

Subject: Strategic Road Safety Action Plan Annual Report

File Number: ACS2022-PWD-TRF-0001

**Report to Transportation Committee on 2 February 2022
and Council 9 February 2022**

**Submitted on January 24, 2022 by Philippe Landry, Director, Traffic Services,
Public Works Department**

Contact Person: Krista Tanaka, Manager, Traffic Safety & Mobility

613-580-2424 x 23597, Krista.Tanaka@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Rapport annuel du Plan d'action stratégique de la sécurité routière

Dossier : ACS2022-PWD-TRF-0001

Rapport au Comité des transports

le 2 février 2022

et au Conseil le 9 février 2022

**Soumis le 24 janvier 2022 par Philippe Landry, directeur, Services de la
circulation, Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource : Krista Tanaka, gestionnaire, Direction de la circulation, de
la sécurité et de la mobilité, Services de la circulation**

613-580-2424 poste 23597, Krista.Tanaka@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Receive the 2021 Road Safety Action Plan – Implementation Plan Status Update; and,**

2. **Approve the 2022 Road Safety Action Plan – Implementation Plan, as outlined in this report.**

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. **de recevoir le Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2021 – Mise à jour sur les progrès réalisés dans le cadre du plan de mise en œuvre;**
2. **d'approuver le Plan d'action en matière de sécurité routière pour 2022 – Plan de mise en œuvre, comme indiqué dans le rapport.**

CONTEXTE

En décembre 2019, le Conseil municipal a approuvé le Plan d'action stratégique de la sécurité routière (PASSR) pour 2020-2024 ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)); ce plan quinquennal mise sur les programmes de sécurité routière existants de la Ville. Ce plan se fonde sur l'approche des systèmes sécuritaires dans la sécurité routière et est guidé par le thème *Pensez sécurité, agissez en sécurité!*, pour tenir compte de la responsabilité commune et de l'évolution de la culture nécessaire pour continuer d'accomplir des progrès afin de réduire à zéro les accidents mortels et les blessures majeures.

La vision ultime du plan est d'implanter une stratégie exhaustive et proactive pour rendre les routes d'Ottawa sécuritaires pour tous les usagers. Bien que l'objectif du plan 2020-2024 soit de réduire de 20 % le taux moyen annuel de collisions causant des blessures graves ou mortelles d'ici 2024, le Conseil a également approuvé un objectif à plus long terme visant *zéro décès sur les routes d'ici 2035, en portant une attention particulière à la sécurité des usagers les plus vulnérables du réseau routier : piétons, écoliers, personnes âgées et cyclistes.*

Dans le cadre de l'approbation du PASSR, le Conseil a approuvé la recommandation 4 :

« *Que les Services de la circulation présentent chaque année un rapport au Comité des*

transports à compter de 2021 pour faire le point sur les progrès de la mise en œuvre du programme du Plan d'action stratégique de la 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-là. »

En mars 2021, le Conseil a pris connaissance du premier rapport annuel lié au PASSR et a approuvé le Plan de mise en œuvre de 2021 recommandé du PASSR. Ce rapport fournira un compte rendu du Plan de mise en œuvre de 2021 et présentera le Plan de mise en œuvre de 2022 du PASSR pour approbation.

ANALYSE

Le Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière pour 2020-2024 de la Ville ([ACS2019-TSD-TRF-0009](#)) a adopté une approche systémique en matière de sécurité routière :

- 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 paramédic d'Ottawa, du Service de police d'Ottawa, de Santé publique Ottawa, de la Direction générale des travaux publics et du coroner régional principal.

Afin d'atteindre les objectifs du PASSR, des interventions soutenues et ciblées sont

requis. Ainsi, 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 2021

Le Plan de mise en œuvre de 2021 comprenait de nombreuses mesures en matière d'ingénierie, d'application du règlement et de sensibilisation sélectionnées pour réduire les collisions reliées aux quatre volets principaux du PASSR. La pandémie de COVID-19 a continué de nuire à la capacité des partenaires à rendre à terme certaines des initiatives prévues en 2021 en raison de diverses restrictions de santé publique et de l'affectation des ressources.

Le document 1 – Plan de mise en œuvre de 2021 du PASSR – Rapport d'étape fait état du statut de toutes les contre-mesures comprises dans le Plan de mise en œuvre de 2021; les éléments marquants du plan sont énumérés ci-après.

Usagers vulnérables de la route

- Passages pour piétons - des passages pour piétons ont été aménagés à deux carrefours giratoires et un troisième est en cours d'aménagement;
- Lieux où le volume d'interactions cyclistes et véhicules est très élevé – la conception détaillée de trois emplacements à forte interaction entre les cyclistes et les véhicules est en cours;
- Stratégie de sécurité des motocyclettes – un groupe de travail sur la sécurité à moto a été constitué. Il est composé d'intervenants clés internes et externes et effectue de la surveillance des données de collisions annuelles.

Intersections

- Feux de circulation – la conception détaillée d'un projet de signalisation routière à l'intersection des chemins Frank-Kenney et Innes est terminée;
- Virage à gauche entièrement protégé – la conception fonctionnelle d'un virage à gauche entièrement protégé est terminée pour deux emplacements, la conception

détaillée et la construction de virages à gauche entièrement protégés étant prévues pour 2022 où une révision de la conception géométrique est nécessaire.

Zone rurale

- Courbes horizontales – amélioration de la délimitation des courbes horizontales à cinq emplacements;
- Intersections obliques – début de la conception détaillée de trois intersections rurales obliques et mise en place des contre-mesures à court terme comprises dans l'étude de 2020 sur la sécurité des intersections obliques rurales d'Ottawa;
- Bordures de sécurité – achèvement de la première phase de l'étude pilote évaluant la constructibilité de bordures de sécurité. Cette étude permettra l'installation de bordures de sécurité sur les routes rurales dans le cadre du resurfaçage de 2022. La deuxième phase, soit l'évaluation de la durabilité et des exigences d'entretien, se poursuivra pendant encore quatre ans.

Conducteurs ayant des comportements à risque élevé

- Stratégie de communication – création de la Stratégie de communication 2021-2022 pour le PASSR et présentation du plan de communication 2021 visant la modification du comportement de l'utilisateur;
- Contrôle automatisé de la vitesse – achèvement du projet pilote et présentation des conclusions au Conseil.

L'exécution de certaines initiatives n'a pas pu être menée à terme pour diverses raisons. Les initiatives annulées, reportées ou partiellement complétées sont les suivantes :

- Améliorations à la sécurité des cyclistes pendant le resurfaçage : reportées en attendant l'Ontario Traffic Manual *Book 18 – Bicycle Facilities*, qui a été publié en 2021 après le début des travaux de resurfaçage; le financement accordé en 2021 servira à incorporer des aménagements cyclables lors des travaux de resurfaçage de 2021 et 2022;
- Dispositifs de sécurité novateurs : Sécurité des routes Ottawa est aux premières étapes de l'examen de la possibilité de mettre à l'essai des mesures de contrôle

automatisé de la voie réservée aux autobus à des endroits où les infractions causent des collisions; en raison de la modification des habitudes de déplacement causée par la COVID-19, certains de ces comportements n'ont pas été constatés aux endroits qui posaient problème, donc le projet a été suspendu;

- La majorité des initiatives de Santé publique Ottawa et du Service de police d'Ottawa ont été suspendues en raison des ressources réaffectées aux initiatives liées à la COVID-19;
- Des initiatives de Sécurité des routes Ottawa avec des intervenants communautaires qui auraient habituellement eu lieu en présentiel ont été suspendues pour la première moitié de l'année en raison des restrictions concernant les rassemblements publics qui sont toujours en place. Ces restrictions se sont assouplies en automne, permettant la tenue de certains événements.

Collisions causant des blessures graves ou mortelles 2016-2020

Dans l'ensemble, le nombre de collisions dans la ville a connu une importante baisse en 2020, probablement en raison du nombre réduit de déplacements occasionné par les confinements liés à la COVID-19. En 2020, il y a eu 10 047 collisions déclarées comparativement à une moyenne de 14 887 par année au cours des cinq années précédentes. Cette baisse était également reflétée dans le nombre de collisions causant des blessures graves ou mortelles (BGM). En 2020, il y a eu 110 collisions BGM comparativement à une moyenne de 150 par année au cours des cinq années précédentes.

Le choix des contre-mesures est fondé sur les données disponibles sur les collisions BGM au regard des quatre volets principaux du plan. Une comparaison des données sur ces collisions pour la période de référence de 2013 à 2017 et la plus récente période d'analyse de 2016 à 2020 est affichée au tableau 1 pour chaque volet principal et comprend des indicateurs liés aux objectifs du plan.

Tableau 1 : Sommaire des collisions BGM pour les périodes d'analyse de 2013-2017 et de 2016-2020

Indicateur	Données BGM 2013-2017	Données BGM 2016-2020	Variation du nombre de collisions BGM
Nombre total de collisions BGM	743	712	En baisse
Taux moyen sur 5 ans de BGM (collisions BGM/100 000 habitants)	15,5	14,4	En baisse
Nombre moyen de décès (décès/an)	27	24	En baisse
Collisions BGM aux intersections ou reliées aux intersections (% du total)	354 (48 %)	391 (55 %)	En hausse
Collisions BGM en zone rurale (% du total)	157 (21 %)	160 (22 %)	En hausse
Collisions BGM impliquant des piétons (% du total)	190 (26 %)	171 (24 %)	En baisse
Collisions BGM impliquant des cyclistes (% du total)	78 (10 %)	83 (12 %)	En hausse
Collisions BGM impliquant des cyclistes en vélo électrique (% du total)	3 (<1 %)	5 (<1 %)	En hausse
Collisions BGM impliquant des motocyclistes (% du total)	110 (15 %)	105 (15 %)	En baisse
Collisions BGM impliquant un ou plusieurs conducteurs ayant un ou plusieurs comportements à haut risque (% du total)	451 (60 %)	480 (67 %)	En hausse

Pour voir une ventilation annuelle de 2013 à 2020 des collisions causant des blessures graves ou mortelles, veuillez consulter le tableau 2 ci-dessous.

Tableau 1 – Ventilation annuelle – Collisions causant des blessures graves ou mortelles de 2013 à 2020

Année	Intersection	Zone rurale	Piétons	Cyclistes	Cyclistes en vélo électrique	Motocyclistes	Risque élevé
2013	76	27	49	16	0	16	81
2014	57	34	29	13	0	21	81
2015	67	20	39	14	1	23	75
2016	78	33	38	22	0	26	104
2017	77	43	36	14	1	24	102
2018	106	28	41	13	1	22	101
2019	76	29	36	16	1	20	92
2020	56	27	21	16	2	13	77

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 2022

En octobre 2021, le Conseil a approuvé le [rapport sur les projets pilotes de contrôle automatisé de la vitesse et de caméras de surveillance installées sur les autobus scolaires \(ACS2021-TSD-TRF-0005\)](#). Le rapport recommandait que toutes les recettes nettes provenant des initiatives de contrôle automatisé soient affectées à un volet sécurité routière du Fonds de réserve pour immobilisations et que ces fonds servent à financer des initiatives comprises dans le Plan d'action stratégique de sécurité routière (PASSR). Comme suite au rapport, le PASSR a obtenu du financement futur, et 7,2 millions de dollars ont été affectés au plan dans le budget de 2022.

Le Plan de mise en œuvre de 2022, représenté dans le document à l'appui 2 – Plan de

mise en œuvre de 2022 du PASSR, indique l'affectation de ces fonds par contre-mesure. Bon nombre des contre-mesures viennent renforcer celles qui ont été achevées dans le cadre des plans de mise en œuvre de 2020 et 2021. Veuillez trouver ci-dessous les points saillants et la description par volet principal de certaines des contre-mesures du Plan de mise en œuvre de 2022.

Usagers vulnérables de la route

- Passages pour piétons – aménager les passages pour piétons indiqués dans les examens effectués dans le cadre de l'initiative de modération de la circulation dans les zones scolaires;
- Lieux où le volume d'interactions cyclistes et véhicules est très élevé – financer l'aménagement d'améliorations en matière de sécurité à vélo pour jusqu'à 3 emplacements (le nombre d'emplacements peut changer selon la disponibilité du financement partiel du Fonds pour le transport actif du gouvernement fédéral);
- Stratégie pour améliorer la sécurité des motocyclistes – mettre sur pied une stratégie exhaustive pour améliorer la sécurité des motocyclistes avec la collaboration soutenue d'intervenants internes et externes clés du groupe de travail sur la sécurité des motocyclistes.

Intersections

- Feux de circulation – entreprendre la conception détaillée d'un emplacement justifié, y compris l'examen des carrefours giratoires et des conceptions d'intersections protégées, et affecter des fonds pour entamer les travaux à l'emplacement conçu dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2020 du PASSR;
- Virage à gauche entièrement protégé – apporter des modifications géométriques à un emplacement où l'installation d'un virage à gauche entièrement protégé est nécessaire et mettre en place un virage à gauche entièrement protégé avec mise en phase à cinq endroits où aucune révision géométrique n'est nécessaire, et mener des études de conception fonctionnelle si des révisions géométriques sont nécessaires.

Zone rurale

- Courbes horizontales – améliorer le tracé des courbes horizontales dans cinq emplacements;
- Intersections obliques – compléter la conception détaillée de deux intersections obliques nommées dans l'étude de 2020 sur la sécurité des intersections obliques rurales d'Ottawa et affecter des fonds pour l'apport de modifications géométriques à deux intersections obliques;
- Bordures de sécurité – aménager des bordures de sécurité dans le cadre du programme de resurfacement de 2022. Le nombre total de couloirs est à déterminer.

Conducteurs ayant des comportements à risque élevé

- Stratégie de communication – exécuter les initiatives comprises dans la stratégie de communication et d'éducation de 2021-2022 en mettant l'accent sur la modification de la culture de la sécurité routière des usagers de la route dans toute la ville et élaborer la stratégie de 2023-2024.

Financement pour accroître la sécurité routière

Un examen des budgets de 2020 à 2022 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 37,1 millions en 2022. Le tableau 3 ci-dessous présente les fonds investis dans les programmes de 2020 à 2022 pour chacun des volets principaux. Le document à l'appui 3 – Investissements de la Ville d'Ottawa entre 2020-2022 liés à la sécurité routière présente une liste détaillée des programmes existants et le financement qui leur a été consenti de 2020 à 2022.

Tableau 3 : Budgets de 2020 à 2022 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 \$)	Budget total 2022 en milliers de dollars (000 \$)

Usagers vulnérables de la route	17 399	23 597	26 091
Intersections	4 475	4 568	4 728
Conducteurs ayant des comportements à risque élevé	3 700	3 746	4 370
Programmes qui touchent tous les volets principaux	1 912	1 874	1 943
Total global	27 486	33 785	37 132

L'investissement supplémentaire de 7,2 millions de dollars dans le Plan d'action en matière de sécurité routière hisse l'investissement de la Ville dans les initiatives et programmes de sécurité routière à 44,3 millions de dollars en 2022 comparativement à 31,5 millions de dollars en 2020, soit la première année du PASSR. Le tableau 4 résume la répartition des 7,2 millions de dollars dans chacun des volets principaux de 2020 à 2022.

Tableau 4 : Budgets de 2020 à 2022 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 \$)	Budget total 2022 en milliers de dollars (000 \$)
Usagers vulnérables de la route	975	1 765	2 495
Intersections	1 170	830	1 475
Zones rurales	440	925	2 250
Conducteurs ayant des comportements à	550	450	950

Volet principal du PASSR	Budget total 2020 en milliers de dollars (000 \$)	Budget total 2021 en milliers de dollars (000 \$)	Budget total 2022 en milliers de dollars (000 \$)
risque élevé			
Culture en matière de sécurité routière	100	30	30
Programmes qui touchent tous les volets principaux	765	-	-
Total global	4 000	4 000	7 200

Les Services de la circulation collaboreront avec les intervenants et leurs partenaires pour réaliser le Plan de mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière (PASSR). Un rapport sera présenté au Comité des transports tôt en 2023 pour faire état des initiatives exécutées dans le cadre du plan et pour obtenir l'approbation des projets présentés dans le cadre du Plan de mise en œuvre de 2023.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée au présent rapport. Des fonds suffisants sont inscrits au budget approuvé de 2022 pour la mise en œuvre du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2022.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune entrave d'ordre juridique n'empêche l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Sans objet

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Sans objet

CONSULTATIONS

En 2021, Sécurité des routes Ottawa a poursuivi ses consultations auprès du Groupe de travail des intervenants, principalement composé de représentants des partenaires locaux dans le domaine de la sécurité routière, qui se rencontre chaque trimestre. À Ottawa, il s'agit d'un groupe bien établi qui soutient le programme Sécurité des routes Ottawa depuis plusieurs années.

De plus, un sondage public en ligne a été lancé dans le cadre de la stratégie de communication pour mieux comprendre la base du niveau auquel la population a été exposée aux messages de sécurité routière. Les résultats seront comparés à ceux de futurs sondages pour déterminer l'efficacité des tactiques de sensibilisation et de communication exécutées dans le cadre de la stratégie de communication du PASR 2021-2022.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le Plan d'action stratégique de sécurité routière de 2020-2024 cherche à mettre en œuvre des mesures pour réduire les collisions causant des blessures graves ou mortelles pour tous les usagers de la route, notamment les conducteurs, les passagers, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Améliorer la sécurité routière, notamment la mise en place de divers types de mesures de contrôle de la circulation, des campagnes d'éducation et de sensibilisation, l'application de marques de chaussée, la mise en place de phases strictement réservées aux piétons ou d'une interdiction de tourner à droite au feu rouge et une nouvelle conception d'intersections pour améliorer la sécurité, profite à tous les résidents. Pour obtenir une liste complète des initiatives à l'appui des usagers vulnérables de la route, qui comprennent les personnes en situation de handicap, veuillez consulter le document 2.

La mise en place de contre-mesures (c.-à-d. l'affichage, les marques de chaussée, l'infrastructure de contrôle de la circulation, etc.) dans le cadre des Plans d'action en matière de sécurité routière répond à la réglementation provinciale, qui s'harmonise au règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées de la [Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario](#) et aux [Normes de conception accessible](#)

de la Ville.

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. Les projets intégrés qui comprennent la reconstruction de la chaussée permettront la meilleure possibilité pour une mise en œuvre complète des recommandations du PASR. La Ville sera en mesure de réaliser des économies en appliquant ces recommandations dans le cadre des projets intégrés. Les cibles du Plan financier à long terme devront être harmonisées, selon les attentes à l'égard des politiques du PASR. En raison des restrictions budgétaires et de la méthode de mise en œuvre des projets de resurfaçage, les occasions d'accroître la sécurité dans le cadre des projets de réfection peuvent être limitées. Les autres améliorations de la sécurité devront être mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASR). Les Services de la circulation travailleront avec la Direction de la gestion des actifs pour déterminer les améliorations qui pourraient être apportées conformément aux contrats de resurfaçage. Pour respecter son obligation de fournir des services sûrs et fiables à la population, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation de ces services soient gérés d'une façon équilibrée quant au niveau de service, aux risques et aux coûts.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

En visant la réalisation de Vision Zéro et de l'approche des systèmes sécuritaires, la Ville peut aider les usagers vulnérables de la route (c.-à-d. les piétons et les cyclistes) à choisir des moyens de transport sobres en carbone grâce à l'amélioration de la sécurité routière.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

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

RÉPERCUSSIONS SUR 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.

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 de 2021 du PASSR – Rapport d'étape
- Document 2 – Plan de mise en œuvre de 2022 du PASSR – Initiatives
- Document 3 – Investissements de la Ville d'Ottawa entre 2020-2022 liés à la sécurité routière

DISPOSITION

La Direction générale des travaux publics exécutera le Plan de mise en œuvre de 2022 conformément à ce qui est décrit dans le présent rapport.