



Comité des transports

Procès-verbal 10

Le mercredi 2 septembre 2020

9 h 30

Participation par voie électronique

La participation à cette réunion a eu lieu par voie électronique, conformément à l'article 238 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, dans sa version modifiée par le projet de loi 197, soit la *Loi de 2020 visant à favoriser la reprise économique face à la COVID-19*.

- Nota : 1. Le soulignement indique qu'il s'agit d'une nouvelle recommandation ou d'une recommandation modifiée approuvée par le Comité.*
- 2. À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront normalement présentés au Conseil le 9 septembre 2020 dans le rapport no 10 du Comité des transports.*
- 3. Veuillez prendre note que les votes et les avis contraires consignés dans la présente suite à donner doivent être considérés comme étant PRÉLIMINAIRES jusqu'à ce que le procès-verbal de la réunion soit confirmé par le Comité.*

Présents : Président: Councillor T. Tierney
 Vice-Président: Councillor J. Leiper
 Conseillers: G. Darouze, L. Dudas, E. El-Chantiry, M. Fleury, A.
 Hubley, M. Luloff, S. Menard

Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêts n'est déposée.

Adoption de procès-verbaux

Procès-verbal 9 - 3 juin 2020

CONFIRMÉ

Communications

Réponses aux demandes de renseignements

- TRC 02-20 - Normes relatives au style des trottoirs

Motion

Motion du conseiller M. Fleury

IL EST RÉSOLU QUE, conformément au paragraphe 89(3) du Règlement de procédure, le Comité des transports approuve l'ajout de la réponse à la demande de renseignements TRC 02-20 sur les normes relatives aux styles de trottoir à l'ordre du jour de sa réunion d'aujourd'hui.

ADOPTÉE

Le conseiller Mathieu Fleury remercie les employés pour leur travail et demande plus de précisions quant à leurs intentions relatives à la révision des normes.

Carina Duclos, directrice des Services d'infrastructure de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, indique que le personnel comprend les préoccupations des membres du Conseil et de la communauté quant aux normes relatives aux trottoirs. Elle ajoute qu'un examen complet aura lieu en 2020-2021. Afin d'obtenir des commentaires sur les normes relatives aux trottoirs et sur les opérations d'entretien, cet examen comprendra plusieurs consultations publiques.

- OCC 20-16 - Processus de planification et de conception de l'infrastructure

SERVICES DES TRANSPORTS

1. Étude du transport collectif de la STO dans le quartier ouest de Gatineau :
intégration dans le réseau d'Ottawa

ACS2020-TSD-PLN-0005

À l'échelle de la ville

Recommandation du rapport

Que le Comité des transports et le Conseil municipal prennent connaissance de ce rapport provisoire pour information.

Vivi Chi, directrice, Planification des transports, Direction générale des transports donne une présentation détaillée sur le sujet, dont une copie est conservée au greffe municipal. John Manconi, directeur général des Transports, Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun, Direction générale des transports, Patrick Leclerc, directeur du développement, du marketing et des communications, STO et Myriam Nadeau, présidente du conseil d'administration de la STO sont aussi présents et répondent aux questions.

Pour faire suite à la demande du conseiller Fleury, la Direction générale des transports s'engage à collaborer avec le Bureau du greffier municipal avant la réunion du Conseil du 9 septembre pour trouver comment intégrer les principes qu'il propose ci-dessous en vue d'orienter la prochaine initiative d'engagement du personnel et de définir les attentes envers la STO et la Ville de Gatineau :

- Harmonisation avec les objectifs d'OC Transpo et de la Ville d'Ottawa, soit moins d'autobus au centre-ville et bonification du transport en commun
- Intégration au train léger
- Privilégier ce qui est souterrain
- Nouvelles considérations pour les zones d'emploi (Chambre de commerce d'Ottawa et grands employeurs, dont Services publics et

Approvisionnement Canada)

Au terme de la période de discussions et de questions au personnel, le Comité ADOPTE la recommandation du rapport telle quelle.

Bureau du greffier municipal

2. Rapport de situation – Demandes de renseignements et motions du Comité des transports pour la période se terminant le 21 août 2020

ACS2020-OCC-TRC-0009

À L'échelle de la ville

Recommandation du rapport

Que le Comité des transports prenne connaissance du présent rapport.

REÇU

Articles des conseillers

Conseiller J. Leiper

3. Réduction de la vitesse en zone résidentielle dans Westboro, le parc McKellar, et l'Hôpital Civic

ACS2020-OCC-TRC-0008

Kitchissippi (15)

Recommandations du rapport

Que le Comité des transports recommande ce qui suit au Conseil :

1. **Abaisser la limite de vitesse à 30 km/h par l'installation de panneaux de vitesse à l'entrée des secteurs résidentiels délimités par :**

- a) le chemin Sherbourne à l'ouest, l'avenue Byron au nord, l'avenue Churchill à l'est, l'avenue Carling au sud (zone 1);
 - b) l'avenue Parkdale à l'ouest, l'avenue Carling au sud, la rue Preston à l'est, l'avenue Gladstone au nord (zone 2);
2. Limiter la vitesse à 30 km/h sur l'avenue Bayswater entre l'avenue Gladstone et la rue Somerset

ADOPTÉE

Conseiller S. Menard

4. Réduction de la vitesse en zone résidentielle dans le Vieil Ottawa-Sud et le Vieil Ottawa-Est

ACS2020-OCC-TRC-0007

Capitale (17)

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver l'abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h par l'installation de panneaux de vitesse à l'entrée des zones suivantes :

- a) Vieil Ottawa-Est à l'ouest de la rue Main entre l'avenue Riverdale et l'avenue Hawthorne, comme il est indiqué dans le document 1 du rapport;
- b) Vieil Ottawa-Sud et Vieil Ottawa-Est entre la rue Bank et la rue Main, au sud de la promenade Echo et de l'avenue Riverdale, comme il est indiqué dans le document 2 du rapport.

ADOPTÉE

5. Installation d'équipement d'amélioration de la sécurité sur le pont du canal de la rue Bank

ACS2020-OCC-TRC-0010

Capitale (17)

Recommandations du rapport

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

- 1. La conception proposée du pont de la rue Bank, telle que décrite dans le présent rapport;**
- 2. Le transfert d'une somme de 300 000 \$ destinée au projet no 909077, modernisation des installations de la DGLCI grâce à des fonds affectés au projet d'aire de jets d'eau du quartier Capitale et désormais abandonné, vers le projet no 908587, projet de pont du canal et ponceau de la rue Bank;**
- 3. Que ce projet soit admissible à d'éventuels fonds de relance des gouvernements fédéral et provincial pour infrastructure d'appui au transport actif.**

Avant de recevoir les intervenants, le conseiller Menard présente la motion suivante :

Motion

Motion du conseiller S. Menard

ATTENDU QUE le rapport intitulé « Installation d'équipement d'amélioration de la sécurité sur le pont de la rue Bank sur le canal Rideau » (ACS2020-OCC-TRC-0010) a été diffusé avec l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports du 3 septembre 2020; et

ATTENDU QUE les sections sur les « Répercussions juridiques » et les « Répercussions sur l'accessibilité » sont des éléments obligatoires dans chaque rapport; et

ATTENDU QUE, depuis la diffusion du rapport original, le conseiller Menard a eu l'occasion de collaborer avec des employés des Services juridiques et du

Bureau de l'accessibilité de la Ville pour étayer la prise en compte de l'accessibilité dans le rapport, y compris la possibilité de consulter le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville; et

ATTENDU QUE les sections révisées sur les répercussions juridiques et l'accessibilité, ci-jointes en tant que document 1 et document 2, devraient être intégrées au rapport avant qu'il ne soit présenté au Conseil;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports approuve les révisions aux pages 15 et 16 du rapport, jointes aux présentes motions en tant que documents 1 et 2*, c'est-à-dire les sections portant sur les répercussions juridiques et l'accessibilité, et les fasse intégrer au rapport qui sera présenté au Conseil le 9 septembre 2020.

**Voir l'Annex A ci-joint*

Le Comité reçoit les trois intervenants suivants :

- Michael Powell
- Barbara Greenberg*, Bike Ottawa
- Sue Neill*, Old Ottawa South Community Association

Leurs commentaires portent notamment sur ce qui suit :

- La nécessité d'améliorer la sécurité de tous ceux qui traversent le pont
- La conception proposée, bien qu'imparfaite, qui offre un compromis
- L'idée d'ajouter une barrière pour améliorer la sécurité des personnes de tous âges qui longent la voie réservée aux autobus
- Les inquiétudes concernant les sentiers polyvalents surélevés de chaque côté du pont qui seraient utilisés par les cyclistes et les piétons
- Les autres préférences de conception

Des observations écrites ont également été reçues des personnes suivantes :

- Courriel du 27 août de Graham Carpenter
- Courriel du 27 août de Tom Lawson

- Courriel du 27 août de Wallace McLean
- Courriel du 28 août de David Brown
- Courriel du 28 août de la Glebe Community Association
- Courriel du 31 août de Heather Thomson
- Courriel du 31 août d'Eric Bing
- Courriel du 1^{er} septembre de la CCN

[Les personnes et les groupes dont le nom est marqué d'un astérisque ont fourni des observations écrites. Celles-ci sont conservées au greffe municipal.]*

Au terme des discussions, le Comité examine la motion suivante :

Motion No. TRC 2020-10/2

Motion du conseiller S. Menard

ATTENDU QUE le rapport intitulé « Installation d'équipement d'amélioration de la sécurité sur le pont de la rue Bank sur le canal Rideau » (ACS2020-OCC-TRC-0010) a été diffusé avec l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports du 3 septembre 2020; et

ATTENDU QUE les sections sur les « Répercussions juridiques » et les « Répercussions sur l'accessibilité » sont des éléments obligatoires dans chaque rapport; et

ATTENDU QUE, depuis la diffusion du rapport original, le conseiller Menard a eu l'occasion de collaborer avec des employés des Services juridiques et du Bureau de l'accessibilité de la Ville pour étayer la prise en compte de l'accessibilité dans le rapport, y compris la possibilité de consulter le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville; et

ATTENDU QUE les sections révisées sur les répercussions juridiques et l'accessibilité, ci-jointes en tant que document 1 et document 2, devraient être intégrées au rapport avant qu'il ne soit présenté au Conseil;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports approuve les révisions aux pages 15 et 16 du rapport, jointes aux présentes motions en tant que documents 1 et 2*, c'est-à-dire les

sections portant sur les répercussions juridiques et l'accessibilité, et les fasse intégrer au rapport qui sera présenté au Conseil le 9 septembre 2020.

**Voir l'Annex A ci-joint*

ADOPTÉE

Le Comité ADOPTE ensuite le rapport dans sa version modifiée.

Avis de motions (pour examen lors d'une réunion subséquente)

Motion

Motion du conseiller M. Luloff *(de la part de conseillère J. Harder)*

ATTENDU QUE l'élargissement de la promenade Strandherd est en cours de réalisation entre la promenade Maravista et le chemin Jockvale;

ATTENDU QUE la courte distance (100 m) séparant le carrefour de la promenade McKenna Casey et de la promenade Strandherd du passage à niveau soulève des préoccupations de sécurité pendant les travaux, et que la fermeture de la promenade McKenna Casey est requise;

ATTENDU QUE la promenade Strandherd sera construite sur un pont surplombant le passage à niveau et que la promenade McKenna Casey doit être fermée définitivement à la fin des travaux, puisque la courte distance séparant le passage à niveau et l'intersection avec la promenade McKenna Casey est insuffisante pour tenir compte de la différence de hauteur;

ATTENDU QUE la promenade McKenna Casey offre un autre choix d'itinéraire est-ouest pour traverser l'autoroute 416 et relier la promenade Moodie à la collectivité de Barrhaven, avec des volumes de circulation toujours plus importants d'une année à l'autre, et que la fermeture de la promenade McKenna Casey entraînerait une déviation ajoutant une distance de déplacement de 5,3 km (sept à dix minutes supplémentaires), sur un parcours traversant une série de sept carrefours munis de feux entre la promenade Moodie à l'angle de Fallowfield et la promenade Strandherd à l'angle de la voie des concessionnaires automobiles;

ATTENDU QUE l'élargissement de la promenade Strandherd a pour objet d'atténuer les effets de la fermeture de la promenade McKenna Casey grâce à une modification à l'étude d'évaluation environnementale de la promenade Strandherd permettant la réalisation d'un nouveau tracé de la promenade McKenna Casey;

ATTENDU QUE le financement de la modification à l'étude d'évaluation environnementale et de la conception est disponible dans le cadre du projet d'élargissement de la promenade Strandherd;

ATTENDU QU'un aménagement prévu est en cours de réalisation le long des promenades McKenna Casey et Strandherd, et qu'il est possible de modifier le tracé de la promenade McKenna Casey et de l'intégrer dans le cadre de cet aménagement prévu;

ATTENDU QUE le Plan directeur des transports désigne la promenade McKenna Casey, à l'est de l'autoroute 416, comme étant une route collectrice principale dont le tracé a été modifié pour relier la promenade Strandherd;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports enjointe au personnel de la Direction générale des transports et de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de rédiger un addenda à l'évaluation environnementale sur l'élargissement de la promenade Strandherd, afin d'examiner le nouveau tracé de la promenade McKenna Casey, et de rédiger un document de conception préliminaire et détaillée, dans le cadre du budget actuel du projet d'élargissement de la Strandherd.

Demandes de renseignements

Conseiller M. Fleury *(de la part de K. Egli)*

En prévision de l'hiver qui s'annonce et de la probabilité que la COVID-19 reste un problème auquel la Ville sera confrontée, notamment en considérant le fait que de nombreux employés continueront de travailler à la maison, nous vous saurions gré de fournir en temps opportun les renseignements suivants au Conseil, afin que les résidents d'Ottawa sachent à quoi s'attendre relativement au protocole et aux pratiques de déneigement;

1. Quel est le plan de déblaiement et d'enlèvement de la neige permettant de

dégager et de rendre accessibles les trottoirs et les sentiers polyvalents sur le territoire municipal, puisque ceux-ci seront vraisemblablement plus fréquentés par les personnes qui travaillent à domicile et qui emmènent leurs enfants à l'école?

2. Quel est le plan permettant le déblaiement et l'enlèvement réguliers de la neige, compte tenu du fait que davantage d'automobiles risquent d'être stationnées toute la journée en bordure de rue en cette période où les gens continuent de travailler à domicile?
3. Qu'attend-on des résidents pour permettre le déblaiement et l'enlèvement de la neige efficaces et en temps opportun?
4. Les interdictions de stationner seront-elles encore appliquées pour permettre le déblaiement et l'enlèvement de la neige et, le cas échéant, comment seront-elles modifiées pour tenir compte du plus grand nombre d'automobiles stationnées en bordure de rue en raison du travail à domicile?
5. Comment et quand ces plans et/ou ces modifications en matière de déblaiement et d'enlèvement de la neige seront-ils rendus publics?

AUTRES QUESTIONS

LEVÉE DE LA SÉANCE

La séance est levée à 11 h 19.

Coordonnatrice du comité

Président

Annex A – Revised Legal and Accessibility Implications section for report *Installation of Safety Enhancements on Bank Street Canal Bridge*

Document 1 – Répercussions juridiques

Il pourrait y avoir des obstacles juridiques à l’approbation du concept proposé.

Le Règlement de l’Ontario 191/11 (Normes d’accessibilité intégrées) – le règlement NAI –, pris en application de la *Loi de 2005 sur l’accessibilité pour les personnes handicapées de l’Ontario* (« LAPHO ») comporte les normes pour la conception des espaces publics. Ces normes, en vigueur à la Ville depuis le 1^{er} janvier 2016, prescrivent certaines particularités techniques relatives aux parcours de circulation extérieurs « nouveaux » ou « réaménagés » comme les sentiers polyvalents. Ces normes d’accessibilité prescrites s’appliquent à une « organisation assujettie », donc la Ville dans le cas présent puisque le sentier polyvalent proposé sera situé sur une voie publique municipale.

Chaque semestre, la Ville est tenue de rendre compte à la Direction générale de l’accessibilité pour l’Ontario de sa conformité à la LAPHO, afin de confirmer que ses exigences en matière d’accessibilité sont conformes à la loi. Si la Ville fait état d’une non-conformité dans le rapport d’accessibilité, elle devra s’en expliquer et la Direction générale de l’accessibilité pourrait exiger la présentation d’un plan de mise en conformité. La non-conformité à la LAPHO est sujette à examen du directeur provincial désigné en vertu de la loi, et les mesures coercitives prises peuvent comprendre des inspections et la délivrance d’ordonnances de produire des rapports d’accessibilité ou de rectifier la non-conformité. De telles ordonnances peuvent faire l’objet d’appels devant le tribunal provincial désigné. Le non-respect d’une ordonnance peut donner lieu à des pénalités ou à des frais administratifs.

Dans des cas exceptionnels, des exemptions peuvent s’appliquer lorsque l’organisation assujettie est en mesure de démontrer l’impossibilité de se conformer aux normes prescrites applicables aux parcours de circulation extérieurs en raison de contraintes physiques ou propres à l’emplacement qui empêchent toute modification des lieux ou l’ajout d’éléments.

Par conséquent, le sentier polyvalent proposé doit être conforme aux normes pertinentes de la LAPHO.

Les propres normes de conception accessible de la Ville (« NCA ») ont été élaborées en 2015 dans le but d’améliorer les objectifs fixés par la LAPHO. Les NCA renforcent

les normes prescrites par la LAPHO et, dans certains cas, les dépassent. Le personnel rend compte annuellement au Comité et au Conseil au sujet de la conformité de la Ville aux NCA.

En outre, il est noté que le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville a adopté lors de sa réunion du 26 mai 2020 une motion comportant la résolution suivante :

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE, pour plus de clarté, le CCA fasse en sorte que les besoins des personnes âgées et des personnes handicapées en matière de sécurité et d'accessibilité aient préséance sur les besoins des autres utilisateurs des sentiers polyvalents; et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le CCA recommande officiellement au personnel de concevoir et d'aménager des sentiers polyvalents en respectant toutes les normes énoncées dans le Code des droits de la personne, la Politique sur l'accessibilité et les normes de conception accessible, et que l'Optique d'équité et d'inclusion de la Ville soit appliquée afin de s'assurer que l'esprit et les objectifs de ces textes faisant autorité soient également respectés et atteints; et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le CCA recommande officiellement au personnel de consulter le Comité et d'autres groupes de personnes handicapées, afin de déterminer les pratiques exemplaires à appliquer dans la conception des sentiers polyvalents et ainsi garantir la sécurité et l'accessibilité des personnes handicapées et des personnes âgées; et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le CCA recommande officiellement la mise en place de meilleurs outils de communication aux résidents au sujet de la sécurité et des protocoles adéquats en matière de sentiers polyvalents (situation où il faut descendre de vélo et marcher dans un sentier polyvalent, limites de vitesse, utilisation d'une cloche, etc.); et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le CCA demande la diffusion de la présente motion à tous les membres du personnel de la

Direction générale des transports et de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique concernés par la conception et l'aménagement de sentiers polyvalents.

Document 2 – Répercussions sur l'accessibilité

La Ville reconnaît que les sentiers polyvalents peuvent représenter des obstacles pour les personnes handicapées, comme le souligne la motion susmentionnée et approuvée par le Comité consultatif sur l'accessibilité le 26 mai 2020. Par suite de cette motion, la Ville a reçu pour consigne d'accorder la priorité à la sécurité des piétons dans la conception des sentiers polyvalents.

L'accessibilité des piétons handicapés sera prise en compte tout au long de ce projet, grâce à une surveillance du respect des *Normes de conception accessible* de la Ville et de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (« LAPHO »). Le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) sera consulté lors des étapes de conception fonctionnelle et détaillée, notamment en ce qui concerne les stratégies destinées à limiter les risques pour les piétons handicapés empruntant les sentiers polyvalents. Le CCA sera également consulté au sujet des effets sur le transport en commun, y compris les emplacements d'arrêt d'autobus susceptibles d'être modifiés. Des consultations ciblées seront également menées avec la section régionale d'Ottawa de l'INCA, dont les bureaux se trouvent au parc Lansdowne. Le Bureau de l'accessibilité de la Ville restera disponible en tant que ressource, notamment pour aider au processus de consultation et veiller à l'application d'une « optique » d'accessibilité à toutes les étapes du projet.

