

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Truck Routes

Objet : Itinéraires pour camions

Submitted at: Transportation Committee **Présenté au:** Comité des transports

From/Exp.:	Date: June 22, 2022	File/Dossier :
Councillor/Conseiller : D. Brown	Date : Le 22 juin 2023	TRC 2023-08

To/Destinataire :

General Manager, Public Works / Directeur général, Travaux publics

Inquiry:

Many of the fastest growing communities in Ottawa are in villages in the rural areas of the City. Moreover, many large warehouses and other businesses have begun operating in the south end of the City. This growth has led to increased commercial vehicle activity, particularly in the form of large transport trucks. Despite the significant degree of change in use patterns, these trucks navigate on designated routes which have not been comprehensively reviewed in many years.

Indeed, the last time in which comprehensive work was done to assess the City's truck route network was in 2005. However, even this process was not a full truck route review; instead, it was a process of harmonization following amalgamation. This means that the amalgamated City of Ottawa has, in effect, never had a comprehensive truck route review.

This has led to serious challenges for many communities. Truck traffic has been routinely identified by residents as a major impediment to community wellbeing in Ottawa's rural villages; this is perhaps especially true in Manotick. When excessive numbers of large vehicles transit local streets, there are major impacts related to business development, climate change, health, equity, and other concerns of high importance to the City that merit regular study. Moreover, truck traffic in rural villages

was identified many times as part of 'As We Heard It' reports that staff produced in support of the updated Transportation Master Plan.

The major and acute issue in the City's south end is a limited number of bridge crossings over the Rideau River. This has led to a significant and disproportionate increase in truck traffic pressures on very specific roads at and around bridges.

Policy 10 of the TMP Master Plan discusses the City's approach to conducting a truck route network review. The direction which Council has approved is that the City's truck route network will be updated following "the implementation of solutions to address interprovincial truck traffic in the downtown." However, this does not account for the increase in truck traffic in the south end of the City, nor does it account for the increased traffic's impacts on residents in those communities.

With that information in mind, can staff provide their advice as to the following questions:

1. What measures would be necessary to remove Manotick Main Street between Bankfield and Century and Bridge Street between Manotick Main Street and River Road from the City's Truck Route Network?
2. What would be the costs, staffing requirements, timelines, benefits, and drawbacks associated with conducting a comprehensive review of the City's Truck Route Network prior to the implementation of solutions to address interprovincial truck traffic?
3. By way of comparison, what would be the costs, staffing requirements, timelines, benefits and drawbacks associated with conducting a limited review of truck routes in the City's south end with a focus on where the truck routes interact with bridges across the Rideau River?

Demande de renseignement :

Bon nombre des communautés à la croissance la plus rapide d'Ottawa se trouvent dans des zones rurales de la ville. De plus, de nombreux grands entrepôts et d'autres entreprises ont commencé à s'établir dans le sud de la ville. Cette croissance a entraîné une augmentation de l'activité des véhicules utilitaires, particulièrement des camions lourds. Malgré l'évolution importante des modes d'utilisation, ces camions empruntent des itinéraires désignés qui n'ont pas fait l'objet d'un examen approfondi depuis de nombreuses années.

En effet, le dernier examen complet du réseau d'itinéraires pour camions d'Ottawa date de 2005. De plus, il s'agissait davantage d'un processus d'harmonisation au lendemain de la fusion, ce qui signifie que la Ville d'Ottawa n'a en fait jamais effectué d'examen complet.

Cela a entraîné d'importants défis à relever pour de nombreuses communautés. La circulation des camions a été régulièrement pointée du doigt par la population comme étant un obstacle majeur au bien-être dans les zones rurales d'Ottawa; c'est particulièrement vrai à Manotick. Le passage d'un nombre trop élevé de gros véhicules dans les rues locales a des répercussions importantes sur le développement des entreprises, les changements climatiques, la santé, l'équité et d'autres questions de grande importance pour la Ville qui méritent d'être étudiées régulièrement. De plus, la circulation des camions dans les zones rurales a été citée de nombreuses fois dans les rapports « Ce que nous avons entendu » préparés par le personnel dans le cadre du nouveau Plan directeur des transports (PDT).

Le problème principal et urgent dans le sud de la ville concerne le nombre insuffisant de ponts qui traversent la rivière Rideau. Ce faible nombre entraîne une augmentation considérable et disproportionnée de la circulation des camions sur certaines routes, ainsi qu'à proximité des ponts.

La politique 10 du PDT aborde l'approche municipale en matière d'examen du réseau d'itinéraires pour camions. L'orientation approuvée par le Conseil prévoit que ce réseau d'itinéraires sera mis à jour après « la mise en œuvre de solutions pour résoudre le problème de l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville ». Toutefois, cela ne tient pas compte de l'augmentation de la circulation de camions dans le sud de la ville ni de ses répercussions sur les résidents de ce secteur.

À la lumière de ces renseignements, le personnel peut-il donner son avis sur les questions suivantes?

1. Quelles mesures seraient nécessaires pour retirer le tronçon de la rue Manotick Main situé entre le chemin Bankfield et le chemin Century, et le tronçon de la rue Bridge situé entre la rue Manotick Main et le chemin River, du réseau d'itinéraires pour camions de la Ville?
2. Quels seraient les coûts, les besoins en personnel, les délais, les avantages et les inconvénients associés à la réalisation d'un examen complet du réseau d'itinéraires pour camions visant à régler le problème de la circulation interprovinciale des camions?

3. À titre de comparaison, quels seraient les coûts, les besoins en personnel, les délais, les avantages et les inconvénients associés à la réalisation d'un examen partiel des itinéraires dans le sud de la ville, se concentrant sur les endroits où ils rejoignent les ponts qui traversent la rivière Rideau?

Response (Date: 2023-Sep-15)

A limited review of the south end truck route system would be required to determine if the section of Manotick Main Street between Bankfield Road and Century Road and Bridge Street between Manotick Main Street and River Road could be removed from the City's Truck Route Network. Details of what this work would entail is provided below.

Limited Review – South End Truck Route

In response to Councillor Brown's inquiry, Traffic Services invited proposals from suppliers of engineering consulting services for traffic and transportation planning on the City's Standing Offer list. The proposals were for a project to undertake a review of the truck route network in the south end of the City. Please see Document 1 – South End Truck Route Study Area for the boundaries of the area for review.

As part of the proposals, proponents were asked to outline the level of effort and budget required to:

1. Complete a comprehensive truck network review that includes:
 - Identifying existing network efficiencies and deficiencies;
 - Reviewing existing and collecting new traffic volumes including heavy vehicle volumes and completing an Origin and Destination Survey in the area;
 - Reviewing future traffic growth modeling, based on the City's Official and Transportation Master Plans;
 - Analyzing structural and roadway network suitability;
 - Evaluating adjacent land use and impacts to surrounding communities;
 - Determining whether truck route network modifications are required; and,
 - Developing an alternative truck route network if supported by review findings.
2. Engage with the public and with stakeholders to garner feedback and support.

Interested proponents submitted their proposals in mid-August.

Proposal Highlights

Project Challenges and Considerations

In proposals received, proponents identified important project challenges and considerations. These included that:

- Trucking activity has increased in south Ottawa's rural villages, including Manotick, due to rapid growth in south Ottawa;
- Bridge Street is a key link in the rural truck route network, and alternatives to its use are limited. Bridge Street in the rural village of Manotick is the first Rideau River crossing outside the urban boundary; and,
- There are limited access points to the 416 and 417 highways.

Project Delivery Timeline and Resources

Based on the proposal submissions, the timeline to complete this project is estimated to be within 12 to 18 months. The project requires approximately 1,300 hours of professional services such as stakeholder consultation, data collection and engineering services. Moreover, it is estimated that there would be approximately 650 hours of City staff time allocated to project administration and management.

Project Cost

Based on the review of the proposals submitted and the projected staff time required in support of the project, it will cost approximately \$300,000 to undertake and complete the review. There is currently no funding source identified to complete the work.

One of the major challenges in this area is the availability of crossings over the Rideau River. There are only three crossings over the river south of Hunt Club Road, those being Vimy Memorial Bridge, Bridge Street through Manotick and Roger Stevens Drive/Snake Island Road. The removal of Bridge Street from the truck route network would necessitate a detour of approximately 15 km south of the existing route since to the north, there is no year-round truck route connecting Mitch Owens Road and Earl Armstrong Road. As well, conducting a limited review of the truck route network is costly and does not consider impacts outside of the study area..

Comprehensive Review – Citywide

In terms of a city-wide truck route review, the tasks noted above would be completed, however at a larger scale. Most importantly, the review would involve greater consultation with more stakeholders including other levels of government and road authorities to ensure collective interests are captured and considered; this would not be required for a limited review. Stakeholders in the review would include but are not limited to the federal government (i.e., National Capital Commission and Public Services and Procurement Canada), Ontario and Quebec Ministries of Transportation, and Ville de Gatineau.

The greater consultation component is expected to significantly increase the complexity and scale of the project. As such, when considering review components along with

consultations required for the citywide study, the overall level of effort and associated costs is more than what is required to complete a limited review.

The 2023 Transportation Master Plan (TMP) Part 1 Policies, as approved by Council in April 2023 ([File No. ACS2023-PRE-TP-0001](#)) speaks to reviewing the truck route network in policies 3-3: Pursue Solutions to Interprovincial Goods Movement and 10-1: Maintain an Efficient Truck Route Network. The TMP underlines the need for the City to work with federal, provincial, and municipal partners in the National Capital Region to address interprovincial truck traffic in the downtown. In terms of timing to conduct a network truck route review, Action 10-1A specifically states:

“Update the City’s truck route network following the implementation of solutions to address interprovincial truck traffic in the downtown.”

A major drawback of undertaking a city-wide review prior to addressing the interprovincial truck traffic is that it would result in no changes to the existing truck network in the National Capital Region. There is still a requirement to provide a route for interprovincial truck traffic and with no new interprovincial bridge, existing truck routes would remain.

Project Cost

Proponents who provided proposals for the South End Truck Route Study also provided high-level estimates for costs to undertake a comprehensive city-wide truck route review. Based on cost estimates submitted and the projected staff time required for such a project, it will cost approximately \$750,000 (in 2023 dollars with taxes included) to undertake and complete a city-wide network review. There is currently no funding source identified to complete the work.

Réponse (Date : le 15 septembre 2023)

Un examen partiel du réseau d’itinéraires pour camions dans le sud de la ville serait nécessaire pour déterminer si le tronçon de la rue Manotick Main, entre le chemin Bankfield et le chemin Century, et le tronçon de la rue Bridge, situé entre la rue Manotick Main et le chemin River, pourraient être retirés du réseau d’itinéraires pour camions de la Ville. Les constituantes de cet examen sont présentées ci-dessous.

Examen partiel – Itinéraires pour camions dans le sud de la ville

En réponse à la demande du conseiller Brown, les Services de la circulation ont invité les fournisseurs de services de génie-conseil pour la planification de la circulation et des transports à soumettre des propositions pour la liste des offres à commandes de la

Ville. Ces propositions concernaient un projet d'examen du réseau d'itinéraires pour camions dans le sud de la ville. Veuillez consulter le Document 1 – Zone d'étude de l'itinéraire pour camions dans le sud de la ville pour connaître les limites du secteur concerné aux fins d'examen.

Dans leurs propositions, les intervenants devaient décrire le niveau d'effort et le budget nécessaires pour :

1. réaliser un examen complet du réseau d'itinéraires pour camions dans le cadre duquel il faudra :
 - établir les gains d'efficience et les lacunes du réseau existant;
 - réaliser un examen des volumes de circulation existants, une collecte des nouveaux volumes de circulation, y compris les volumes des véhicules lourds, et une enquête origine-destination dans la région;
 - mener un examen de la modélisation de la croissance future de la circulation, fondé sur le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville;
 - analyser la pertinence des structures et du réseau routier;
 - évaluer l'utilisation des terrains voisins et des répercussions sur les communautés environnantes;
 - déterminer s'il est nécessaire de modifier le réseau d'itinéraires pour camions;
 - élaborer un autre réseau d'itinéraires pour camions si une telle approche est étayée par les conclusions de l'examen.
2. consulter le public et les intervenants afin d'obtenir leurs commentaires et leur soutien.

Les intervenants intéressés ont soumis leurs propositions à la mi-août.

Points saillants des propositions

Considérations et défis liés au projet

Parmi les propositions reçues, des considérations et des défis importants liés au projet ont été soulevés par les intervenants, à savoir:

- L'augmentation des activités de camionnage dans les villages ruraux du sud d'Ottawa, notamment Manotick, en raison de la croissance rapide de cette région.
- La rue Bridge est un maillon essentiel du réseau rural d'itinéraires pour camions; toutefois, ses itinéraires de remplacement sont limités. La rue-Bridge du village rural de Manotick est la première passerelle enjambant la rivière-Rideau hors du périmètre urbain.
- Les points d'accès aux autoroutes 416 et-417 sont limités.

Délais du projet et ressources

D'après les propositions soumises, la réalisation de ce projet devrait prendre entre 12 et 18 mois, et nécessiter environ 1 300 heures de services professionnels tels que la consultation des intervenants, la collecte de données et les services d'ingénierie. En outre, on estime que le personnel de la Ville devra consacrer près de 650 heures à l'administration et à la gestion du projet.

Coût du projet

D'après l'examen des propositions soumises et des heures de travail du personnel prévues pour soutenir le projet, le coût pour entreprendre et achever cet examen s'élèverait à environ 300 000 \$. Aucune source de financement n'est actuellement prévue pour l'achèvement des travaux.

L'un des principaux défis dans le cadre de ce projet est la disponibilité des passages chevauchant la rivière Rideau; il n'en existe que trois au sud du chemin Hunt Club, à savoir le pont commémoratif de Vimy, la rue Bridge qui traverse la rue Manotick Main, ainsi que la promenade Roger-Stevens ou le chemin Snake Island. Le retrait de la rue Bridge du réseau d'itinéraires pour camions entraînerait une déviation d'environ 15 km au sud de l'itinéraire actuel, puisqu'au nord, aucun itinéraire pour camions reliant le chemin Mitch Owens et le chemin Earl-Armstrong n'est offert à longueur d'année. Par ailleurs, mener un examen partiel du réseau d'itinéraires pour camions est coûteux et ne tient pas compte des répercussions touchant les secteurs outre celui à l'étude

Examen approfondi – À l'échelle de la ville.

Dans le cadre d'un examen des itinéraires pour camions à l'échelle de la ville, les tâches décrites ci-dessus seraient accomplies, mais à plus grande échelle. Surtout, contrairement à un examen partiel, un examen approfondi nécessiterait une consultation plus vaste avec davantage d'intervenants, notamment d'autres ordres de gouvernement et administrations routières, afin de s'assurer que les intérêts collectifs sont pris en compte. Les intervenants à l'examen comprendraient, sans s'y limiter, le gouvernement fédéral (c.-à-d. la Commission de la capitale nationale et Services publics et Approvisionnement Canada), les ministères des Transports de l'Ontario et du Québec, et la Ville de Gatineau.

La question d'élargissement de la consultation devrait accroître considérablement la complexité et l'ampleur du projet. Par conséquent, si l'on considère les constituantes de l'examen ainsi que les consultations requises pour l'étude à l'échelle de la ville, le

niveau global d'effort et les coûts associés sont supérieurs à ceux nécessaires pour mener un examen partiel.

Les politiques de la Partie I du Plan directeur des transports (PDT) 2023, approuvées par le Conseil en avril 2023 ([dossier n° ACS2023-PRE-TP-0001](#)), mentionne l'examen du réseau d'itinéraires pour camions dans les politiques 3-3 Promouvoir les améliorations du transport et du déplacement des biens entre les provinces et 10-1 Maintenir un réseau de circuits de camionnage efficient. Le PDT souligne la nécessité pour la Ville de travailler en collaboration avec ses partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux de la région de la capitale nationale pour résoudre le problème de l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville. En ce qui concerne les délais d'un examen du réseau d'itinéraires pour camions, l'action 10-1A précise expressément ce qui suit :

« Actualiser le réseau des circuits de camionnage de la Ville dans la foulée de la mise en œuvre de solutions pour résoudre le problème de l'achalandage interprovincial des camions dans le centre-ville. »

L'un des principaux inconvénients liés à la réalisation d'un examen à l'échelle de la ville avant la résolution du problème de l'achalandage interprovincial des camions est qu'il n'entraînerait aucune modification du réseau d'itinéraires pour camions actuel de la région de la capitale nationale. Il est toujours nécessaire de prévoir un itinéraire pour la circulation interprovinciale des camions; sans nouveau pont interprovincial, les itinéraires pour camions existants resteraient en place.

Coût du projet

Les intervenants ayant présenté des propositions lors de l'étude sur les itinéraires pour camions dans le sud de la ville ont également fourni des estimations globales des coûts d'un examen approfondi des itinéraires pour camions à l'échelle de la ville. D'après les estimations de coûts soumises et des heures de travail du personnel prévues pour soutenir un tel projet, le coût pour entreprendre et achever un examen du réseau à l'échelle de la ville s'élèverait à environ 750 000 \$ (en dollars de 2023, taxes incluses). Aucune source de financement n'est actuellement prévue pour l'achèvement des travaux.

Standing Committees / Commission Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents / Commission:

*Response to be listed on the **Transportation Committee** Agenda of September 28, 2023*

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du **Comité des transports** prévue le 28 septembre 2023*