



Comité des transports

Procès-verbal 16

Le mercredi 3 mars 2021

9 h 30

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. Veuillez noter que ces procès-verbaux doivent être considérés comme étant PRÉLIMINAIRES jusqu'à ce qu'ils soient confirmés par le Comité.*
- 2. Le soulignement indique qu'il s'agit d'une nouvelle recommandation ou d'une recommandation modifiée approuvée par le Comité.*
- 3. À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront présentés au Conseil le 10 mars 2021 dans le rapport no 16 du Comité des transports.*

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

Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêts n'est déposée.

Adoption de procès-verbaux

Procès-verbal 15 - 3 février 2021

CONFIRMÉ

Communications

Réponses aux demandes de renseignements

- TRC 05-20 - Coordination des travaux de construction

Services des transports

1. Recommandations découlant de l'étude de circulation sur le chemin Albion (entre la rue Bank et le chemin Lester)

ACS2021-TSD-PLN-0003

Gloucester-Southgate (10)

Recommandation du rapport

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver le plan recommandé pour le chemin Albion, comme il est décrit dans le présent rapport.

Heidi Cousineau, gestionnaire de programme, Gestion de la circulation locale, Direction générale des transports présente Justin Swan, gestionnaire principal de projet, Transport durable, Direction générale des transports, qui donne une présentation détaillée du rapport. Une copie de la présentation PowerPoint est conservée au Bureau du greffier municipal.

Au terme d'une période de discussion et de questions pour le personnel, le Comité ADOPTE le rapport tel quel.

2. Recommandations de l'étude d'évaluation environnementale des voies prioritaires du transport en commun et réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé sur le chemin Blair (entre la station Blair et le chemin Innes)

ACS2021-TSD-PLN-0001

Innes (2), Beacon Hill-Cyrville (11)

Recommandations du rapport

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

- 1. d'approuver la conception fonctionnelle du chemin Blair pour les voies prioritaires du transport en commun et réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (entre la station Blair et le chemin Innes), décrite dans le présent rapport et dans les pièces justificatives;**
- 2. de demander au personnel de finaliser le Rapport de l'étude environnementale et de le publier pour la durée de l'examen public de 30 jours conformément au processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale de l'Ontario.**

Le Comité a reçu les communications écrites des personnes suivantes :

- Courriel du 24 février 2021 de Derek Grant
- Courriel du 24 février 2021 de Pierre Routhier
- Courriel du 2 mars 2021 de l'Association communautaire de Pineview

Frank McKinney, gestionnaire de programme, Planification des transports-évaluation environnementale, Direction générale des transports présente Angela Taylor, gestionnaire principal de projet, Évaluations environnementales, Direction générale des transports, qui donne une présentation détaillée du rapport. Une copie de la présentation PowerPoint est conservée au Bureau du greffier municipal. Est aussi présent pour répondre aux questions : Andrew Harkness, consultant, Morrison Hershfield.

Au terme d'une période de discussion et de questions pour le personnel, le Comité ADOPTE les recommandations du rapport telles que modifiées.

- 3. Rapport annuel – Plan d'action stratégique en matière de sécurité routière**

Recommandations du rapport

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal de :

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

Rob Wilkinson, coordonnateur, Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa, Direction générale des transports donne une présentation détaillée du rapport. Une copie de la présentation PowerPoint est conservée au Bureau du greffier municipal. Sont aussi présents pour répondre aux questions : Phil Landry, directeur, Direction générale des transports, Krista Tanaka, gestionnaire de programme, Sécurité routière et Enquêtes sur la circulation, Direction générale des transports, Steve Bell, chef adjoint, Service de police d'Ottawa et Wendy Stephanson, cheffe des finances, Direction générale des services des finances.

Le Comité reçoit ensuite l'intervenante suivante :

Barbara Greenburg, au nom de Bike Ottawa, remercie le personnel pour tout son travail dans ce dossier. Bike Ottawa se réjouit de savoir que grâce au plan, la limite de vitesse sera de 30 km/h dans les rues du centre-ville, et appuie le travail qui se fait pour l'instauration de feux verts devancés pour les piétons et d'une interdiction de tourner à droite aux feux rouges, deux mesures qui permettent d'améliorer nettement la sécurité routière. Toutefois, Bike Ottawa estime que les interventions ne vont pas assez loin pour réduire le nombre de morts et de blessés.

Après une période de discussion et de questions au personnel, le Comité ADOPTE le rapport tel quel et donne la directive suivante au personnel :

Instructions au personnel

Que le personnel fasse rapport au comité concernant le projet pilote de caméra reliée au bras d'arrêt des autobus scolaires au troisième trimestre de 2021.

Services de planification, de l'infrastructure et de développement économique

4. Édition 2021 du programme d'innovation lié aux terrasses

ACS2021-PIE-RHU-0005

À l'échelle de la ville

Recommandations du rapport

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

1. **Déléguer au gestionnaire des Services des emprises, du patrimoine et du design urbain, en consultation avec le directeur des Services de la circulation et le directeur des Services des routes et du stationnement, les pouvoirs suivants :**
 - a. **Autoriser la fermeture temporaire de tronçons de n'importe quelle rue d'Ottawa jusqu'au 1er janvier 2022, dans le cadre des efforts de relance économique de la Ville d'Ottawa; et**
 - b. **Que ce pouvoir délégué ne soit exercé qu'avec le consentement écrit de la zone d'amélioration commerciale (ZAC) du secteur géographique visé ou, s'il n'y a pas de ZAC, à la condition que les deux tiers des propriétaires d'entreprises de chaque tronçon donnent leur approbation écrite de la fermeture de rue au gestionnaire et aux directeurs susmentionnés;**
2. **Modifier le Règlement régissant les terrasses sur emprise 2017-92, pour l'année 2021 uniquement, de la manière suivante :**
 - a. **Les détenteurs de permis de terrasse sur emprise délivrés en 2021 devront fermer leur établissement à 2 h; et**
 - b. **Le requérant souhaitant participer au programme de petites terrasses de café pourra demander un nombre illimité de places sur sa terrasse (afin d'avoir plus de quatre tables et huit chaises) si l'espace est suffisant.**

3. Modifier les dispositions du Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes, pour l'année 2021 uniquement, afin que les commerçants puissent aménager des espaces temporaires de vente au détail le long de la façade de leur établissement, moyennant des droits de demande de 68 \$, comme pour les petites terrasses de café dans le Règlement régissant les terrasses sur emprise 2017-92, ou des terrasses de vente au détail, moyennant des droits de demande de 372 \$.

Melanie Knight, gestionnaire de programme, Domaine public et Design urbain, Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (DGPIDE), donne une présentation détaillée du rapport. Une copie de la présentation PowerPoint est conservée au Bureau du greffier municipal. Sont aussi présents pour répondre aux questions : Laureen Dinardo, coordonnatrice, Unité des permis et des ententes concernant le domaine public, DGPIDE, Court Curry, gestionnaire, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain, DGPIDE, Roger Chapman, directeur, Services des règlements municipaux, Direction générale des services de protection et d'urgence.

Avant de recevoir les intervenants, le conseiller M. Fleury présente la motion suivante :

Motion

ATTENDU QUE la municipalité exige des permis pour les terrasses sur emprise et les petites terrasses de café, conformément au Règlement de la Ville d'Ottawa régissant les terrasses sur emprise sur les voies publiques (no 2017-92); et

ATTENDU QUE ce règlement fournit le cadre de mise en œuvre des conditions que le directeur général juge nécessaires dans les circonstances pour en assurer le respect, conditions qui sont dans l'intérêt public, y compris concernant les installations connexes proposées, et établir des mesures d'application progressives pour les situations faisant l'objet d'une plainte; et

ATTENDU QUE l'application du règlement dans le cadre du projet pilote de 2021 est une approche globale qui vise l'ensemble des entreprises qui demandent un permis à Ottawa; et

ATTENDU QUE le règlement aborde le traitement des plaintes, le bruit et la

révocation des permis en cas de violation; et

ATTENDU QU'aux fins du présent rapport et de la délivrance des permis pour le marché By, ce dernier est défini comme le secteur délimité par la rue St. Patrick, l'avenue King Edward, la rue Rideau et la promenade Sussex; et

ATTENDU QUE le marché By compte la plus importante concentration d'entreprises ayant un permis de terrasse sur emprise de tous les secteurs commerciaux d'Ottawa; et

ATTENDU QUE les préoccupations relatives à la gestion des foules et à l'amplification sonore (bruit provenant des terrasses et de l'intérieur vers l'extérieur) font ressortir l'importance du bon voisinage et du respect des exigences de permis; et

ATTENDU QUE des préoccupations ont été exprimées concernant les rassemblements excessivement denses et l'impossibilité de respecter la distanciation physique au marché By; et

ATTENDU QUE le marché By occupe une part importante de l'histoire commerciale d'Ottawa et est l'un des secteurs urbains les plus visités par les résidents et les touristes; et

ATTENDU QUE ce secteur comporte un volet commercial et résidentiel dynamique; et

ATTENDU QUE la sécurité des visiteurs et des résidents demeure une priorité pour la Ville; et

ATTENDU QUE le marché By a une situation unique en ce qui a trait aux terrasses; et

ATTENDU QUE les permis de terrasse sur emprise sont assortis de conditions essentielles à la protection des efforts déployés pour ce type de terrasses; et

ATTENDU QUE l'équipe de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (DGPIDE) et les Services des règlements municipaux devront travailler en étroite collaboration pour résoudre les problèmes soulevés dans les plaintes, surveiller de façon proactive le respect des conditions de permis et établir une approche progressive pour les violations;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité recommande de modifier le rapport pour prendre en compte les particularités du marché By et demander aux Services des règlements municipaux d'envisager des mesures coercitives pour ce secteur;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel de la DGPIDE informe régulièrement les conseillers des quartiers ayant des terrasses sur emprise des plaintes formulées, des préoccupations relatives au respect des exigences et de l'approche progressive pour les violations;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel de la DGPIDE informe le Conseil sur l'examen du Règlement de la Ville d'Ottawa régissant les terrasses sur emprise sur les voies publiques à l'automne 2021 afin qu'il s'en inspire pour rédiger un plan pour le printemps 2022.

Le Comité reçoit ensuite les quatre intervenants suivants :

- Norman Moyer, président de l'Association communautaire de la Basse-Ville*, indique son appui pour la motion du conseiller Fleury. Toutefois, il exprime des réserves quant à la prolongation des heures d'ouverture et aux problèmes de bruit et de déchets qui s'ensuivraient. Il indique qu'il faudrait envisager des mesures proactives plutôt qu'un mécanisme de contrôle réglementaire laissant le fardeau de la responsabilité au public. Il aimerait que le personnel se tourne plutôt vers une approche adaptée au marché By, suggérant d'imposer pour les terrasses un loyer commercial pour financer l'application de la réglementation. M. Moyer ajoute qu'il serait préférable que les couloirs de circulation des piétons mesurent 4 mètres de large.
- Mark Kaluski, de la Coalition des zones d'amélioration commerciale (CZAC), souligne les répercussions économiques de la pandémie sur les commerces. La prolongation des heures d'ouverture jusqu'à 2 h du matin serait un avantage indéniable, car ainsi, les bars et restaurants pourraient profiter des heures les plus lucratives. Les commerces veulent rester ouverts et sont conscients des sanctions qu'ils encourent s'ils ne se conforment pas. M. Kaluski comprend que le bruit représente un problème, mais il s'engage à travailler avec les commerces pour qu'ils respectent la réglementation à ce sujet.

- Cheryl Parrott, de la Hintonburg Community Association*, se prononce contre les recommandations du personnel. Elle craint de voir les terrasses sur emprise se multiplier dans les petites rues commerciales et résidentielles, avec tous les problèmes de bruit que cela apporterait. La fermeture obligatoire des terrasses sur emprise à 23 h visait à concilier ces activités avec les besoins du quartier. Elle ajoute que le dépôt d'une plainte sur le bruit auprès de la Ville est parfois un exercice frustrant qui ne donne pas de résultats.
- Jasna Jennings, au nom de la Zone d'amélioration commerciale du marché By, appuie les recommandations du personnel : la solution proposée est juste et cohérente, et mettra tout le monde sur un même pied d'égalité. Elle ajoute que la plage horaire de 23 h à 2 h du matin constitue un quart de travail complet dans le monde de la restauration. Si on l'élimine, il en résultera de nombreuses pertes d'emploi. La ZAC du marché By s'engage à organiser une séance d'information pour tous les titulaires de permis du marché By, en collaboration avec le personnel de la Ville, la Santé publique et la Commission des alcools et des jeux de l'Ontario (CAJO) pour que tous comprennent bien les règles et puissent les respecter.

Les intervenants suivants ont présenté des commentaires écrits, en grande partie favorables au rapport :

- Courriel du 26 février de Jasna Jennings, directrice générale de la Zone d'amélioration commerciale du marché By
- Courriel du 1^{er} mars de Hubert Lussier
- Courriel du 1^{er} mars de Robert Cram
- Courriel du 1^{er} mars de Sylvie Grenier
- Courriel du 1^{er} mars de Sarah Jennings
- Courriel du 2 mars d'Anthony Balestra, propriétaire du restaurant Anthony's Pizza Napoletana
- Courriel du 2 mars d'Ashna Ganeshan

- Courriel du 2 mars d'Andrew White
- Courriel du 2 mars de Brian Lahey
- Courriel du 2 mars de Carmen Arecchi
- Courriel du 2 mars de Christopher Lord
- Courriel du 2 mars de Chelsea Paterson
- Courriel du 2 mars de Carley Sheen
- Courriel du 2 mars de Donna Belanger
- Courriel du 2 mars de David Mangano
- Courriel du 2 mars de Doug Pettit
- Courriel du 2 mars d'Erika Bentley
- Courriel du 2 mars d'Elias Papadolias
- Courriel du 2 mars d'Ed Salloum
- Courriel du 2 mars d'Elio Malandra
- Courriel du 2 mars de G. Kattar
- Courriel du 2 mars de Cheryl Parrott et Wayne Rodney, coprésidents de la Hintonburg Community Association
- Courriel du 2 mars d'Isabel Botros
- Courriel du 2 mars de Jeanette Bouchard
- Courriel du 2 mars de John Campbell
- Courriel du 2 mars de John Chiarello
- Courriel du 2 mars de Joey Desrochers
- Courriel du 2 mars de Kelly Bryant, propriétaire du commerce The Lookout Bar

- Courriel du 2 mars de Kia Postma
- Courriel du 2 mars de Kaija
- Courriel du 2 mars de Liz et Jean-Guy Bourguignon
- Courriel du 2 mars de Lucia De Franco
- Courriel du 2 mars de Lou Malouf
- Courriel du 2 mars de Lilli Paquette
- Courriel du 2 mars de Marcello Baccala
- Courriel du 2 mars de Mike Godwin
- Courriel du 2 mars de Marco Raponi
- Courriel du 2 mars de Michael Sanon
- Courriel du 2 mars de Maurizio Sottile
- Courriel du 2 mars de Mike Theberge
- Courriel du 2 mars de Norman Moyer, président de l'Association communautaire de la Basse-Ville
- Courriel du 2 mars de Michael Crockatt, président de Tourisme Ottawa
- Courriel du 2 mars de Phil Bentivoglio
- Courriel du 2 mars de Peter Dunlap
- Courriel du 2 mars de Peter James
- Courriel du 2 mars de Patrick Labrèche
- Courriel du 2 mars de Pamela K.
- Courriel du 2 mars de Paulmateus
- Courriel du 2 mars de Rob Bernabo

- Courriel du 2 mars de Ryan Little
- Courriel du 2 mars de Fernando Campagna
- Courriel du 2 mars de Steve Foget
- Courriel du 2 mars de Simran Kochar
- Courriel du 2 mars de Steve Montcalm
- Courriel du 2 mars de Sue Plowman, propriétaire du commerce The Lookout Bar
- Courriel du 2 mars de Suzanne Quintal
- Courriel du 2 mars de Stef Winstan
- Courriel du 2 mars de Tawni Arecchi
- Courriel du 2 mars de Talaal Baroudi
- Courriel du 2 mars de Trevor Johnson
- Courriel du 2 mars de Tracey-Lou Rockburn
- Courriel du 2 mars de Tosca Restaurant
- Courriel du 2 mars de Vince Porco
- Courriel du 2 mars de Wayne Mackie
- Courriel du 2 mars de Maxine Longtin
- Courriel du 2 mars d'Andy McLean
- Courriel du 2 mars de Nigel Couchman
- Courriel du 2 mars de Vincent ho
- Courriel du 2 mars de Chan Nguyen
- Courriel du 2 mars de Marlon Oneid

- Courriel du 2 mars de Ronnie Skaff
- Courriel du 2 mars de Dajana Saric
- Courriel du 2 mars de Tim Brown
- Courriel du 2 mars de Gino Romano
- Courriel du 2 mars de David Amar
- Courriel du 2 mars du commerce J'tm resto bar
- Courriel du 2 mars de Rob Sicoli
- Courriel du 2 mars de Jamie Love
- Courriel du 2 mars de Chris Sylvestre
- Courriel du 2 mars de Kasha Arecchi
- Courriel du 2 mars de Jen Krespine
- Courriel du 2 mars du commerce The Black Irish Pub
- Courriel du 2 mars de Luck Belanger, de Belanger Chrysler Dodge Jeep Ram
- Courriel du 2 mars de Gaetano Licari
- Courriel du 2 mars de Kendra Sauriol
- Courriel du 2 mars d'Erik Dustin
- Courriel du 2 mars de James Garofalo
- Courriel du 2 mars de Chris Steeves
- Courriel du 2 mars de Paul Trepanier
- Courriel du 2 mars de Nora Sok
- Courriel du 3 mars de Bob Brown

- Courriel du 3 mars de Jane Dall
- Courriel du 3 mars de Charbel Karakouzian
- Courriel du 3 mars du commerce Ottawa Lawn and Yard Services
- Courriel du 3 mars de Melissa Pushman
- Courriel du 3 mars de Jennifer Oliver
- Courriel du 3 mars d'Aeddon Monette
- Courriel du 3 mars de John Marcarelli
- Courriel du 3 mars de Matthew Smith
- Courriel du 3 mars de Cynthia Nesrallah

[Les personnes ou les groupes dont le nom est suivi d'un astérisque ont fourni leurs commentaires par écrit ou par courriel. Ces commentaires sont conservés au greffe municipal.]*

MOTION N° TRC 2021-16/1

Motion du conseiller M. Fleury

ATTENDU QUE la municipalité exige des permis pour les terrasses sur emprise et les petites terrasses de café, conformément au Règlement de la Ville d'Ottawa régissant les terrasses sur emprise sur les voies publiques (no 2017-92); et

ATTENDU QUE ce règlement fournit le cadre de mise en œuvre des conditions que le directeur général juge nécessaires dans les circonstances pour en assurer le respect, conditions qui sont dans l'intérêt public, y compris concernant les installations connexes proposées, et établir des mesures d'application progressives pour les situations faisant l'objet d'une plainte; et

ATTENDU QUE l'application du règlement dans le cadre du projet pilote de 2021 est une approche globale qui vise l'ensemble des entreprises qui demandent un permis à Ottawa; et

ATTENDU QUE le règlement aborde le traitement des plaintes, le bruit et la révocation des permis en cas de violation; et

ATTENDU QU'aux fins du présent rapport et de la délivrance des permis pour le marché By, ce dernier est défini comme le secteur délimité par la rue St. Patrick, l'avenue King Edward, la rue Rideau et la promenade Sussex; et

ATTENDU QUE le marché By compte la plus importante concentration d'entreprises ayant un permis de terrasse sur emprise de tous les secteurs commerciaux d'Ottawa; et

ATTENDU QUE les préoccupations relatives à la gestion des foules et à l'amplification sonore (bruit provenant des terrasses et de l'intérieur vers l'extérieur) font ressortir l'importance du bon voisinage et du respect des exigences de permis; et

ATTENDU QUE des préoccupations ont été exprimées concernant les rassemblements excessivement denses et l'impossibilité de respecter la distanciation physique au marché By; et

ATTENDU QUE le marché By occupe une part importante de l'histoire commerciale d'Ottawa et est l'un des secteurs urbains les plus visités par les résidents et les touristes; et

ATTENDU QUE ce secteur comporte un volet commercial et résidentiel dynamique; et

ATTENDU QUE la sécurité des visiteurs et des résidents demeure une priorité pour la Ville; et

ATTENDU QUE le marché By a une situation unique en ce qui a trait aux terrasses; et

ATTENDU QUE les permis de terrasse sur emprise sont assortis de conditions essentielles à la protection des efforts déployés pour ce type de terrasses; et

ATTENDU QUE l'équipe de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (DGPIDE) et les Services

des règlements municipaux devront travailler en étroite collaboration pour résoudre les problèmes soulevés dans les plaintes, surveiller de façon proactive le respect des conditions de permis et établir une approche progressive pour les violations;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité recommande de modifier le rapport pour prendre en compte les particularités du marché By et demander aux Services des règlements municipaux d'envisager des mesures coercitives pour ce secteur;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel de la DGPIDE informe régulièrement les conseillers des quartiers ayant des terrasses sur emprise des plaintes formulées, des préoccupations relatives au respect des exigences et de l'approche progressive pour les violations;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel de la DGPIDE informe le Conseil sur l'examen du Règlement de la Ville d'Ottawa régissant les terrasses sur emprise sur les voies publiques à l'automne 2021 afin qu'il s'en inspire pour rédiger un plan pour le printemps 2022.

ADOPTÉE

Le Comité ADOPTE les recommandations du rapport dans leur version modifiée par la motion n° 16/1, avec la dissidence des conseillers J. Leiper et M. Fleury quant à la recommandation 2a.

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

Motion

Motion du conseiller S. Menard

ATTENDU QUE l'avenue Hawthorne est désignée « rue principale traditionnelle » dans le Plan officiel (PO) et que cette désignation fait partie des secteurs ciblés pour la densification et des secteurs prioritaires de conception du PO; et

ATTENDU QUE dans le cadre du projet visant l'avenue Greenfield, la rue Main et l'avenue Hawthorne, la Ville est en train de revitaliser cette dernière de A à Z; et

ATTENDU QUE l'avenue Hawthorne s'inscrit dans le prolongement naturel de la rue Elgin, où l'enfouissement des câbles électriques a récemment été souligné par la Ville; et

ATTENDU QUE l'avenue Hawthorne est une zone polyvalente fréquentée par les piétons et dotée d'arrêts de transport en commun; et

ATTENDU QU'à sept endroits sur cette avenue où se trouvent des poteaux électriques, la largeur de trottoir proposée laisse peu d'espace aux personnes qui utilisent une aide à la mobilité (marchette, fauteuil roulant, etc.) ou une poussette, ou qui marchent avec leurs enfants, surtout quand elles croisent d'autres piétons; et

ATTENDU QUE si le projet prévoyait un aménagement entièrement accessible à tous les résidents, il cadrerait mieux avec les exigences de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) et l'engagement de la Ville envers l'accessibilité et l'équité; et

ATTENDU QUE ce tronçon de l'avenue Hawthorne n'est qu'un petit îlot comptant huit poteaux électriques, dont un pour lequel il est déjà prévu d'enfouir les câbles; et

ATTENDU QUE le projet de reconstruction visant l'avenue Greenfield, la rue Main et l'avenue Hawthorne est estimé à 33,3 millions de dollars en tout, et que les coûts d'enfouissement des câbles électriques sur l'avenue Hawthorne représentent environ 3 % à 4 % du budget total, soit entre 1,1 et 1,7 million de dollars d'après une estimation de catégorie D; et

ATTENDU QUE l'enfouissement des câbles électriques restants ferait partie d'un autre projet d'immobilisations, sous réserve de l'approbation du Conseil; et

ATTENDU QUE le retrait de cinq mètres des lignes électriques aériennes réduit le potentiel d'aménagement, donc de recettes et de taxes associées; et

ATTENDU QUE l'enfouissement proposé n'est pas conforme à la politique sur le câblage souterrain qui, selon le personnel, doit être mise à jour en 2022, après l'approbation du nouveau Plan officiel par le Conseil; et

ATTENDU QUE selon le personnel, la nouvelle politique tiendra plus largement compte des objectifs de design urbain et de densification du Conseil et prévoira une marche à suivre dans les cas d'enfouissement partiel comme celui-ci, pour que le budget des immobilisations soit préparé plus en amont;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver que les câbles électriques de l'avenue Hawthorne soient enfouis dans le cadre du projet visant l'avenue Greenfield, la rue Main et l'avenue Hawthorne, si les fonds le permettent.

Motion

Motion du conseiller M. Luloff

ATTENDU QU'en 1998, le gouvernement de l'Ontario a transféré un tronçon de la route 174 (de l'autoroute 417 au chemin Canaan) à l'ancienne Région d'Ottawa-Carleton (maintenant la Ville d'Ottawa); et

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa a beaucoup investi tous les ans dans l'exploitation et l'entretien de la route 174, un couloir qui n'est pas réservé aux déplacements intra-Ottawa, mais qui continue de servir de route provinciale entre la capitale et les municipalités et cantons de l'est; et

ATTENDU QUE de 2001 à 2019, la Ville a investi au moins 43 millions de dollars dans l'amélioration des infrastructures de la route 174; et

ATTENDU QUE la route 174 continue d'être souvent empruntée par les usagers d'Ottawa et des municipalités voisines pour leurs allers-retours entre la maison et le travail; et

ATTENDU QUE ce couloir est utilisé le matin par le service de transport en commun de Rockland – qui, en date du 1er septembre 2019, était géré par l'entreprise privée Leduc Bus Lines ltée –, ce qui représente jusqu'à 374 usagers (11 autobus avec 34 usagers par autobus); et

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa milite en faveur du transport durable et, dans cette optique, investit beaucoup dans la conception, la construction et le déploiement du train léger; et

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa a réalisé d'importants investissements – qu'elle entend bien poursuivre – dans l'exploitation et l'entretien des installations et des véhicules de l'O-Train pour encourager l'utilisation du transport en commun; et

ATTENDU QU'une fois que l'Étape 2 du projet de train léger sera terminée, les résidents de l'est qui travaillent à Ottawa devraient être encouragés à venir en train léger ou, s'ils sont en voiture, à utiliser le parc-o-bus Trim; et

ATTENDU QUE lorsque le train léger commencera à desservir l'est de la ville en 2024 dans le cadre de l'Étape 2, il faut s'attendre à une hausse de l'utilisation du train léger et de ses installations, notamment le parc-o-bus Trim, par les personnes qui viennent travailler à Ottawa; et

ATTENDU QU'il faudra ajouter des places de stationnement au parc-o-bus Trim pour faire face à cette hausse et favoriser l'utilisation du train léger; et

ATTENDU QUE le parc-o-bus Trim est déjà au maximum de sa capacité avec ses 1 108 places de stationnement et qu'il faudrait le doter d'une structure de stationnement couvert pour faire face à la future hausse d'achalandage; et

ATTENDU QUE le stationnement couvert du parc-o-bus Trim répondrait aux mêmes besoins que les stationnements couverts à étages de Metrolinx (lignes de GO Transit), qui sont financés par le gouvernement de l'Ontario pour favoriser le transport en commun régional;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité des transports recommande au Conseil d'enjoindre au maire d'écrire au maire de Clarence-Rockland et aux propriétaires de Leduc Bus Lines Itée (et aux autres fournisseurs de services de transport intervilles) pour leur demander d'augmenter la fréquence du service d'autobus le matin et le soir une fois que la ligne de train léger sera prolongée jusqu'au chemin Trim (Étape 2), afin de favoriser l'utilisation du transport en commun dans le couloir de la route 17 et de la route 174, avec le passage au train léger au parc-o-bus

Trim;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le Comité des transports recommande au Conseil d'enjoindre au maire d'écrire au premier ministre de l'Ontario et à la ministre des Transports pour leur demander de financer la planification, la conception et la construction d'une structure de stationnement couvert au parc-o-bus Trim.

Motion

Motion de la conseillère L. Dudas

ATTENDU QUE la communauté de Bradley Estates (qui englobe les quartiers Bradley Estates, Trailsedge et Eastboro) s'est beaucoup développée ces 15 dernières années, mais qu'il n'y a pas eu d'investissements en conséquence dans ses infrastructures routières, piétonnières et cyclables; et

ATTENDU QU'Orléans-Sud et Bradley Estates font continuellement l'objet de nouveaux projets résidentiels (aménagements intercalaires de petite et moyenne taille, lotissements de grande envergure) qui, tous ensemble, exercent une immense pression sur les infrastructures routières déjà éprouvées, une situation qui ne fera qu'empirer avec chaque nouveau projet; et

ATTENDU QUE le chemin Navan compte des accotements étroits en terre et n'a ni trottoirs, ni sentiers polyvalents, ni installations de transport actif, alors qu'on y trouve de nombreux arrêts d'autobus et que les piétons et les cyclistes l'empruntent pour accéder directement au parc-o-bus Chapel Hill d'OC Transpo et aux commodités du chemin Innes et de Blackburn Hamlet; et

ATTENDU QUE l'élargissement du chemin Navan (du boulevard Brian Coburn au chemin Mer Bleue) ne figure dans l'actuel Plan directeur des transports (PDT) que dans la catégorie « concept de réseau », sans précision de date (quelque part après 2031); et

ATTENDU QUE l'amélioration de l'intersection du chemin Navan et du chemin Renaud contribuerait à atténuer certains problèmes de circulation à

court terme;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE dans le cadre de la mise à jour du PDT, le personnel revoie le caractère prioritaire de l'élargissement du chemin Navan (du boulevard Brian Coburn au chemin Mer Bleue) en tenant compte du développement soutenu et constant du secteur;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE dans l'élargissement du chemin Navan soient prévus des trottoirs et des pistes cyclables, conformément aux politiques de transport actif et de rues complètes de la Ville;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel revoie tous les ans le caractère prioritaire de l'amélioration de l'intersection du chemin Navan et du chemin Renaud dans le cadre du programme de mesures de contrôle des intersections.

Levée de la séance

La séance est levée à 13 h 45.

Coordonnatrice du comité

Président