

**Council Member Inquiry/Motion Form**  
**Demande de renseignements d'un membre du Conseil /Formulaire de**  
**motion**

**From/Exp.:** Councillor / conseiller  
S. Desroches  
**Date :** 13 June / juin  
2012  
**File/Dossier :**  
08-12

**To/Dest. :**  
Deputy City Manager, City Operations / Directeur municipal adjoint, Opérations  
municipales

**Subject/Objet :**

Transportation and Traffic Management / Gestion du transport et de la circulation

---

**Inquiry**

Transportation and transit congestion and delays can severely impact the productivity of cities, as well as cause inconveniencies for travellers.

A 2009 study found that congestion and delays cost the Canadian economy close to \$5.2 billion a year. In addition, City of Ottawa public surveys have consistently identified transportation as a key priority for the City.

Given that the majority of our transit operations rely on our shared road network, congestion and delays can heavily impact OC Transpo's on-time service standards.

The City is in the process of planning for the construction of the Downtown Ottawa Transit Tunnel (DOTT) which will have a major impact on our transit and road network across the City.

With the steady population growth in the City of Ottawa, it is important that all efforts be made to maximize the efficiency of our current arterial road network. Although the City is investing in transit and transportation infrastructure improvements, delays and congestion can be mitigated by ensuring the efficient and smooth flow of traffic on the *existing main arterial road network*.

1. How many fines were issued last year to construction contractors who did not comply with their traffic management plans, for example, implementing traffic restrictions during peak hours?
  - 1.1. What is the amount of fines for violation of the traffic plans and who is responsible for enforcement?
  - 1.2. Is there a need to revisit the fine amounts especially during the

- construction of the DOTT?
- 1.3. Should contractors be restricted from City projects if there is a pattern of non-compliance with traffic management plans?
  - 1.4. Should we be looking at night-time construction during the DOTT on key arterial roads and can this be explored as part of the 2013-2017 Capital Road Budgets?
2. Should the City identify a critical road network that has zero tolerance for illegal stopping, parking, vehicle break-downs, and unauthorized traffic disruptions?
    - 2.1. This could include the rapid deployment of towing similar to snow clearance operations.
    - 2.2. Should the City follow the lead of the Province of Ontario with a public relations program to remind residents not to obstruct traffic on the main arterial road network when they are involved in a minor fender bender?
  3. As a capital that hosts many special events and demonstrations, sometimes with little notice, how has the City worked to ensure that demonstrations do not disrupt traffic and transit?
  4. Can the City adopt a minimum-notice time for residents for any traffic disruptions caused by construction?
  5. Has the City considered merging the transit operations centre with the traffic operations branch as a “command centre model,” similar to London, England’s integrated Traffic Control Centre?
  6. Can the City of Ottawa develop a comprehensive, multi-branch and jurisdiction program called: “Keep Ottawa Moving: Your time is important,” aimed at ensuring effective and efficient traffic and transit flow on the City’s main arterial road network at all times?
    - 6.1 This initiative would include the Ontario Provincial Police; the Ottawa Police Service; By-law Services, Traffic Operations, Corporate Communications, and Infrastructure Services departments; OC Transpo and Para Transpo; rail services including VIA Rail and CP Rail; and local utilities companies.

### **Demande de renseignements**

La congestion routière et la congestion des transports collectifs, ainsi que les retards qu’elles occasionnent, ont un effet direct sur la productivité des villes, en plus d’être parfois la source de maux de tête pour les voyageurs.

Selon une étude de 2009, la congestion routière et les retards qui y sont associés coûtent chaque année près de 5,2 milliards de dollars à l’économie canadienne. Il est donc normal que le transport soit constamment mentionné

comme une priorité de premier ordre dans les sondages publics de la Ville d'Ottawa.

Étant donné que la majorité de nos opérations de transport en commun dépend de notre réseau routier partagé, la congestion et les retards peuvent grandement nuire à la ponctualité du service d'OC Transpo.

La Ville planifie en ce moment la construction du tunnel de transport en commun dans le centre-ville d'Ottawa (TTCCVO), qui aura une influence considérable sur le transport en commun dans la Ville et sur le réseau routier de celle-ci.

La constante augmentation de la population de la Ville d'Ottawa rend primordiale l'optimisation de notre réseau d'artères, car même si la Ville investit dans l'amélioration du transport en commun et des infrastructures de transport, une circulation fluide et efficace sur le réseau d'artères existant peut à elle seule atténuer la congestion routière et les retards.

1. L'an dernier, combien d'amendes ont été remises aux entrepreneurs en construction ne respectant pas leurs plans de gestion de la circulation et nuisant à la circulation pendant les heures de pointe?
  - 1.1. Combien coûtent les amendes pour non-respect du plan de gestion de la circulation, et qui est chargé de les distribuer?
  - 1.2. Le montant des amendes doit-il être revu, surtout lors de la construction du TTCCVO?
  - 1.3. Les entrepreneurs ne respectant pas leurs plans de gestion de la circulation à répétition doivent-ils être exclus des projets de la Ville?
  - 1.4. La construction nocturne doit-elle être envisagée sur les artères principales durant la construction du TTCCVO, et peut-elle être inscrite dans les budgets d'immobilisations routières de 2013 à 2017?
2. La Ville doit-elle établir une portion cruciale du réseau routier où les arrêts et le stationnement illégaux, les bris de véhicules et toute autre perturbation non sanctionnée de la circulation ne seraient pas tolérés?
  - 2.1. Un déploiement rapide de dépanneuses, semblable aux opérations de déneigement, pourrait faire partie de ce plan.
  - 2.2. La Ville doit-elle suivre les traces du gouvernement ontarien en lançant un programme publicitaire demandant aux automobilistes de ne pas ralentir la circulation d'une artère principale en cas de tamponnage mineur?
3. En tant que capitale accueillant son lot d'événements spéciaux et de manifestations, parfois sans préavis, quelles mesures la Ville prend-elle pour que la circulation et le transport en commun ne soient pas perturbés?
4. La Ville peut-elle adopter un préavis minimum pour informer les citoyens de toute perturbation de la circulation causée par des travaux?

5. La Ville a-t-elle pensé à fusionner le Centre de contrôle des Opérations de transport en commun avec la Direction de la circulation routière en un « centre de commandement » semblable au Centre de régulation de la circulation intégré de Londres?
6. Serait-il possible de mettre au point un programme exhaustif regroupant divers services et autorités nommé « Ottawa en mouvement : votre temps est important », qui viserait une circulation routière et un transport en commun efficaces en tout temps sur le réseau d'artères principales de la Ville?
  - 6.1. Cette idée ferait appel à la Police provinciale de l'Ontario; au Service de police d'Ottawa; aux services des règlements municipaux, de la circulation routière, des communications générales et de l'infrastructure; à OC Transpo et à Para Transpo; aux transporteurs ferroviaires, notamment à VIA Rail et au Chemin de fer Canadien Pacifique; et, enfin, aux entreprises locales de services publics.

---

## **Response**

### ***Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of 5 December and the Council Agenda of 19 December 2012.***

The City has greatly enhanced the management of traffic over the past 10 years, including:

- Installation of over 180 traffic cameras to monitor traffic operations, which allow for signal timing adjustments within seconds of seeing a congested corridor.
- Use of 25 portable variable message signs to inform residents of traffic impacts as a result of construction, special events or unplanned incidents.
- Increased monitoring and enforcement of Road Activity By-Law by Traffic Management Inspectors.
- Creation of Traffic Incident Management Group which allows for a coordinated approach when dealing with unplanned incidents between partners at the City and other jurisdictions.

When dealing with traffic management and the optimization of traffic on the road network, it should be recognized that as time passes, the excess capacity that has existed on the City's road network is being consumed by traffic growth. Such excess capacity had been relied upon in the past when construction occurred on adjacent arterial and collector roads. This erosion in capacity provides further need to better manage the remaining capacity within the City's Transportation Network.

There is a need to continually improve how we manage traffic given the current

and future state of the network to accommodate impacts from construction, unplanned incidents and special events. This includes the introduction of new measures along with the strengthening of existing measures. There is a need over the next few years of heavy construction to set a new tone as the traffic impacts associated with past practices will not be accepted in the future.

**1. How many fines were issued last year to construction contractors who did not comply with their traffic management plans, for example, implementing traffic restrictions during peak hours?**

Between August 2011 and August 2012, approximately 40 fines were issued by Public Works, most of which relate to Road Activity Bylaw 2003-445 sub-section 22(1)(a) placing equipment or material on the highway during peak restricted periods.

**1.1. What is the amount of fines for violation of the traffic plans and who is responsible for enforcement?**

Under the Road Activity Bylaw, there is no specific violation for the disregard to traffic plans; however, the most common fines related to this type of violation are: section 23(1) Closing a highway to traffic without authorization, 21(1) Failing to erect proper warning devices, barricades or signs, 22(1)(a) Placing equipment on highway during peak period. All the listed fines have a penalty of \$500 plus a victim surcharge of \$110. Public Works is responsible for the enforcement of these fines.

**1.2. Is there a need to revisit the fine amounts especially during the construction of the Downtown Ottawa Transit Tunnel (DOTT)?**

The Province of Ontario is responsible to set the upper limit of these fines, which is currently set at \$1,000. This was updated in 2011 by the province from the previous \$500 limit the City currently uses. In many cases the performance bonuses or penalties on city projects exceed the value of the \$500 fine which can entice the contractor to risk the Traffic Management fine to achieve the performance bonus. The traffic management unit has the option to summons the contractor to court where they may face a fine of up to \$10,000 per offence, but this is a very onerous process and is always at the discretion of the court.

**1.3. Should contractors be restricted from City projects if there is a pattern of non-compliance with traffic management plans?**

With only 4-5 suppliers of major aggregates used for road construction within the proximity of the City of Ottawa, most city projects have one of these suppliers as a primary contractor, sub contractor or major supplier. With these limited resources it would be very difficult to restrict suppliers and still run a competitive bidding process.

#### **1.4. Should we be looking at night-time construction during the DOTT on key arterial roads and can this be explored as part of the 2013-2017 Capital Road Budgets?**

While night construction can be much easier from a traffic management perspective, it can also be quite difficult to manage the noise, quality of work and many other aspects of projects. Where there is the potential of significant impact on traffic operations, emergency services and transit operations, night construction is considered as an option on City projects. As an example, this past summer the resurfacing of Road 174 took place overnight when traffic volumes are lower and reduction of lanes at these times poses minimal delays to the travelling public. The noise by-law is usually the greatest hurdle in implementing night construction; however, this practice will still be used where possible. Currently, the Ward Councillor must provide concurrence to waive the Noise By-Law to allow work to be completed at night. Night time construction is reviewed and explored on a project by project basis and will continue as part of the 2013-2017 Capital Road Budgets.

#### **2. Should the City identify a critical road network that has zero tolerance for illegal stopping, parking, vehicle break-downs and unauthorized traffic disruptions?**

Yes. Setting a critical road and transit network is a required part of the strategic Traffic Management measure in the upcoming construction seasons. This will be a publicly identified network that will change over the course of the construction seasons and that will be subject to modified conditions including those for curb side regulation, by-law enforcement, signal optimization, and night time work.

##### **2.1. This could include the rapid deployment of towing similar to snow clearance operations.**

Towing services are currently provided to the City through two standing offers. These offers address both winter and non winter seasons and could be used to assist with traffic operations along the critical road network.

##### **2.2. Should the City follow the lead of the Province of Ontario with a public relations program to remind residents not to obstruct traffic on the main arterial road network when they are involved in a minor fender bender?**

Ottawa Police Services (OPS) is currently involved in the implementation of an initiative that will change how collisions are reported. This will involve the establishment of three dedicated collision reporting centres where those involved in collisions will be directed to if no injury or public damage is incurred and the vehicles are drivable.

There were approximately 18000 collision calls received by OPS in 2011, of which 27 per cent were self reported at police stations. The remaining 13,000 (73 per cent) were attended to by OPS officers. The average time for police to respond to collisions is 32 minutes. Furthermore, it takes on average 72 minutes for the attending officer to clear the collision from the roadway. Therefore, it can take up to an hour and half for all vehicles to be removed from the roadway.

As most of the collisions occur on city arterials and collectors, this greatly reduces roadway capacity, especially during the peak periods. Currently approximately 80 per cent of collisions occur without injury, therefore there will be a substantial gain of road capacity when the new reporting system is put in place. When this occurs, we would expect motorists involved in a non-injury collision and where no damage is made to public infrastructure to clear the road, thereby increasing roadway capacity.

As part of this initiative there will be a media campaign undertaken by OPS in the first quarter of 2013 to broadcast the changes, which will include the direction to drivers to remove their vehicles from the road and self report.

**3. As a capital that hosts many special events and demonstrations, sometimes with little notice, how has the City worked to ensure that demonstrations do not disrupt traffic and transit?**

The Special Events on City Street By-law (By-Law no. 2001-260) requires that an application for a permit shall be filed with the General Manager not less than twenty-eight (28) days in advance of such special event . Once an application is received it is reviewed and if necessary, a Special Events Advisory Team (SEAT) meeting is held to discuss impacts of the event. SEAT is comprised of the City's major internal stakeholders (Ottawa Police Service, Ottawa Fire Service, Ottawa Paramedic Service, OC Transpo, Events Central, Traffic Operations, Communications, affected Ward Councillor(s) and Traffic Management), as well as others including the applicant as required. Once a resolution is achieved the applicant is required, in cases of events involving road closures, to provide details of the event to residences, businesses, churches and any other institution or organization that may be impacted by the event a minimum of 10 days in advance of the event.

Through Service Ottawa, the Event Central business processes are being updated. As part of these changes new software technology ( Envista) will be incorporated into the process to allow those that are applying for permits to recognize construction conflicts with their events so that event routes or locations do not interfere with traffic and/or transit operations. At the same time the software will allow staff to validate and approve event routes, locations, dates and times and will provide for improved coordination between special events and construction projects.

#### **4. Can the City adopt a minimum-notice time for residents for any traffic disruptions caused by construction?**

Section 5 of the Road Activity By-Law (By-Law No. 2003-445) contains minimum requirements for notification related to road cuts and road activity.

In general a minimum of two (2) working days are required for notification when residents and businesses of the road and the surrounding road network are to be affected. If public transit needs to be re-routed a minimum of five (5) working days is required for notification.

#### **5. Has the City considered merging the transit operations centre with the traffic operations branch as a “command centre model,” similar to London, England’s integrated Traffic Control Centre?**

The Traffic Management Centre (TMC) located at the City’s Loretta Avenue facility currently supplies the video feeds from the over 180 traffic cameras to OC Transpo along with our other partners including Paramedics, Fire, Police, and the City of Gatineau. The result is a “virtual” joint operations centre. During major incidents or events such as collisions, weather events, special events and head of state visits in the city, the Traffic Incident Management Group (TIMG) comprised of these and other stakeholders, convene at the Loretta TMC. Operating from the TMC allows these agencies to better manage and coordinate their operations during planned and unplanned events, which in turn minimizes disruptions to the City’s transportation network.

While the traffic control room at Loretta is a critical component of the City’s overall traffic management strategy, it must work in harmony with the other traffic operational units located at Loretta, such as traffic engineering, traffic signal installation and maintenance and signal communications. In addition to the staffing and functional interdependency, it would also be very costly to physically relocate all the communications infrastructure (fibre optic cables, telephone lines, computer servers etc) used to send and receive data and video from Loretta to an alternate site. If and when the existing Loretta Avenue facility needs to be relocated, staff would then explore options for consolidating multiple agencies under one roof.

The Transit Operations Control Centre maintains a critical relationship and shared work environment with the Transit Law Communications Centre. Transit Law manages the CCTV network for transit facilitates, including the transitway and stations. The Transit Operations Control Centre similarly uses this visual information to address issues that occur on the transitway and O-Train, including service disruptions and customer information. The integrated work processes and direct communication between the Transit Operations and Transit Law



Communications Centres ensures that the response to service disruptions, specifically those related to safety and security situation's, minimize disruptions and impacts to OC Transpo customers.

**6. Can the City of Ottawa develop a comprehensive, multi-branch and jurisdiction program called: "Keep Ottawa Moving: Your time is important," aimed at ensuring effective and efficient traffic and transit flow on the City's main arterial road network at all times?**

Community outreach will play an important role in managing mobility over the next six years as our transportation infrastructure will see a significant upgrade and modernization. As part of Budget 2012, the City of Ottawa introduced Ottawa on the Move. This is an accelerated funding program for capital works that delivers on Council's direction to maximize transportation choices while maintaining the mobility of people and goods in advance of the Ottawa Light Rail construction. The Planning and Infrastructure Portfolio is working with all City Departments to leverage the Ottawa on the Move brand into an integrated community outreach program supporting effective mobility and efficient traffic flow for all road users including users of arterial roads used by transit. This work will include a number of communications initiatives and operational components such as the wider implementation of transportation system management strategies, transportation demand management initiatives and ongoing coordination of construction works to maximize traffic flow across all major roads and highways.

Specific branding themes such as "Keep Ottawa Moving: Your time is important" will be taken into consideration for possible implementation as part of the development of specific communications products and key messages for Ottawa on the Move.

**6.1. This initiative would include the Ontario Provincial Police; the Ottawa Police Service; By-law Services, Traffic Operations, Corporate Communications, and Infrastructure Services departments; OC Transpo and Para Transpo; rail services including VIA Rail and CP Rail; and local utilities companies.**

Through Ottawa on the Move and other existing inter-agency initiatives such as the Transportation Incident Management Group, the City will continue to work with By-Law Services, Traffic Operations, Corporate Communications and other stakeholders such as the Ontario Provincial Police, The Royal Canadian Mounted Police, the Ontario Ministry of Transportation, Transports Quebec, the Ottawa Police Service, OC Transpo, Para Transpo, as well as other partners who share an interest in mobility across the City.

## **Summary of Ongoing Action Items**

The following measures are either actively being worked on or will be addressed or implemented prior to the start up of the 2013 construction season. These measures along with the implementation of the Transportation System Management (TSM) Strategy initiatives approved by Council in May 2012, will help ensure the City's road network operates to its full potential.

### **On-Street Traffic Management**

#### **By-law fines and Construction Management**

- Public Works (PW) with Infrastructure Services departments (ISD) and Construction Services to work with the Heavy Construction Industry Committee to address traffic related impacts and compliance issues with existing road operation By-laws and to promote self compliance within the industry
- PW to work with ISD Construction Services to place conditions in their contracts to void performance clauses if traffic management conditions are not adhered to, and to review contract clauses that impose payment penalties if traffic management conditions are not adhered to.
- PW to initiate an update of the Road Activity By-Law 2003-445 to increase the related fines from the current \$500 maximum used to the new provincial maximum limit of \$1,000.
- PW to work with the Rail Implementation Office to ensure compliance and delivery of OLRT's Mobility Matters schedule for lane rentals and obstruction free peak period traffic operations.

#### **Critical Road Network**

- PW to establish a process for a priority road network which includes transit facilities during heavy construction seasons and within this network identify associated traffic management initiatives to be implemented such as curbside regulation modifications, towing services, nighttime construction, signal optimization, high level monitoring, elevated by-law enforcement, encroachment restrictions for example. This may include extending peak hour restrictions on certain corridors to ensure smooth flow of traffic. This would be reviewed on a case by case situation and consultation with impacted stakeholders would be undertaken prior to any implementation.

#### **Towing Services**

- PW to work with By-law services and Ottawa Police Service (OPS) to develop a plan to implement the use of existing towing contracts by City

staff under standing offer as a way to ensure lanes within the critical road network are free from obstruction during the peak commute time periods.

#### Vehicle Collisions

- PW to work with OPS and Corporate Communications to assist in developing messaging as part of OPS's new collision reporting procedure to be implemented in the first six months of 2013. Messaging will focus on the need for drivers involved in minor collisions, which represents up to 80 per cent of all collisions, to clear their vehicles from the road as quickly as possible and to self report the collision to a Collision Reporting Centre within 24 hours.

#### Special Events, Demonstrations and Construction Coordination

- PW to work with Event Central to optimize and maximize its new web portal application and associated software for events and demonstration permits to minimize and avoid conflicts and traffic impacts on the critical road network.
- PW to continue to work closely with OPS and the other area police services to minimize demonstration impacts.
- Public Works (PW) to work with Infrastructure Services departments (ISD) Business and Technical Services to minimize construction and related detour conflicts and impacts through the full implementation and utilization of the network optimization and construction management software system referred to as Envista.

#### Traffic Management related Communications

##### Ottawa on the Move (OOTM)

- PW to work with OOTM and Corporate Communications to develop affective communication messaging and delivery measures to address construction related impacts. This will include the delivery of key travel information to travellers regardless of mode via a comprehensive and interactive web portal, social media technology applications and traditional news media sources (print, radio, and television).

##### Transportation System Management

PW to develop a plan for a real time traveller information system and push that information out to road users through a host of communication mediums. For example completion of a proof of concept project involving state of the art communications technologies and techniques being applied along the Ottawa Road 174 corridor including: installation of traffic cameras, variable message

signs, traffic data collection equipment and the dissemination of traveller information to residents.

In addition, a joint venture with Ryerson University to deliver location specific, real time traveller information pushed out to commuters through smart phones, vehicle on board navigational systems, tablets, at home computers and roadside electronic messaging signs will occur. This will provide reliable and convenient travel information to enable smart choice travel decisions.

#### Transportation Demand Management

- PGM working with OOTM and Corporate Communications to reduce travel trips and auto dependency through the promotion of alternative travel choices by creating a single “one stop” web portal providing information concerning TDM tools and programs as well as promoting sustainable commuting options for residents and potential workshift opportunities (such as telework) for employers and employees alike.
- PGM working with OOTM and Corporate Communications, to reduce demand as a first priority by creating partnerships with the federal institutions, businesses and members of the academic community as there is a strong economic rationale to support the implementation of TDM measures.

#### By-laws and Construction Notification

- PW to work with By-law Services, Legal and ISD to review the opportunities to increase the required notification times prior to construction commencement.

#### Transportation System Management Strategy

- PW to deliver on the following Council approved Transportation System Management Strategy initiatives;
  - Implementation of Advanced Traffic Management Systems which includes emerging technologies (computers, sensors, controls, communications and electronic devices). This will include:
    - Pedestrian enhancements at traffic control signals with pedestrian countdown heads.
    - Cycling priority measures and traffic control enhancements.
    - Transit priority lanes and signals
    - Traffic Management Center expansion and extended hours of operation.
    - Central Traffic Controls System with extended traffic camera coverage.

- Traffic Signal and Communications improvements with better data transfer facilities and addition staff resources for long hours of operation.
- Development and implementation of a Traveller Information System to provide the public with information concerning travel conditions and mobility options to assist in planning before travel and conduct during travel. This will include:
  - Traveller Information Web Service upgrades in line with the current interactive traffic map.
  - Enhanced Traffic Incident Management.
  - National Capital Region Integrated Traveller Information System with improved tie in with MTO and MTQ systems.
- Implementation of TSM Innovation, Collaboration and Technology Solutions technologies that deliver, real-time traffic and traveller data collection, archiving and management solutions. This will include:
  - Collaboration with external stakeholders with improved tie in with MTO and MTQ traffic camera monitoring systems.
  - Innovative TSM technology and Services with the use of more advanced data collection tools and techniques to provide real-time traffic volumes and travel times.

## Réponse

***La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour du Comité du transport prévue le 5 décembre et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 19 décembre 2012.***

La Ville a grandement amélioré la gestion de la circulation au cours des dix dernières années.

- Plus de 180 caméras de circulation ont été installées pour surveiller la circulation routière et permettre d'ajuster la synchronisation des feux de signalisation dès qu'une congestion est constatée.
- Vingt-cinq panneaux à messages variables portatifs sont utilisés pour informer les résidents des répercussions des travaux de construction, des événements spéciaux ou des incidents sur la circulation.
- Les inspecteurs en gestion de la circulation surveillent et appliquent davantage le *Règlement sur les travaux routiers*.
- Un groupe de gestion de la circulation en cas d'urgence a été créé pour permettre une approche coordonnée lors des incidents entre les partenaires de la Ville et d'autres administrations.

Dans le domaine de la gestion et de l'optimisation de la circulation sur le réseau

routier, il faut reconnaître qu'avec le temps, la capacité excédentaire du réseau de la Ville est engloutie par l'augmentation de la circulation. Par le passé, on se fiait à cette capacité excédentaire lors de travaux de construction sur les artères et routes collectrices adjacentes. Cette perte de capacité provoque un important besoin de mieux gérer la capacité restante du réseau routier de la Ville.

En raison de l'état actuel et futur du réseau routier, nous devons constamment améliorer notre gestion de la circulation pour minimiser les effets des travaux de construction, des incidents et des événements spéciaux. Pour ce faire, nous devons mettre sur pied de nouvelles mesures et renforcer les mesures existantes. Au cours des prochaines années, d'importants travaux de construction seront nécessaires pour aller de l'avant; les répercussions de la circulation associées aux pratiques antérieures ne seront plus acceptées.

### **1. L'an dernier, combien d'amendes ont été remises aux entrepreneurs en construction ne respectant pas leurs plans de gestion de la circulation et nuisant à la circulation pendant les heures de pointe?**

Entre août 2011 et août 2012, environ 40 amendes ont été remises par Travaux publics, dont la plupart sont en lien avec l'alinéa 22(1)a) du Règlement municipal n° 2003-445, qui stipule qu'« aucun camion, véhicule ou équipement ne peut être stationné ou placé sur la voie publique ».

#### **1.1. Combien coûtent les amendes pour non-respect du plan de gestion de la circulation, et qui est chargé de les distribuer?**

En vertu du *Règlement sur les travaux routiers*, il n'existe aucune violation spécifique liée au non-respect des plans de gestion de la circulation. Toutefois, les amendes les plus courantes en lien avec ce type de violation sont remises pour les raisons suivantes : le titulaire du permis ferme une voie à la circulation sans autorisation (paragraphe 23[1]), il n'installe pas de panneaux avertisseurs, de barrières ni de panneaux de signalisation là où il y a lieu (paragraphe 21[1]), ou de l'équipement est placé sur la voie publique aux heures de pointe (alinéa 22[1]a)). Ces amendes entraînent une pénalité de 500 \$, plus une suramende compensatoire pour les victimes de 110 \$. Le Service des travaux publics est responsable de la distribution de ces amendes.

#### **1.2. Le montant des amendes doit-il être revu, surtout lors de la construction du TTCCVO?**

La province de l'Ontario a la responsabilité de déterminer le montant maximum des amendes, qui est actuellement de 1 000 \$. En 2011, la province a augmenté la limite des amendes qui était alors de 500 \$, montant qui est toujours en vigueur à la Ville d'Ottawa. Dans beaucoup de cas, les primes ou les pénalités de rendement des projets de la Ville ont une valeur supérieure aux amendes de

500 \$, ce qui peut encourager les entrepreneurs à prendre le risque d'écoper d'une amende concernant la gestion de la circulation pour obtenir une prime de rendement. L'Unité de gestion de la circulation peut convoquer les entrepreneurs en cour où ils peuvent s'exposer à une amende pouvant atteindre jusqu'à 10 000 \$ par infraction. Toutefois, ce processus est très coûteux et est toujours à la discrétion de la cour.

### **1.3. Les entrepreneurs ne respectant pas leurs plans de gestion de la circulation à répétition doivent-ils être exclus des projets de la Ville?**

La Ville n'a que quatre ou cinq importants fournisseurs de granulats utilisés pour la construction de routes; la plupart de ses projets emploient donc l'un de ces fournisseurs comme entrepreneur principal ou secondaire, ou comme fournisseur principal. En raison de ces ressources limitées, il serait difficile de restreindre le nombre de fournisseurs et de continuer à accorder les contrats selon un processus d'appel d'offres concurrentiel.

### **1.4. La construction nocturne doit-elle être envisagée sur les artères principales durant la construction du TTCCVO, et peut-elle être inscrite dans les budgets d'immobilisations routières de 2013 à 2017?**

Il est vrai que la construction nocturne peut grandement faciliter la gestion de la circulation, mais elle peut s'avérer très complexe en raison de la gestion du bruit, de la qualité du travail et de nombreux autres aspects. Lorsqu'un projet de la Ville pourrait avoir des conséquences sur la circulation routière et les activités des services d'urgence et du transport en commun, la construction nocturne est envisagée. L'été dernier, par exemple, le réasphaltage de la route 174 a eu lieu pendant la nuit, là où le débit de circulation est au plus bas et où la réduction des voies de circulation ralentit le moins possible les automobilistes. Le *Règlement sur le bruit* est généralement le plus grand obstacle à la construction nocturne. Toutefois, cette pratique continuera à être utilisée lorsque c'est possible. À l'heure actuelle, les conseillers de quartier doivent consentir à lever le *Règlement sur le bruit* pour permettre la construction nocturne. Ce type de construction est revu et étudié pour chaque projet et s'inscrira dans les budgets d'immobilisations routières de 2013 à 2017.

## **2. La Ville doit-elle délimiter une portion du réseau routier où les arrêts et le stationnement illégaux, les bris de véhicules et toute autre perturbation non sanctionnée de la circulation ne seraient pas tolérés?**

Oui. La délimitation d'une portion du réseau routier et du transport en commun est nécessaire au cours des prochaines saisons de construction dans le cadre des mesures stratégiques de gestion de la circulation. Il s'agira d'un réseau défini par la population qui évoluera au cours des saisons de construction et sera

soumis à des conditions modifiées, notamment celles concernant les règlements sur la bordure de la rue, la mise en application du règlement, l'optimisation des panneaux de signalisation et le travail nocturne.

### **2.1. Un déploiement rapide de dépanneuses, semblable aux opérations de déneigement, pourrait faire partie de ce plan.**

Les services de dépanneuses sont actuellement offerts à la Ville au moyen de deux offres à commandes. Ces services sont offerts autant en hiver que pendant les autres saisons et peuvent être utilisés pour faciliter la circulation routière sur la portion prédéfinie du réseau routier.

### **2.2. La Ville doit-elle suivre les traces du gouvernement ontarien en lançant un programme publicitaire demandant aux automobilistes de ne pas ralentir la circulation d'une artère principale en cas de tamponnage mineur?**

Le Service de police d'Ottawa (SPO) met actuellement en œuvre une initiative qui changera la façon dont les collisions sont rapportées. Dans le cadre de cette initiative, trois centres de signalement des collisions seront créés; les accidentés y seront orientés si aucune blessure ni aucun dommage public ne sont constatés et que les véhicules sont en état de marche.

En 2011, le SPO a reçu près de 18 000 déclarations de collisions, dont 27 % ont été faites en personne au poste de police. Pour les 13 000 signalements restants (73 %), les agents du SPO se sont rendus sur place. En général, la police répond à un appel de collision en 32 minutes. De plus, les agents de police sur place prennent en moyenne 72 minutes pour dégager la chaussée, et donc il peut s'écouler jusqu'à une heure et demie avant que tous les véhicules soient retirés de la chaussée.

Puisque la majorité des collisions ont lieu sur les artères et les routes collectrices de la ville, elles réduisent grandement la capacité routière, particulièrement aux heures de pointe. À l'heure actuelle, environ 80 % des collisions n'entraînent aucune blessure, ce qui signifie qu'il y aura une importante amélioration de la capacité routière lorsque le nouveau système de signalement sera en place. Une fois ce système opérationnel, nous nous attendons à ce que les automobilistes impliqués dans une collision n'entraînant ni blessure ni dommage à l'infrastructure publique dégagent la route, améliorant ainsi la capacité routière.

Dans le cadre de cette initiative, le SPO lancera une campagne médiatique au cours du premier trimestre de l'année 2013 pour faire connaître les changements, notamment la consigne aux automobilistes de retirer leur véhicule de la route et de déclarer l'incident.



### **3. En tant que capitale accueillant son lot d'événements spéciaux et de manifestations, parfois sans préavis, quelles mesures la Ville prend-elle pour que la circulation et le transport en commun ne soient pas perturbés?**

En vertu du *Règlement sur les événements spéciaux* (Règlement municipal n° 2001-260), une demande de permis doit être déposée auprès du directeur général pas moins de vingt-huit (28) jours avant la tenue d'un événement spécial. Une fois la demande reçue, elle est étudiée et, le cas échéant, l'Équipe consultative des événements spéciaux (ECES) se réunit pour discuter des répercussions de l'événement. L'ECES est constituée d'intervenants internes importants (le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, le Service paramédic d'Ottawa, OC Transpo, le Centre de services des manifestations, la Direction de la circulation routière, le Service des communications générales, les conseillers de quartier touchés et l'Unité de gestion de la circulation), ainsi que d'autres personnes, dont le demandeur si c'est nécessaire. Une fois la question résolue, si l'événement nécessite la fermeture de voies publiques, le demandeur doit en informer au moins dix jours à l'avance les résidences, les commerces, les églises et toute autre institution ou organisation susceptible d'être touchée par l'événement.

Le processus opérationnel du Centre de services des manifestations est mis à jour par le biais de Service Ottawa : un nouveau logiciel (Envista) sera intégré au processus pour permettre aux demandeurs de permis d'avoir un aperçu des conflits entre les travaux de construction et leur événement afin que l'itinéraire ou l'emplacement de l'activité ne gêne pas la circulation routière ni le transport en commun. Par ailleurs, ce logiciel donnera la possibilité au personnel de valider et d'approuver les itinéraires, l'emplacement, les dates et les heures des événements et simplifiera la coordination des événements spéciaux et des projets de construction.

### **4. La Ville peut-elle adopter un préavis minimum pour informer les citoyens de toute perturbation de la circulation causée par des travaux?**

L'article 5 du *Règlement sur les travaux routiers* (Règlement municipal n° 2003-445) contient les exigences minimales concernant les préavis liés au terrassement de routes et aux travaux routiers.

En général, un minimum de deux (2) jours ouvrables est requis pour émettre un préavis lorsque des résidents et des commerces adjacents à la route et au réseau routier sont touchés. Si l'itinéraire du transport en commun doit être modifié, il faut émettre un préavis au moins cinq (5) jours ouvrables avant le début des travaux.

### **5. La Ville a-t-elle pensé à fusionner le Centre de contrôle des Opérations de transport en commun avec la Direction de la circulation routière en un**

## **« centre de commandement » semblable au Centre de régulation de la circulation intégré de Londres?**

Le Centre de régulation de la circulation, situé sur l'avenue Loretta, transmet les enregistrements de plus de 180 caméras de circulation à OC Transpo ainsi qu'à nos autres partenaires, notamment les paramédicaux, les pompiers, les policiers et la Ville de Gatineau. Il en résulte donc un centre d'opérations conjoint « virtuel ». Lors d'accidents majeurs ou d'événements tels que des collisions, des conditions météorologiques extrêmes, des événements spéciaux et des visites de chefs d'État dans la ville, le groupe de gestion de la circulation en cas d'urgence (GGCU), constitué des intervenants susmentionnés et d'autres, se réunit au centre de l'avenue Loretta. De là, les intervenants peuvent mieux gérer et coordonner leurs opérations lors d'événements prévus et imprévus, minimisant ainsi les perturbations du réseau routier de la Ville.

Bien que le Centre de régulation de la circulation situé sur l'avenue Loretta soit un élément crucial de la stratégie de gestion de la circulation de la Ville, il doit travailler de concert avec les autres unités opérationnelles sur la circulation, elles aussi situées sur l'avenue Loretta, telles que celles de l'ingénierie de la circulation, de l'installation et l'entretien des feux de circulation ainsi que de la signalisation et les communications. En plus de l'interdépendance en matière de personnel et de fonctionnement, il serait coûteux de déménager l'infrastructure de communications (câbles à fibre optique, lignes téléphoniques, serveurs informatiques, etc.) utilisée pour envoyer des données et des vidéos de l'avenue Loretta à un autre site, et vice-versa. Si les installations de l'avenue Loretta ont un jour à être relocalisées, le personnel devra chercher un moyen de loger divers organismes sous un même toit.

Le Centre de contrôle des Opérations de transport en commun entretient une relation importante et partage son environnement de travail avec le centre des communications du *Règlement du transport en commun*. Ce règlement régit le réseau de télévision en circuit fermé dans les installations du transport en commun, qui comprend le Transitway et les stations. Le Centre de contrôle des Opérations de transport en commun utilise ces renseignements visuels pour résoudre les problèmes qui surviennent sur le Transitway et dans l'O-Train, comme les interruptions de service et les demandes de renseignements des clients. Le travail intégré et la communication directe entre la Direction des opérations du transport en commun et le centre des communications du *Règlement du transport en commun* font en sorte que les réponses aux perturbations du service, particulièrement celles en lien avec la sécurité, minimisent les répercussions de ces perturbations sur les usagers d'OC Transpo.

## **6. Serait-il possible de mettre au point un programme exhaustif regroupant divers services et autorités nommé « Ottawa en mouvement : votre temps**

**est important », qui viserait une circulation routière et un transport en commun efficaces en tout temps sur le réseau d'artères principales de la Ville?**

La sensibilisation de la communauté jouera un rôle important dans la gestion de la mobilité au cours des six prochaines années, puisque notre infrastructure de transport subira une importante modernisation. Dans son budget de 2012, la Ville d'Ottawa a présenté *Ottawa, on se déplace*, un programme de financement accéléré de projets d'immobilisations qui suit l'orientation du Conseil visant à maximiser les choix de transport tout en préservant la mobilité des personnes et des biens en prévision de la construction du train léger d'Ottawa. Le Portefeuille Urbanisme et Infrastructure collabore avec tous les services de la Ville pour faire d'*Ottawa, on se déplace* un programme de sensibilisation communautaire intégré favorisant l'efficacité de la circulation routière et du transport en commun pour tous les usagers de la route, y compris les usagers des artères utilisées par le transport en commun. Ce travail comprendra une variété d'initiatives de communication et d'éléments opérationnels, tels que la mise en œuvre élargie des stratégies de gestion des systèmes de transport, des initiatives de gestion de la demande en transport et la coordination continue des travaux de construction pour maximiser la circulation sur les routes principales.

Des thèmes d'image de marque particuliers, comme « Ottawa en mouvement : votre temps est important », seront envisagés lors de l'élaboration de produits de communication et de messages clés pour *Ottawa, on se déplace*.

**6.1 Cette initiative ferait appel à la Police provinciale de l'Ontario; au Service de police d'Ottawa; aux services des règlements municipaux, de la circulation routière, des communications générales et de l'infrastructure; à OC Transpo et à Para Transpo; aux transporteurs ferroviaires, notamment VIA Rail et le Chemin de fer Canadien Pacifique; et, enfin, aux entreprises locales de services publics.**

Grâce à *Ottawa, on se déplace* et à d'autres initiatives interorganismes telles que le groupe de gestion de la circulation en cas d'urgence, la Ville continuera à collaborer avec les services des règlements municipaux, de la circulation routière et des communications générales, ainsi que d'autres intervenants comme la Police provinciale de l'Ontario, la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, Transports Québec, le Service de police d'Ottawa, OC Transpo, Para Transpo et d'autres partenaires concernés par la mobilité à Ottawa.

### **Résumé des mesures en cours**

Les mesures suivantes sont en cours, ou elles seront mises en œuvre d'ici le début de la saison de construction de 2013. Ces mesures, combinées aux initiatives de la Stratégie de gestion du système de transport approuvées par le Conseil en mai 2012, feront en sorte que le réseau routier de la Ville fonctionne à son plein potentiel.

### Gestion de la circulation

#### Amendes liées aux règlements municipaux et gestion de la construction

- Travaux publics, en collaboration avec les Services d'infrastructure et les services de construction, travaillera avec le Comité de l'industrie de la construction lourde pour régler les problèmes liés à la circulation et à la conformité aux règlements municipaux sur les travaux routiers ainsi que pour favoriser la conformité volontaire au sein de l'industrie.
- Le Service des travaux publics travaillera avec les services de construction des Services d'infrastructure pour rédiger des dispositions dans leurs contrats leur permettant d'annuler les clauses de rendement si les conditions de gestion de la circulation ne sont pas respectées, ainsi que pour étudier les clauses des contrats qui imposent le paiement de pénalités si ces mêmes conditions ne sont pas respectées.
- Ils mettront à jour le *Règlement sur les travaux routiers* dans le but d'augmenter les amendes qui y sont liées, les faisant passer du maximum actuel de 500 \$ à la nouvelle limite de 1 000 \$ établie par la province.
- Ils travailleront avec le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire pour veiller au respect de l'échéancier des éléments de mobilité du train léger concernant la location des voies et la non-obstruction de la circulation routière pendant les heures de pointe.

#### Portion prioritaire du réseau routier

- Le Service des travaux publics établira un processus de définition d'une portion prioritaire du réseau routier, qui comprend les installations du transport en commun pendant les saisons de construction lourde. Il ciblera aussi les initiatives de gestion de la circulation à mettre en place, telles que des modifications aux règlements relatifs au bord de la rue, des services de dépanneuse, la construction nocturne, l'optimisation de la signalisation, la surveillance accrue, la mise en application rigoureuse des règlements municipaux et des restrictions concernant l'empiètement, pour n'en nommer que quelques-unes. Ce travail pourrait inclure une prolongation des restrictions lors des heures de pointe sur certains couloirs pour assurer la fluidité de la circulation. Chaque situation sera évaluée individuellement, et les intervenants touchés seront consultés

avant la mise en œuvre.

#### Services de dépanneuse

- Travaux publics collaborera avec les Services des règlements municipaux et le Service de police d'Ottawa pour élaborer un plan visant à utiliser les contrats actuels des services de dépanneuse attribués par le personnel de la Ville au moyen d'offres à commandes afin que les voies de la portion prioritaire du réseau routier soient dégagées pendant les heures de pointe.

#### Collisions de véhicules

- Travaux publics travaillera avec le SPO et les Communications générales pour contribuer à l'élaboration de messages dans le cadre de la nouvelle procédure de déclaration des collisions du SPO qui sera mise en place au cours des six premiers mois de l'année 2013. Ces messages mettront l'accent sur la nécessité pour les automobilistes impliqués dans des collisions mineures (qui représentent près de 80 % du nombre total de collisions) de dégager la route dès que possible et de rapporter leur accident dans un centre de signalement des collisions dans les 24 heures.

#### Coordination des événements spéciaux, des manifestations et de la construction

- Travaux publics collaborera avec le Centre de services des manifestations pour tirer le meilleur parti de leur nouvelle application de portail Web sur les permis d'événements et de manifestations ainsi que du logiciel qui y est associé pour minimiser et éviter les conflits et les effets sur la circulation routière de la portion prioritaire du réseau routier.
- Ils continueront à collaborer avec le SPO et les autres services de police pour minimiser les répercussions des manifestations.
- Ils travailleront avec les Services techniques et administratifs des Services d'infrastructure pour minimiser les conflits et les répercussions liés aux travaux de construction et aux détours, par l'implantation et l'utilisation d'Envista, le logiciel d'optimisation du réseau routier et de gestion de la construction.

#### Communications liées à la gestion de la circulation

##### *Ottawa, on se déplace*

- Le Service des travaux publics collaborera avec *Ottawa, on se déplace* et les Communications générales pour élaborer des messages efficaces et des services visant à réduire les effets de la construction, dont des renseignements clés offerts aux voyageurs, peu importe leur moyen de

transport, via un portail Web complet et interactif, les médias sociaux et les médias traditionnels (les journaux, la radio et la télévision).

### Gestion du réseau de transport

Travaux publics élaborera le plan d'un système de renseignements en temps réel pour les usagers de la route et en fera la promotion auprès de ceux-ci au moyen de nombreux moyens de communication. Citons par exemple un projet de validation de principes ayant recours à des technologies et à des techniques de communication de pointe qui sera utilisé le long du couloir de la route 174 et qui prévoit l'installation de caméras de circulation, de panneaux à messages variables et d'équipement de collecte de données sur la circulation, ainsi que la diffusion de renseignements sur la circulation aux résidents.

De plus, Travaux publics entreprendra un projet conjoint avec l'Université Ryerson visant à fournir des renseignements sur des lieux précis en temps réel aux navetteurs sur leur téléphone intelligent, le système de navigation de bord de leur véhicule, leur tablette électronique, leur ordinateur personnel et les panneaux à messages électroniques au bord de la route. Ainsi, les voyageurs auront accès à des renseignements fiables et pratiques les aidant à faire des choix éclairés.

### Gestion de la demande de transport (GDT)

- Le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance collaborera avec *Ottawa, on se déplace* et les Communications générales pour réduire les déplacements et la dépendance à l'automobile. Pour ce faire, il fera la promotion d'autres moyens de transport en créant un portail Web unique qui offre des renseignements sur les outils et les programmes de GDT, et qui présente des choix de transport viables ainsi que les possibilités d'horaire de travail (comme le télétravail) qui s'offrent aux employeurs et employés.
- Le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance collaborera avec *Ottawa, on se déplace* et les Communications générales pour réduire la demande avant tout en établissant des partenariats avec les organismes fédéraux, les commerces et les membres du milieu universitaire, puisque la mise en œuvre des mesures de GDT est appuyée par d'importantes justifications économiques.

### Règlements municipaux et avis de construction

- Travaux publics travaillera avec les Services des règlements municipaux, les Services juridiques et les Services d'infrastructure pour évaluer les possibilités d'augmenter le délai minimum requis pour émettre un avis avant de commencer des travaux de construction.

## Stratégie de gestion du système de transport

- Le Service des travaux publics mettra en branle les initiatives de la Stratégie de gestion du système de transport approuvées par le Conseil.
  - La mise en place de systèmes perfectionnés de gestion de la circulation qui comprennent des technologies émergentes (ordinateurs, détecteurs, contrôles, communications et dispositifs électroniques). Cette initiative comprendra :
    - l'amélioration des voies pour piétons par l'ajout de décomptes numériques aux feux de circulation;
    - l'amélioration des mesures assurant la priorité aux cyclistes et du contrôle de la circulation;
    - des signaux et des voies de priorité pour le transport en commun;
    - le développement du Centre de régulation de la circulation et la prolongation de ses heures d'ouverture;
    - l'augmentation du réseau de caméras de circulation du système central de contrôle de la circulation;
    - des améliorations aux feux de circulation et aux communications, dont de meilleures installations de transfert de données et l'ajout de personnel pour prolonger les heures d'ouverture.
  
- L'élaboration et la mise en place d'un système d'information pour les usagers de la route pour fournir des renseignements au public sur les conditions routières et les possibilités de transport afin de les aider à planifier leur transport avant de partir et pendant leur déplacement. Cette initiative comprendra :
  - des mises à jour du service Web d'information pour les usagers de la route qui concordent avec les renseignements actuels de la carte de circulation interactive;
  - l'amélioration de la gestion des incidents de circulation;
  - un système intégré d'information pour les usagers de la route dans la région de la capitale nationale mieux harmonisé avec les systèmes du ministère des Transports de l'Ontario et du ministère des Transports du Québec.
  
- La mise en place d'innovations, de collaborations et de solutions techniques en matière de gestion du système de transport (GST) qui permettent la collecte de données, leur archivage et l'offre de solutions de gestion sur la circulation et les usagers de la route, et ce, en temps réel. Cette initiative comprendra :
  - la collaboration avec des intervenants externes en lien étroit avec

- les systèmes de surveillance par caméra de circulation des ministères des Transports de l'Ontario et du Québec;
- des technologies et services novateurs en matière de GST faisant appel à davantage d'outils et de techniques de collecte de données pour présenter en temps réel le débit de circulation et la durée des déplacements.