

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

Subject: Road Renewal Projects - 265 Catherine Street

Objet : Projets de réfection routière – 265, rue Catherine

Submitted at: City Council Présenté au: Conseil municipal

From/Exp.:

Date: July 10, 2024

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) :

Date: le 10 juillet 2024

OCC-2024--12

A. Troster

To/Destinataire:

General Manager, Planning, Development and Building Services Department
Directrice générale des Services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment

Inquiry:

As was discussed at Planning and Housing Committee and at City Council on July 10, 2024, 265 Catherine Street represents neighbourhood-changing development bringing 2,000 new residents with a 0.2 per person parking ratio. The intention is that people will use active transportation, in keeping with the vision and goals set by our Official Plan and the Transportation Master Plan, but the north-south roads that are adjacent to the site are currently extremely dangerous for cyclists. We know this development may take 10 years to be fully implemented, but 10 years is not that long in terms of creating and implementing road design.

While some sections of these streets will see changes as part of integrated road renewal projects in the next few years, these will primarily offer improvements to the existing use and not look at more ambitious changes to the full corridor or the network.

It is clear that more work is required to effectively harmonize the progress towards the intensification goals laid out in the Central and East Downtown secondary plan, with the mobility and modal share goals from the same document. While Kent St is not listed as a priority street, the significant and well-documented traffic safety issues require a fulsome response in line with the mobility and mode share goals outline in the secondary plan.

Can staff answer the following:

- How does the secondary plan vision for the transformation of Centretown's arterial streets influence road renewal projects and the transportation master plan projects?
- How do recent traffic counts on Kent, Metcalfe, O'Connor and Lyon compare to pre-pandemic levels? What is the modal split?
- How have the post-pandemic changes in transportation impacted staff's approach to implementing the secondary plan vision for Centretown streets?

Demande de renseignement:

Comme il a été question à la réunion du Comité de la planification et du logement et du Conseil municipal le 10 juillet 2024, le projet d'aménagement du 265, rue Catherine donnera un nouveau visage au quartier, puisqu'il attirera 2 000 nouveaux résidents et résidentes et qu'il aura un ratio de 0,2 stationnement par personne. L'objectif est d'encourager le transport actif conformément à la vision et aux objectifs du Plan officiel et du Plan directeur des transports. Or, les routes nord-sud adjacentes au terrain sont extrêmement dangereuses pour les cyclistes. Nous sommes conscients qu'il faudra peut-être 10 ans pour terminer le projet, mais quand on y pense, 10 ans ce n'est pas très long pour concevoir et réaménager des routes.

Certes, certains tronçons de ces rues seront modifiés dans le cadre de projets intégrés de réfection routière dans les prochaines années, mais ces travaux viseront essentiellement à optimiser l'utilisation actuelle et non à métamorphoser l'ensemble du couloir ou du réseau.

Il est clair qu'il faut faire plus pour conjuguer efficacement les objectifs de densification et de mobilité et de part modale du Plan secondaire du cœur et de l'est du centre-ville. Même si la rue Kent n'est pas prioritaire, les importants problèmes de sécurité routière bien documentés nécessitent une réponse complète cadrant avec les objectifs de mobilité et de part modale du plan secondaire.

Le personnel peut-il répondre aux questions suivantes?

- Comment la vision du plan secondaire pour la transformation des artères du centre-ville influence-t-elle les projets de réfection routière et les projets du Plan directeur des transports?

- Quelle est la différence entre les récents comptages de la circulation sur les rues Kent, Metcalfe, O'Connor et Lyon et ceux enregistrés avant la pandémie? Quelle est la répartition modale?
- Quelle incidence a eu le changement des habitudes de transport depuis la pandémie sur la manière dont le personnel applique la vision du plan secondaire pour les rues du centre-ville?

Response Date: 2025-Apr-24

1. *How does the secondary plan vision for the transformation of Centretown's arterial streets influence road renewal projects and the transportation master plan projects?*

The Council-approved [Official Plan](#), [Central and East Downtown Core Secondary Plan \(CEDCSP\)](#) and the [Transportation Master Plan policies](#) have common goals of increasing sustainable transportation mode shares, enhancing the public realm, and supporting intensification and neighbourhood liveability. Staff recommendations regarding private development and public works projects are intended to facilitate the reduction of automobile volumes, their speed and their impacts on the neighbourhood in order to create an environment that encourages alternatives to the automobile. These plans also emphasize leveraging planned works (e.g. development-related construction and road renewal) to provide safe and comfortable cycling facilities and to improve pedestrian facilities.

The vision from the CEDCSP for Centretown envisions a community where:

- More space for walking and cycling has turned busy roads into people places that stitch the different parts of the community together.
- Calm streets, greener streetscapes and unique parks.
- Metcalfe Street has been reinvented as an elegant green boulevard that gracefully connects the civic and federal realms.

The Official Plan, Transportation Master Plan policies and CEDCSP emphasize leveraging planned works (e.g. development-related construction and road renewal) to provide safe and comfortable cycling facilities and to improve pedestrian facilities.

Improvements as part of the 265 Catherine Street Development

The development at 265 Catherine Street is proposing improvements to its frontages (Lyon Street, Arlington Avenue, Kent Street, and Catherine Street) to support walking,

cycling and transit. The improvements have been detailed in the site plan submissions. A Roadway Modification Approval (RMA) will be required for the modifications to Lyon Street, Catherine Street, and Arlington Avenue. The RMA will be prepared and submitted for the ward Councillor review and approval; this is expected later in 2025. Separate from the improvements that will be implemented through the development, the City is conducting a functional design study related to the upcoming renewal of Kent Street (discussed further below).

Integrated Renewal Projects

There are several planned integrated road renewal projects near 265 Catherine Street that present an opportunity to enhance multi-modal connectivity in support of the Official Plan, Transportation Master Plan and CEDCSP objectives. Integrated renewal projects are planned for the following roads between 2025 and 2030:

- Catherine Street (Percy Street to Elgin Street)
- Kent Street (south of Somerset Street to Florence Street and Chamberlain Avenue to Catherine Street)
- Chamberlain Avenue (Percy Street to Bank Street)
- Isabella Street (Bank Street to Elgin Street)

Integrated renewal means that major utility renewals occur at the same time as road reconstruction. This involves major underground works such as sewer and watermain replacement as well as full surface reconstruction. The City has completed [functional designs](#) for Catherine Street, Chamberlain Avenue, Isabella Street and Bank Street from Chamberlain to Catherine. Improved cycling and pedestrian infrastructure are included in the designs where feasible. These designs will be subject to final review and refinement to ensure that sustainable transportation improvements have been implemented wherever possible; designs will be approved either through an RMA or by Council.

The study will explore opportunities to provide active transportation. In accordance with Bill 212, if vehicle lanes are reduced to provide space for bike lanes, Provincial approval must be sought.

Implementation timing for all of the integrated road renewal projects remains to be confirmed, and approval of funding will need to be secured from Council through the annual budget process.

Transportation Master Plan (TMP) Capital Infrastructure Plan

The [Transportation Master Plan policies](#) included an action for the TMP Capital Infrastructure Plan to identify projects to reconfigure existing streets as "complete streets", in support of intensification and modal shift from cars toward alternative mobility options like transit, cycling, and walking. The TMP Capital Infrastructure Plan is expected to be completed and brought to Council for approval in July 2025.

2. How do recent traffic counts on Kent, Metcalfe, O'Connor and Lyon compare to pre-pandemic levels? What is the modal split?

Traffic Services has completed an analysis of available pre and post pandemic traffic volume data for Metcalfe, O'Connor, Lyon and Kent streets. Both the pre (2019 and earlier) and post (2022 and later) data were collected as part of the City's annual screenline data counting program. Traffic Services utilized Miovision Datalink collection devices to record data for 12 continuous hours between 06:00 to 18:00 (one-day, weekday count). The vehicle modes captured as part of the traffic studies included: motorcycles, cars and other vehicles, single-unit and articulated transport trucks, buses, bicycles, and pedestrians.

The findings of the data analysis are included in the tables below which also present the 12-hour volumes for bicycles, pedestrians, buses and trucks. In most locations, total post-pandemic vehicle volumes are lower than pre-pandemic, with the magnitude of the decrease ranging from -2% to -22%. Two locations exhibited very different patterns (Lyon from Catherine to Arlington at -75% of pre-pandemic vehicle volumes and Kent from Laurier to Gloucester at +18%); further investigation would be required to understand the site-specific factors that may have yielded these results.

Staff do not recommend using these volumes to draw conclusions about modal splits or modal shares for Centretown. The City's Origin-Destination Survey is the best source of information on mode shares and changes over time. See page 47 of the recent [Transportation Master Plan Travel Trends Report](#) for information on the 2011 and 2022 mode shares by residents of the Downtown transect.

Table 1 – Traffic Volumes Pre-Pandemic

Roadway			Pre-Pandemic Data Sample (Years)	Average 12-Hour Volume				
Name	From	To		All Vehicles (Includes Bicycles)	Bicycles	Pedestrians	Single Unit and Articulated Trucks	Buses
Metcalfe	Catherine	Arlington	2018-2019	9,843	43	492	117	33
	Laurier	Gloucester	2016-2018-2019	5,572	245	11,578	133	54
O'Connor	Catherine	Argyle	2018-2019	14,053	679	1,086	240	101
	Laurier	Gloucester	2018-2019	8,175	513	6,190	226	97
Lyon	Catherine	Arlington	2018-2019	5,639	54	260	72	18
	Laurier	Gloucester	2016-2018-2019	8,432	365	2,805	122	34
Kent	Catherine	Arlington	2019	14,479	59	680	226	80
	Laurier	Gloucester	2017-2019	10,535	234	7,045	217	94

Table 2 - Traffic Volumes Post-Pandemic

Roadway			Post-Pandemic Data Sample (Years)	Average 12-Hour Volume				
Name	From	To		All Vehicles (Includes Bicycles)	Bicycles	Pedestrians	Single Unit and Articulated Trucks	Buses
Metcalfe	Catherine	Arlington	2022-2023	9,638	32	461	122	40
	Laurier	Gloucester	2023-2024	4,930	174	7,150	76	19

O'Connor	Catherine	Argyle	2022-2023	13,593	190	924	296	57
	Laurier	Gloucester	2023-2024	7,595	537	3,355	154	40
Lyon	Catherine	Arlington	2022-2023	1,402	24	229	37	2
	Laurier	Gloucester	2023-2024	7,560	127	2,084	129	19
Kent	Catherine	Arlington	2022-2023	11,270	119	498	251	56
	Laurier	Gloucester	2023	12,388	183	3,348	219	56

Table 3 – Comparison of Pre and Post Pandemic Traffic Volumes

Roadway			Total of All Vehicles % Change	Bicycles % Change	Pedestrians % Change	Single Unit & Articulated Trucks % Change	Buses % Change
Name	From	To					
Metcalfe	Catherine	Arlington	-2%	-27%	-6%	5%	20%
	Laurier	Gloucester	-12%	-29%	-38%	-43%	-66%
O'Connor	Catherine	Argyle	-3%	-72%	-15%	23%	-43%
	Laurier	Gloucester	-7%	5%	-46%	-32%	-59%
Lyon	Catherine	Arlington	-75%	-56%	-12%	-49%	-92%
	Laurier	Gloucester	-10%	-65%	-26%	6%	-46%
Kent	Catherine	Arlington	-22%	101%	-27%	11%	-31%
	Laurier	Gloucester	18%	-22%	-52%	1%	-40%

3. *How have the post-pandemic changes in transportation impacted staff's approach to implementing the secondary plan vision for Centretown streets?*

Post-pandemic, baseline vehicle volumes are lower in many locations. Traffic growth rates are derived from the City's regional travel demand forecasting model; the regional travel model is currently being updated in conjunction with the Transportation Master Plan to reflect changing travel patterns as well as growth in population and employment to 2046. The [Needs, Opportunities and Uncertainty report as part of the TMP update](#) prepared in June 2024 summarizes the approach to modeling future travel demand within the Transportation Master Plan, considering post-pandemic changes. A "reference scenario" (mid-range future travel demand level) would see hybrid workers commute 3 to 3.5 days per week. "High commuting" and "low commuting" scenarios will also be used for testing the sensitivity of the infrastructure recommendations to different work-from-home futures. There is still work to be done, and recommendations for Centretown streets will take into consideration the vision of its secondary plan.

Réponse (Date : le 24 avril 2025)

1. *Comment la vision du plan secondaire pour la transformation des artères du centre-ville influence-t-elle les projets de réfection routière et les projets du Plan directeur des transports?*

Les politiques associées au [Plan officiel](#), au [Plan secondaire du cœur et de l'est du centre-ville \(PSCECV\)](#) et au [Plan directeur des transports](#), approuvés par le Conseil ont pour objectifs communs d'accroître la part des modes de transport durables, d'améliorer le domaine public et de soutenir la densification et l'habitabilité des quartiers destinés à faciliter la réduction du volume des automobiles, de leur vitesse et de leur impact sur le quartier afin de créer un environnement favorable à d'autres modes de transport. Les recommandations du personnel concernant les projets d'aménagement privé et de travaux publics sont destinées à faciliter la réduction du volume d'automobiles, de leur vitesse et de leur impact sur le quartier afin de créer un environnement qui favorise d'autres modes de transport. Ces plans mettent également l'accent sur des travaux planifiés (p. ex., constructions liées aux nouveaux aménagements et réfection des routes) pour créer des installations cyclables sécuritaires et bien aménagées, et pour améliorer les installations destinées aux piétons.

La vision du PSCECV pour le centre-ville prévoit une collectivité où :

- l'espace accru accordé aux piétons et aux cyclistes a transformé les rues très achalandées en lieux de vie reliant les différentes parties de la communauté;
- l'on profite de rues calmes, de paysages urbains plus verts et de parcs uniques;
- la rue Metcalfe a été réinventée en un boulevard « vert » qui relie avec élégance le domaine civique et le domaine fédéral.

Améliorations dans le cadre de l'aménagement du 265, rue Catherine

Le projet d'aménagement du 265, rue Catherine propose des améliorations de ses façades (rue Lyon, avenue Arlington, rue Kent et rue Catherine) pour favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Ces améliorations ont été décrites dans les documents accompagnant le plan d'implantation. Un rapport d'approbation des modifications routières (AMR) sera nécessaire dans le cas des modifications prévues aux rues Lyon et Catherine, et à l'avenue Arlington. L'AMR sera préparé et soumis à la conseillère du quartier à des fins d'examen et d'approbation, plus tard en 2025. Mises à part les améliorations qui seront réalisées dans le cadre du projet d'aménagement, la Ville mène une étude de conception fonctionnelle liée à la réfection prochaine de la rue Kent (point discuté plus loin).

Projets de réfection intégrés

Plusieurs projets intégrés de réfection des routes sont prévus à proximité du 265, rue Catherine, ce qui nous donne l'occasion d'améliorer la connectivité multimodale en appui aux objectifs du Plan officiel, du Plan directeur des transports et du PSCECV. Des projets de réfection intégrés sont prévus pour les rues suivantes, entre 2025 et 2030 :

- rue Catherine (de la rue Percy à la rue Elgin);
- rue Kent (du sud de la rue Somerset jusqu'à la rue Florence, et de l'avenue Chamberlain jusqu'à la rue Catherine);
- avenue Chamberlain (de la rue Percy jusqu'à la rue Bank);
- rue Isabella (de la rue Bank jusqu'à la rue Elgin).

Des travaux de réfection intégrés signifient que les grands travaux de réfection des services publics se déroulent en même temps que les travaux de réfection routière. Ces travaux comportent des travaux majeurs en sous-sol, dont le remplacement des conduites d'égout et d'aqueduc et la reconstruction de toute la surface de la

chaussée. La Ville a achevé les [conceptions fonctionnelles](#) pour la rue Catherine, l'avenue Chamberlain, la rue Isabella et la rue Bank (de l'avenue Chamberlain jusqu'à la rue Catherine). Des améliorations aux infrastructures cyclables et piétonnières y ont été intégrées, dans la mesure du possible. Ces conceptions feront l'objet d'un examen final et d'une mise au point pour garantir que des améliorations en matière de transport durable ont été mises en œuvre lorsque cela était possible. Les conceptions seront approuvées au moyen d'un AMR ou par le Conseil.

L'étude analysera les possibilités de fournir du transport actif. Conformément au projet de loi 212, si des voies automobiles sont réduites pour donner de l'espace aux voies cyclables, on doit obtenir l'approbation du gouvernement provincial.

Le calendrier de mise en œuvre pour tous les projets de réfection intégrés reste à confirmer, et l'approbation du financement devra être obtenue auprès du Conseil dans le cadre du processus budgétaire annuel.

Plan des infrastructures du Plan directeur des transports (PDT)

Les politiques du [Plan directeur des transports](#) comprenaient une mesure pour que le Plan des infrastructures du PDT recense les projets de reconfiguration des rues existantes pour en faire des « rues complètes », afin de promouvoir la densification et le transfert modal des voitures vers d'autres options de mobilité, comme le transport en commun, le vélo et la marche. Le Plan des infrastructures du PDT devrait être terminé et soumis au Conseil pour approbation en juillet 2025.

2. Quelle est la différence entre les récents comptages de la circulation sur les rues Kent, Metcalfe, O'Connor et Lyon et ceux enregistrés avant la pandémie? Quelle est la répartition modale?

Les Services de la circulation ont effectué une analyse des données disponibles sur le volume de la circulation avant et après la pandémie pour les rues Metcalfe, O'Connor, Lyon et Kent. Les données antérieures (2019 et avant) et postérieures (2022 et après) ont été recueillies dans le cadre du programme annuel de comptage des données des lignes-écrans de la Ville. Les Services de la circulation ont utilisé les dispositifs de collecte Miovision Datalink pour enregistrer les données pendant 12 heures continues, entre 6 h et 18 h (comptage d'une journée, en semaine). Les études sur la circulation ont pris en compte les modes de déplacement suivants : motos, voitures et autres véhicules, camions articulés et non articulés, autobus, vélos et marche.

Les résultats de l'analyse des données sont fournis dans les tableaux suivants, qui présentent aussi les volumes sur 12 heures des vélos, des piétons, des autobus et des camions. À la plupart des endroits, les volumes totaux de véhicules postpandémiques sont inférieurs aux volumes prépandémiques, la diminution variant de -2 % à -22 %. À deux endroits, on note des situations très différentes. Deux sites présentaient des schémas très différents; (-75 % des volumes de véhicules prépandémiques sur la rue Lyon, entre la rue Catherine et l'avenue Arlington, et +18 % sur la rue Kent entre les rues Laurier et Gloucester); une étude plus approfondie serait nécessaire pour comprendre les facteurs particuliers ayant produit de tels résultats.

Le personnel ne recommande pas d'utiliser ces résultats pour tirer des conclusions sur les répartitions modales ou les parts modales pour le centre-ville. L'enquête origine-destination est la meilleure source d'information sur les parts modales et leur évolution dans le temps. Voir la page 47 du dernier [Rapport sur les tendances de l'évolution des transports du Plan directeur des transports](#) pour en savoir plus sur les parts modales de 2011 et 2022 des résidents de transect du centre-ville.

Tableau 1 — Volumes de circulation prépandémiques

Chaussée			Échantillon de données prépandémiques (Années)	Volume moyen sur 12 heures				
Nom	à partir du site de	jusqu'à		Tous les véhicules (y compris les vélos)	Vélos	Piétons	Camions articulés et non articulés	Autobus
Rue Metcalf	Rue Catherine	Avenue Arlington	2018-2019	9 843	43	492	117	33
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2016-2018-2019	5 572	245	11 578	133	54
Rue O'Connor	Rue Catherine	Avenue Argyle	2018-2019	14 053	679	1 086	240	101
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2018-2019	8 175	513	6 190	226	97
Rue Lyon	Rue Catherine	Avenue Arlington	2018-2019	5 639	54	260	72	18
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2016-2018-2019	8 432	365	2 805	122	34
Rue Kent	Rue Catherine	Avenue Arlington	2019	14 479	59	680	226	80
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2017-2019	10 535	234	7 045	217	94

Table 2 — Volumes de circulation postpandémiques

Chaussée			Échantillon de données postpandémiques (Années)	Volume moyen sur 12 heures				
Nom	à partir du site de	Jusqu'à		Tous les véhicules (y compris les vélos)	Vélos	Piétons	Camions articulés et non articulés	Autobus
Rue Metcalfe	Rue Catherine	Avenue Arlington	2022-2023	9 638	32	461	122	40
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2023-2024	4 930	174	7 150	76	19
Rue O'Connor	Rue Catherine	Avenue Argyle	2022-2023	13 593	190	924	296	57
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2023-2024	7 595	537	3 355	154	40
Rue Lyon	Rue Catherine	Avenue Arlington	2022-2023	1 402	24	229	37	2
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2023-2024	7 560	127	2 084	129	19
Rue Kent	Rue Catherine	Avenue Arlington	2022-2023	11 270	119	498	251	56
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	2023	12 388	183	3 348	219	56

Table 3 — Comparaison des volumes de circulation prépandémiques et postpandémiques

Chaussée			Total de tous les véhicules Variation en %	Vélos Variation en %	Piétons variation en %	Camions articulés et non articulés Variation en %	Autobus Variation en %
Nom	à partir du site de	Jusqu'à					
Rue Metcalf	Rue Catherine	Avenue Arlington	-2 %	-27 %	-6 %	5 %	20 %
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	-12 %	-29 %	-38 %	-43 %	-66 %
Rue O'Connor	Rue Catherine	Avenue Argyle	-3 %	-72 %	-15 %	23 %	-43 %
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	-7 %	5 %	-46 %	-32 %	-59 %
Rue Lyon	Rue Catherine	Avenue Arlington	-75 %	-56 %	-12 %	-49 %	-92 %
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	-10 %	-65 %	-26 %	6 %	-46 %
Rue Kent	Rue Catherine	Avenue Arlington	-22 %	101 %	-27 %	11 %	-31 %
	Avenue Laurier	Rue Gloucester	18 %	-22 %	-52 %	1 %	-40 %

3. Quelle incidence a eu le changement des habitudes de transport depuis la pandémie sur la manière dont le personnel applique la vision du plan secondaire pour les rues du centre-ville?

Après la pandémie, on a constaté une diminution des volumes de véhicules de référence à de nombreux endroits. Les taux de croissance de la circulation proviennent du modèle régional de prévision de la demande de déplacements de la Ville; ce modèle régional est actuellement mis à jour, en même temps que le Plan directeur des transports, afin de refléter l'évolution des habitudes de déplacement ainsi que la croissance de la population et de l'emploi jusqu'en 2046. Le [Rapport sur les besoins, perspectives et incertitudes de la mise à jour du PDT](#), préparé en juin 2024, résume l'approche de la modélisation de la demande future de déplacements dans le cadre du Plan directeur des transports, en tenant compte des changements postpandémiques. Dans le cas d'un « scénario de référence » (niveau intermédiaire de la demande en déplacements projetée), les travailleurs hybrides opèreraient pour le navettage de trois jours à trois jours et demi par semaine. Des scénarios « navettage élevé » et de « navettage moindre » serviront aussi à tester la sensibilité des recommandations visant les infrastructures pour différentes situations de télétravail. Il reste encore du travail à faire, et les recommandations pour les rues du centre-ville s'appuieront sur la vision du plan secondaire.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil:

Response to be listed on the Planning and Housing Committee Agenda of 2025-May-07 and the Council Agenda of 2025-May-14.

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du **Comité de la planification et du logement** prévue le 7 May 2025 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 14 May 2025.*