

Report to

Rapport au:

**Transportation Committee
Comité des transports
3 March 2021 / 3 mars 2021**

**and Council
et au Conseil
10 March 2021 / 10 mars 2021**

**Submitted on February 22, 2021
Soumis le 22 février 2021**

**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**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2021-TSD-TRF-0001

SUBJECT: Strategic Road Safety Action Plan Annual Report

**OBJET : Rapport annuel – Plan d'action stratégique en matière de sécurité
routière**

REPORT RECOMMENDATIONS

That Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Receive the 2020 Road Safety Action Plan – Implementation Plan Status Update; and,**
- 2. Approve the 2021 Road Safety Action Plan – Implementation Plan, as outlined in this report.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal de :

- 1. Prendre acte du rapport d'étapes relatif à la mise en œuvre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020;**
- 2. Approuver le Plan de mise en œuvre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2021.**

RÉSUMÉ

Le rapport annuel du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASSR) fait le point sur le Plan de mise en œuvre de 2020 et donne un aperçu du Plan de mise en œuvre de 2021. Les initiatives et les activités décrites dans le Plan de mise en œuvre de 2020 ont été réalisées dans la mesure du possible afin d'accroître la sécurité routière en mettant l'accent sur ses volets principaux : les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et motocyclistes), les intersections, les zones rurales et les conducteurs ayant des comportements à risque élevé (agressivité, facultés affaiblies et distraction). Certaines initiatives et activités ont été reportées ou annulées en raison des restrictions liées à la COVID-19.

Parmi les éléments marquants du PASSR de 2020, il y a eu l'installation de bandes hachurées dans dix emplacements, l'aménagement d'un virage à gauche protégé à neuf intersections, le lancement du projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse et le parachèvement de l'étude sur les intersections rurales asymétriques. La majorité des initiatives et activités de sensibilisation en présence prévues pour 2020 n'ont pu se dérouler en raison des restrictions de la COVID-19, mais elles se réaliseront dans la mesure du possible en ligne en 2021.

En 2021, le PASSR continuera à se déployer. De nombreuses initiatives ont été lancées en 2020, et de nouvelles seront entreprises, notamment on procédera à la conception détaillée de trois intersections très achalandées pour les cyclistes, à la conception

détaillée de trois intersections rurales asymétriques et au déploiement d'une stratégie de communication globale visant à modifier les comportements des usagers de la route.

Le rapport présente aussi les détails du plan pour instaurer graduellement une limite de vitesse de 30 km/h à tous les points d'entrée des quartiers résidentiels du centre-ville et du marché By. Les critères pour l'affichage de la vitesse limite de 30 km/h aux points d'entrée des quartiers et la procédure en vertu de laquelle les secteurs déterminés sont décrits dans le présent rapport.

CONTEXTE

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 (PASSR) ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)), un plan quinquennal qui prend appui sur les programmes municipaux existants en matière de sécurité routière. Le plan est fondé sur une approche systémique en matière de sécurité routière et est guidé par la thématique « pensez sécurité et agissez avec prudence » en reconnaissance de la responsabilité partagée et du changement de culture nécessaire pour atteindre l'objectif de réduire à zéro les décès et les blessures graves.

Ultimement, le plan veut servir de stratégie globale et proactive pour rendre les routes d'Ottawa plus sécuritaires pour tous les usagers. Le plan de 2020-2024 vise à réduire de 20 pour cent le taux de collisions causant des blessures graves et mortelles d'ici 2024. Par ailleurs, le Conseil a également approuvé l'objectif à plus long terme de « Réduire à zéro les décès dans nos rues d'ici 2035 en insistant sur la sécurité des usagers les plus vulnérables de notre réseau de transport : les piétons, les écoliers, les personnes âgées et les cyclistes ».

En approuvant le PASSR, le Conseil a approuvé la recommandation 4 :

« Que les Services de la circulation présentent un rapport annuel au Comité des transports à compter de 2021 afin de 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 ».

Ainsi que la recommandation 8 :

« Que le personnel prépare un plan dans les limites du budget existant pour instaurer graduellement une limite de vitesse de 30 km/h dans toutes les zones résidentielles du centre-ville, comme le prévoit le Plan d'action stratégique de sécurité routière de la Ville, ainsi que dans le marché By, dans le respect des exigences sur l'affichage d'une limite de vitesse de 30 km/h, en concertation avec les conseillers de quartier et à partir de leur budget de la CTC et d'autres moyens de financement, conformément à la politique prévoyant l'affichage d'une limite de vitesse de 30 km/h sur des routes existantes ».

Le présent rapport a pour objet de donner suite à ces deux recommandations.

ANALYSE

Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024 de la Ville ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)) a adopté une approche systémique en matière de sécurité routière qui correspond aux principes qui sous-tendent une vision de zéro décès et blessure grave :

- La vie et la santé des personnes sont prioritaires;
- La sécurité est une responsabilité partagée des fournisseurs du réseau routier, des autorités réglementaires et des usagers de la route;
- Reconnaissant qu'une erreur humaine sur la route ne devrait pas causer de blessures graves et mortelles, les réseaux de circulation routière devraient être conçus en conséquence;
- La sécurité routière exige un changement de culture en vertu de quoi les fournisseurs du réseau routier, les autorités réglementaires et les usagers doivent collaborer et être prêts à changer pour atteindre la vision à long terme du PASSR et ses objectifs.

Le plan est exécuté par des partenaires internes qui font de la sensibilisation, appliquent les règlements et s'occupent des aspects techniques de la sécurité routière. Le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa est administré par un comité de direction constitué de représentants de haut niveau du Service des incendies d'Ottawa, du Service de paramédic d'Ottawa, du Service de police d'Ottawa, de Santé publique Ottawa, de la Direction générale des transports et du coroner régional principal.

Afin d'atteindre les objectifs du PASSR, des interventions soutenues et ciblées sont requises. Cela étant, l'élaboration d'un plan de mise en œuvre qui détermine des contre-mesures précises ou des actions que doivent entreprendre les partenaires chaque année est une exigence en vertu du plan. La présentation de l'état d'avancement de ces mesures fait en sorte que les personnes chargées de rendre à terme ces initiatives sont tenues responsables.

Plan de mise en œuvre de 2020

Le Plan de mise en œuvre de 2020 comprenait une liste de près de soixante mesures en matière d'ingénierie, d'application du règlement et de sensibilisation sélectionnées pour réduire les collisions reliées aux quatre volets principaux du PASSR. À cause de la pandémie de COVID-19, les partenaires n'ont pas pu rendre à terme certaines des initiatives prévues en 2020. La distanciation physique a grandement restreint les activités de sensibilisation et des ressources ont dû être réaffectées aux interventions pour lutter contre la COVID. Certaines initiatives ont été reportées à 2021 et d'autres ont été suspendues ou modifiées pour les adapter au nouvel environnement et aux changements provoqués par la pandémie.

Le document à l'appui 1 fait le point sur les contre-mesures comprises dans le Plan de mise en œuvre de 2020; les éléments marquants du plan sont énumérés ci-après.

Usagers vulnérables de la route

- L'examen de la sécurité des cyclistes aux endroits à haut volume de cyclistes et de véhicules est terminé;
- L'étape de conception détaillée d'un emplacement, à la hauteur du chemin Smyth et de l'hôpital Riverside, fortement achalandé est en cours;
- Des bandes hachurées à haute visibilité ont été installées à dix endroits;
- L'installation d'un nouveau feu de signalisation pour les piétons à l'intersection des rues Metcalfe et Waverley est en cours, ainsi que la conception d'une signalisation complète à l'intersection de la rue Bay et de l'avenue Gladstone;
- Des améliorations à faible coût pour assurer la sécurité des piétons ont été apportées à cinq endroits;

- Une étude sur la sécurité des motocyclistes est en cours; un résumé des résultats de l'étude sera présenté au Comité des transports en 2022 dans le cadre du rapport sur le PASSR.

Intersections

- Conception détaillée d'un projet de signalisation routière à la hauteur des chemins River et Leitrim, ainsi que des chemins Frank-Kenney et Innes;
- Aménagement d'un virage à gauche protégé à neuf intersections et conception d'une nouvelle configuration géométrique à la hauteur des chemins Armstrong et Spratt;
- Conception fonctionnelle en cours pour modifier l'intersection des chemins Albion et Mitch-Owens, site de nombreuses collisions.

Zone rurale

- L'étude sur les intersections rurales asymétriques est terminée;
- Des bordures de sécurité ont été installées sur le chemin Malakoff, entre le chemin Pollock et la promenade Roger-Stevens, dans le cadre d'un projet pilote; l'évaluation est en cours.

Conducteurs ayant des comportements à risque élevé

- Intégration des éléments conceptuels de zones de 30 km/h aux projets de reconstruction de trente-quatre routes;
- Lancement dans huit emplacements choisis du projet pilote de contrôle automatisé de la vitesse;
- La modération de la circulation dans trois zones scolaires est en cours;
- Des panneaux de limitation de vitesse aux points d'entrée de 20 des 23 quartiers de la ville ont été installés;
- Des vidéos reliées aux usagers vulnérables de la route et à la conduite avec les facultés affaiblies ont été produites, diffusées et vues plus de 250 000 fois.

Culture en matière de sécurité routière

- La préparation du contenu de la formation sur la sécurité routière (école de sécurité) est en cours; trois cours virtuels seront donnés en 2021;
- Une version provisoire de la procédure de vérification de la sécurité routière a été produite et la consultation de différents groupes municipaux internes est terminée;
- La préparation d'une stratégie de communication sur deux ans est en cours et sera achevée au T1 de 2021.

L'exécution de certaines initiatives n'a pas pu être menée à terme en raison de la modification de la conception des intersections et, plus largement, à cause de la COVID-19. Les initiatives annulées ou reportées sont les suivantes :

- L'installation d'un nouveau feu de circulation pour piétons à la hauteur de la rue Bay et de l'avenue Gladstone; à l'étape de la conception, il a été établi que l'installation d'une signalisation routière complète était préférable à cet endroit; la conception est en cours et on procédera à la construction en 2021;
- La formation sur la sécurité routière en présentiel pour tout le personnel de la Ville qui prend des décisions reliées au réseau de transport; on élaborera une formation en ligne qui sera donnée en 2021;
- La majorité des initiatives de SPO et du SPO ont été suspendues parce que les ressources ont été réaffectées aux interventions reliées à la COVID-19.

Les activités communautaires dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa qui se déroulent habituellement en présentiel ont dû être suspendues en raison des restrictions de rassemblement reliées à la COVID-19. Les activités qui pouvaient se dérouler sous un autre modèle de livraison ont eu lieu. Par exemple, l'activité Des feux pour vélos a pu avoir lieu; elle a été offerte aux résidents sur les plateformes Web locales des partenaires communautaires.

Collisions causant des blessures graves ou mortelles 2015-2019

Le choix des contre-mesures est fondé sur les données disponibles sur les collisions causant des blessures graves ou mortelles (BGM) au regard des quatre volets

principaux du plan : les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et motocyclistes), les intersections, les zones rurales et les conducteurs ayant des comportements à risque élevé (agressivité, facultés affaiblies et distraction). Pour l'élaboration du Plan de mise en œuvre de 2021, les données sur les collisions BGM ont été mises à jour.

Le tableau 1 compare les données sur les collisions BGM reliées à chacun des volets principaux du plan pour les périodes d'analyse de 2013-2017 et 2015-2019 et il présente des indicateurs reliés aux objectifs du plan. Le sommaire des collisions ne contient pas de données pour 2020, la première année de la mise en œuvre du PASSR, celles-ci n'étant pas encore disponibles.

Tableau 1 Sommaire des collisions BGM pour les périodes d'analyse de 2013-2017 et de 2015-2019

Indicateur	Données BGM 2013- 2017	Données BGM 2015- 2019	Variation
Nombre total de collisions BGM	743	750	En hausse
Taux moyen sur 5 ans de BGM (collisions BGM/100 000 de population)	15,5	15,3	En baisse
Nombre moyen de décès (décès/an)	27	27	Idem
Pourcentage de collisions BGM aux intersections ou reliées aux intersections (%)	48	54	En hausse
Pourcentage de collisions BGM en zone rurale (%)	21	20	En baisse
Pourcentage de collisions BGM impliquant des piétons (%)	26	25	En baisse
Pourcentage de collisions BGM impliquant des cyclistes (%)	11	11	Idem

Pourcentage de collisions BGM impliquant des motocyclistes (%)	15	15	Idem
Pourcentage de collisions BGM impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un ou plusieurs comportements à haut risque (%)	60	63	En hausse

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 signalée comme une collision impliquant un piéton, une collision survenue à une intersection ou une collision impliquant un conducteur aux facultés affaiblies.

Plan de mise en œuvre de 2021

Le budget de 2021 allouait 4 millions de dollars au Plan d'action en matière de sécurité routière. Le Plan de mise en œuvre, comme l'indique le document à l'appui 2, prévoit des fonds pour mettre en œuvre dans d'autres emplacements de nombreuses mesures définies dans le plan de 2020 et pour déployer de nouvelles initiatives. Les points saillants de quelques-unes des contre-mesures décrites dans le Plan de mise en œuvre de 2021 sont énumérés et décrits ci-après pour chacun des volets principaux du plan.

Usagers vulnérables de la route

- Passages pour piétons - aménager des passages pour piétons dans les trois derniers carrefours giratoires qui n'en ont pas;
- Lieux où le volume d'interactions cyclistes et véhicules est très élevé - procéder à la conception détaillée dans trois emplacements;
- Stratégie pour améliorer la sécurité des motocyclistes - mettre sur pied un groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes composé d'intervenants internes et externes clés, faire le suivi annuellement des données sur les collisions et maintenir les contre-mesures en matière de sensibilisation, d'application des règlements et d'ingénierie.

Intersections

- Signalisations routières - procéder à des conceptions détaillées dans un emplacement où l'installation d'une signalisation a été justifiée - y compris une analyse des concepts de carrefour giratoire et d'intersection protégée;
- Virage à gauche entièrement protégé - parachever la conception détaillée d'un des emplacements prioritaires où une reconfiguration géométrique est nécessaire (2021) et y aménager un virage à gauche entièrement protégé (2022).

Zone rurale

- Courbes horizontales - améliorer le tracé des courbes horizontales dans cinq emplacements;
- Intersections asymétriques - procéder à la conception détaillée de trois intersections rurales asymétriques répertoriées dans l'étude de 2020 visant à accroître la sécurité des intersections rurales asymétriques d'Ottawa;
- Bordures de sécurité - terminer l'étude du projet pilote pour évaluer la constructibilité et l'entretien des bordures de sécurité. Si les résultats de l'étude sont satisfaisants, déterminer les spécifications liées à l'installation des bordures de sécurité et établir la procédure pour choisir les emplacements des projets de resurfacement des routes rurales.

Conducteurs ayant des comportements à risque élevé

- Stratégie de communication - concevoir et lancer une stratégie de communication en 2021-2022 pour le PASSR visant à modifier les comportements des usagers de la route.

Financement pour accroître la sécurité routière

Un examen des budgets de 2020 et 2021 a été entrepris pour déterminer les fonds alloués aux programmes qui contribuent à accroître la sécurité routière dans la ville. Environ 27,5 millions de dollars ont été consentis aux programmes existants en 2020 et 33,8 millions en 2021.

Si l'on tient compte de l'investissement additionnel de 4 millions de dollars pour le Plan d'action en matière de sécurité routière, au total 37,8 millions de dollars sont affectés en 2021 à des initiatives et des programmes de sécurité routière comparativement à 31,5 millions en 2020.

Le tableau 2 ci-dessous présente les fonds investis dans les programmes en 2020 et 2021 pour chacun des volets principaux. Le document à l'appui 3 présente une liste détaillée des programmes existants et le financement qui leur a été consenti en 2020 et 2021.

Tableau 2 Budgets de 2020 et 2021 reliés à la sécurité routière (programmes existants)

Volet principal du PASSR	Budget total 2020 en milliers de dollars (000 \$)	Budget total 2021 en milliers de dollars (000 \$)
Usagers vulnérables de la route	17 399	23 597
Intersections	4 475	4 568
Conducteurs ayant des comportements à risque élevé	3 700	3 746
Programmes qui touchent tous les volets principaux	1 912	1 874
Total global	27 486	33 785

En plus du financement consenti aux programmes existants, 4 millions de dollars ont été alloués dans les budgets de 2020 et 2021 pour financer les contre-mesures décrites dans les plans de mises en œuvre du PASSR.

Le tableau 3 présente la répartition des 4 millions de dollars dans chacun des volets principaux en 2020 et 2021. La ventilation détaillée du financement pour 2020 et 2021 de chaque contre-mesure est présentée respectivement dans les documents à l'appui 1 et 2.

Tableau 3 Budgets de 2020 et 2021 du Plan d'action en matière de sécurité routière

Volet principal du PASSR	Budget total 2020 en milliers de dollars (000 \$)	Budget total 2021 en milliers de dollars (000 \$)
Usagers vulnérables de la route	975	1 765
Intersections	1 170	830
Zones rurales	440	925
Conducteurs ayant des comportements à risque élevé	550	450
Culture en matière de sécurité routière :	100	30
Initiatives qui touchent tous les volets principaux	765	-
Total global	4 000	4 000

Limite de vitesse à 30 km/h aux points d'entrée des quartiers

Dans le cadre des délibérations du Comité des transports sur le PASSR en 2019, une motion (TRC 2019-7/3) a été adoptée chargeant le personnel de préparer un plan, dans les limites des budgets existants, afin d'instaurer graduellement une limite de vitesse de 30 km/h aux points d'entrée de toutes les zones résidentielles du centre-ville, comme il est décrit dans le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière, et dans le marché By, conformément à la [Politique sur l'affichage d'une limite de vitesse de 30 km/h sur une route existante](#), approuvée par le Conseil en 2017

En 2020, le personnel a cartographié les quartiers de la ville afin de définir les secteurs où afficher la signalisation, sous réserve de se conformer aux exigences définies dans le rapport au Conseil intitulé [Panneaux de limitation de vitesse à l'entrée des rues des zones résidentielles](#) et aux critères approuvés par le Conseil pour l'instauration d'une

limite de vitesse de 30 km/h dans les quartiers résidentiels du centre-ville et dans le marché By. Le document à l'appui 4 présente une carte des points d'entrée où pourraient être affichées les limites de vitesse de 30 km/h.

Pour qu'on puisse afficher une limite de vitesse de 30 km/h, la limite de vitesse actuelle dans le secteur doit être de 35 km/h ou moins ou satisfaire à plusieurs critères, notamment :

- De critères relatifs à la circulation et à l'environnement routier (tous doivent être respectés) : rues locales ou des rues où circulent de nombreux piétons, moins de trois trajets de transport en commun dans chaque direction à l'heure, largeur de la voie de circulation, limite de vitesse de 50 km/h ou moins et volume quotidien de circulation inférieur à 2 500 véhicules;
- Environnement propre aux modes de transport actifs (un doit être satisfait) : écoles élémentaires ou de premier cycle du secondaire, terrains à vocation de parc améliorés, générateur important de déplacements à pied, absence d'installations cyclables, absence de trottoirs, mesures de modération de la circulation existantes ou distance de visibilité d'arrêt sécuritaire insuffisante;
- Largeur du point d'entrée de 7 m ou moins.

En fonction de ce qui précède, la procédure suivante a été établie pour l'instauration graduelle de limites de vitesse de 30 km/h aux points d'entrée.

1. Les Services de la circulation consultent les conseillers et conseillères à la fin de l'année afin d'établir les priorités au chapitre des points d'entrée pour l'année à venir en fonction des nouvelles cartes de limites de vitesse de 30 km/h; ils déterminent de concert les secteurs à considérer et quel sera le mécanisme de financement s'ils retiennent plus d'un secteur pour instaurer la signalisation;
2. Les Services de la circulation entreprennent un examen des données sur la vitesse et des autres exigences afin de déterminer quelles rues dans le secteur retenu sont admissibles à la limite de vitesse de 30 km/h avec ou sans modifications, et ils entament une discussion avec le conseiller ou la conseillère :
 - a. Si les rues dans le secteur ne satisfont pas les critères relatifs à la circulation, à l'environnement routier et aux modes de transport actifs de la

Politique sur les limites de vitesse de 30 km/h, les Services de la circulation lui indiqueront que la politique décrète une limite de vitesse de 40 km/h aux points d'entrée;

- b. Si tous les critères de la limite de vitesse de 30 km/h sont respectés, sauf celui du point d'entrée d'une largeur de 7 m, les Services de la circulation lui remettront un plan indiquant quelles rues sont admissibles sans modifications et précisant s'il y a des mesures de modération de la circulation à mettre en place pour que d'autres rues puissent être admissibles à la limite de vitesse de 30 km/h dans le secteur.
3. Le conseiller ou la conseillère du quartier donne son accord pour la mise en œuvre de la signalisation limitant la vitesse aux points d'entrée dans le secteur et pour l'instauration, s'il y a lieu, de mesures temporaires de modération de la vitesse;
4. Le conseiller ou la conseillère donne son accord pour la mise en œuvre de la signalisation limitant la vitesse aux points d'entrée dans le secteur et pour l'instauration, s'il y a lieu, des mesures de modération de la vitesse requises;
5. Les Services de la circulation procèdent aux changements.

Le financement amélioré du PASSR permet d'installer la signalisation à un point d'accès par quartier par année. Les conseillers et conseillères devront utiliser des fonds alloués aux mesures temporaires de modération de la circulation pour modifier, au besoin, les rues du secteur afin qu'elles se conforment à la largeur de 7 m exigée aux points d'entrée. S'ils souhaitent afficher la nouvelle signalisation à d'autres points d'entrée dans le secteur une année donnée, ils peuvent en financer l'installation à même le programme de mesures temporaires de modération de la circulation.

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

CONSULTATION

La consultation a été un volet fondamental de la préparation du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière 2020-2024. À mesure que se déployait le

Plan de mise en œuvre de 2020, le groupe de travail des intervenants a continué de se réunir et de faire part de ses réflexions et commentaires sur le plan. On aura à nouveau recours à ce modèle d'engagement continu des intervenants pour le Plan de mise en œuvre de 2021.

Le groupe de travail des intervenants est composé principalement de représentants de partenaires locaux en matière de sécurité routière qui se rencontrent sur une base trimestrielle. Il s'agit du Conseil sur le vieillissement, MADD Ottawa, Bike/Vélos Ottawa et de la Fédération des associations communautaires. À Ottawa, le groupe est bien établi et soutient le programme Sécurité des routes Ottawa depuis plusieurs années. En 2020, le groupe de travail n'a tenu que deux réunions en raison principalement de la COVID-19 et de son incidence sur les ressources, et des contraintes liées aux rassemblements. Dans la deuxième moitié de 2020, des réunions virtuelles ont été organisées. On s'attend à ce que des réunions trimestrielles soient la norme à l'avenir.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

S.O.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

Les recommandations proposées dans le présent rapport respectent les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville. Grâce aux projets de renouvellement proposés, il sera possible d'améliorer la sécurité routière. La Ville sera en mesure de réaliser des économies en mettant en œuvre les recommandations du Plan d'action stratégique de la sécurité routière conjointement aux projets de renouvellement des actifs. Les cibles du PFLT devront concorder avec les attentes en matière de politiques du Plan d'action stratégique de la sécurité routière.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière de 2020-2024 vise à mettre en œuvre des mesures pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles 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 DU MANDAT DU CONSEIL

Le rapport appuie la priorité relative au transport intégré du plan pour le mandat du Conseil 2019-2022.

DOCUMENTS À L'APPUI

- Document 1 - Plan de mise en œuvre du PASSR - rapport d'étape
- Document 2 - Plan de mise en œuvre du PASSR - initiatives
- Document 3 - Estimation des investissements de la Ville d'Ottawa en 2020 et 2021 reliés à la sécurité routière
- Document 4 - Limite de vitesse éventuelle de 30 km/h aux points d'entrée des quartiers résidentiels du centre-ville et du marché By

MESURES À PRENDRE

La Direction générale des transports exécutera le Plan de mise en œuvre conformément à ce qui est décrit dans le présent rapport.