reposent sur l'analyse de documents et des pratiques exemplaires qui ont cours dans d'autres municipalités, sur la consultation d'intervenants clés et sur la tenue d'ateliers. Tous les conseillers de quartier ont été consultés et tenus informés de l'avancement du processus. Le processus de gestion de la circulation locale et le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers ont aussi subi une évaluation par les pairs, effectuée par des sociétés d'experts-conseils externes, dont une avait participé à la récente mise à jour des lignes directrices nationales sur la modération de la circulation.

Ateliers techniques – Examen du processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers

Des ateliers ont été organisés avec les Services de la circulation pour examiner les pratiques actuelles, et pour relever les inconvénients, les possibilités et les contraintes des Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale. Par la suite, d'autres ateliers ont eu lieu pour passer en revue les changements proposés; cette information est consignée dans le processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers.

Comité consultatif technique (CCT) – Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation

Un comité consultatif technique (CCT), formé d'employés des secteurs d'activité de la Ville dont les programmes de travail et les services pourraient être influencés par des projets de modération de la circulation, a été mis sur pied. Les intervenants ont participé à des rencontres individuelles, puis une réunion officielle avec le CCT a eu lieu en novembre 2017. Voici les entités de la Ville qui y ont assisté :

- Planification des transports (Réseaux et Politique de transport, Génie des transports, Gestion de la circulation locale, Évaluations environnementales);
- Services de la circulation (Circulation routière, Sécurité routière et Enquêtes sur la circulation);
- Service de transport en commun;
- Direction de l'assurance de la qualité et des normes;
- Direction générale des services de protection et d'urgence;
- Entretien des routes et Circulation routière;
- Planification des installations et des parcs;
- Gestion des actifs;
- Santé publique Ottawa;
- Direction du patrimoine et du design urbain;
- Bureau de l'accessibilité de la Ville.

Une version provisoire des lignes directrices a été publiée sur le site Web de la Ville en septembre 2018 pour permettre au personnel municipal d'en faire l'essai, et pour recueillir davantage de commentaires. Tous les commentaires reçus portaient sur des éléments mineurs, et des sections du document ont été clarifiées en conséquence.

Groupes consultatifs publics

Le personnel a rencontré des groupes consultatifs publics afin de recueillir des commentaires sur les principes directeurs relatifs à la mise à jour du processus de gestion de la circulation. Les groupes étaient sélectionnés en fonction des principaux intérêts à l'échelle de la ville et des préoccupations soulevées par les usagers de la

route vulnérables en ce qui concerne la modération de la circulation. Les groupes suivants ont été consultés :

- Comité consultatif sur l'accessibilité;
- Fédération des associations communautaires (qui représente des groupes communautaires à Ottawa);
- Bike Ottawa;
- Healthy Transportation Coalition (qui représente de nombreux groupes de défense des intérêts).

Ces groupes consultatifs publics ont soulevé les points suivants :

- les recommandations doivent cadrer avec les politiques globales de la Ville;
- la Ville doit appliquer les recommandations issues du processus et des lignes directrices de conception;
- les usagers de la route vulnérables doivent figurer au sommet des priorités;
- la Ville doit consulter un large public, y compris les personnes qui font partie du milieu de l'accessibilité, sur la conception des transports et les projets ponctuels;
- la population doit être mieux renseignée sur les avantages de la modération de la circulation;
- il faut concentrer les ressources limitées à l'intérieur des quartiers;
- le choix des projets doit se faire dans une optique d'équité et d'inclusion;
- il faut simplifier le processus et les lignes directrices sur la conception, et les rédiger dans un langage clair;
- les critères servant à déterminer le niveau de priorité des demandes doivent être objectifs;
- la distribution du financement géré par les conseillers doit se faire quartier par quartier;

- il doit y avoir un souci de transparence.

Page Web du projet

La page Web sur la mise à jour du programme (ottawa.ca/GCL) a été créée pour fournir de l'information générale sur l'initiative et les coordonnées où envoyer ses questions. Une version préliminaire des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation y a été publiée en septembre 2018. Les points saillants du processus d'étude sur la MCQ ont également été affichés sur cette page aux fins de consultation, avant la tenue de la réunion du Comité. Le document complet sera mis en ligne après avoir été approuvé par le Comité des transports et le Conseil.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Le personnel a présenté les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation au Comité consultatif sur l'accessibilité le 21 novembre 2017. Les commentaires reçus figurent dans la section « Consultations » du présent rapport. Le personnel a relancé le Comité en mars 2019, pour lui fournir une mise à jour au sujet du processus d'étude sur la MCQ et des lignes directrices.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune entrave d'ordre juridique n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Aucun risque pour la Ville n'est associé au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Les recommandations proposées dans le présent rapport respectent les objectifs du [Programme de gestion intégrale des actifs \(GIA\)](#) de la Ville.

La mise en œuvre du Programme de GIA améliore la prise de décisions réduisant les coûts relatifs au cycle de vie et garantissant l'abordabilité à long terme des actifs. Pour respecter son obligation de fournir des services de qualité à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon qui tient compte à la fois des niveaux de service, des risques et des coûts.

L'approche recommandée, qui consiste à coordonner les travaux avec d'autres projets municipaux afin de réaliser des économies d'échelle et, s'il y a lieu, à intégrer les mesures de modération au processus global de définition de la portée des projets municipaux de réfection des routes, des conduites d'eau et des égouts, contribue à la prestation de services axés d'une part sur les intérêts de la collectivité, et de l'autre, sur l'efficacité et l'abordabilité à l'interne.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune entrave d'ordre financier n'est associée à l'approbation des recommandations du rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les normes de conception accessible continuent de s'appliquer à toutes les modifications de la géométrie de la chaussée effectuées dans le cadre de projets de modération de la circulation. Cette exigence est d'ailleurs énoncée plusieurs fois dans les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation, qui misent sur une approche de planification qui prend en compte des considérations plus vastes en matière d'accessibilité, dès le début du projet.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers et les Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation aideront à favoriser des choix de transport durables en réduisant les effets des véhicules motorisés à l'intérieur des quartiers. Les répercussions du transport en général sur l'environnement s'en trouveront ainsi atténuées.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Les priorités pour le mandat du Conseil 2018-2022 n'ont pas encore été approuvées par le Conseil.

DOCUMENTS À L'APPUI (*déposé auprès du greffier municipal*)

Document 1 – Résumé de la version provisoire du processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers

Document 2 – Résumé de la version provisoire des Lignes directrices sur la conception

de mesures de modération de la circulation

Document 3 – Résumé des changements apportés aux Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale

Document 4 – Version provisoire du processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (MCQ)

Document 5 – Version provisoire des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation de la Ville d'Ottawa

SUITE À DONNER

Lorsque le Conseil aura approuvé le présent rapport, la Direction générale des transports mettra la touche finale aux documents du nouveau processus d'étude sur la MCQ et des Lignes directrices sur la conception de mesures de modération de la circulation. Le personnel évaluera et classera à nouveau toutes les demandes d'étude de modération de la circulation en ordre de priorité, puis conseillera les conseillers de quartier en conséquence.