



Comité de l'infrastructure et des travaux publics

Procès-verbal

N° de la réunion : 19
Date : le jeudi 22 mai 2025
Heure : 09 h 30
Endroit : Salle Champlain, 110, avenue Laurier Ouest, et participation par voie électronique

Présents : Tim Tierney, conseiller et président, Jessica Bradley, conseillère, Steve Desroches, conseiller, Sean Devine, conseiller, Laura Dudas, conseillère, Laine Johnson, conseillère, Wilson Lo, conseiller, Matt Luloff, conseiller, Ariel Troster, conseillère

Absent(s): Catherine Kitts, conseillère et vice-présidente, Glen Gower, conseiller

1. Avis et renseignements concernant la réunion à l'intention des participants à la réunion et du public

Les avis et renseignements concernant les réunions sont joints à l'ordre du jour et au procès-verbal, y compris : la disponibilité des services d'interprétation simultanée et des mesures d'accessibilité; les procédures relatives aux réunions à huis clos; les points d'information qui ne font pas l'objet de discussions; les avis de non-responsabilité relativement aux renseignements personnels pour les correspondants et les intervenants; les avis relatifs aux procès-verbaux; les détails sur la participation aux réunions hybrides.

Des formats accessibles et des soutiens à la communication sont offerts sur demande.

À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront présentés au Conseil le mercredi 28 mai 2025 dans le rapport 19 du Comité de l'infrastructure et des travaux public.

La date limite pour s'inscrire par téléphone, en vue de prendre la parole devant le comité, de soumettre des commentaires par écrit ou de faire une présentation visuelle, est le 21 mai 2025, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire par courriel, en vue de prendre la parole devant le comité, est le 22 mai 2025, à 8 h 30.

2. Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêt n'a été présentée.

3. Adoption des procès-verbaux

3.1 Procès-verbal 18 du CITP - le jeudi 27 mars 2025

Adopté

4. Direction générale des travaux publics

4.1 2024 Rapport annuel du Service du stationnement

Dossier : ACS-PWD-RPS-0003 - À l'échelle de la ville

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité des travaux public et de l'infrastructure recommande au Conseil municipal de prendre connaissance du Rapport annuel 2024 du Service du stationnement.

Adopté

4.2 Examen des tarifs de soir et de fin de semaine

Dossier : ACS2025-PWD-RPS-0002 - À l'échelle de la ville

Les membres suivants de la Direction générale des travaux publics font une présentation sur le point et répondent aux questions du Comité. Une copie du diaporama est conservée au greffe municipal.

- Quentin Levesque
- Scott Caldwell
- Bryan Babbs

Le Comité a reçu les communications suivantes, dont une copie est conservée au greffe municipal :

- Benton Lam
- Judy Lincoln

- OCOBIA – Coalition des zones d’amélioration commerciale d’Ottawa
- Todd Brown

Les membres du public suivants s’adressent au Comité pour commenter ce point :

- Darrell Cox (OCOBIA)
- David Mangano
- Cassie Smith
- Brian Lahey
- Todd Brown
- Chris Pierre
- Samantha Sigle
- Stephen Beckta
- Zachary Dayler (Autorité du district du Marché By)
- Steve Monuk

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

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver la mise à jour des Lignes directrices pour l'établissement des tarifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement afin de préciser les paramètres relatifs à la prolongation ou au retrait du stationnement payant en soirée pendant la semaine ou la fin de semaine (jour ou soir).

Adopté en version modifiée

Motion n° CITP 2025-19-01

Proposée par A. Troster

ATTENDU QUE la Ville reconnaît que les restaurants et les lieux de divertissement sont bénéfiques pour notre municipalité et jouent un rôle important dans la création d’emplois pour nos résidents;

ATTENDU QUE la Ville n'a pas, par le passé, appliqué de stationnement payant dans les zones commerciales le dimanche ou après 17 h 30;

ATTENDU QUE le rapport du personnel recommande des changements substantiels aux pratiques liées au stationnement payant à l'échelle de la ville, ce qui pourrait demander un certain temps d'adaptation aux résidents, aux propriétaires d'entreprise et à leur personnel;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU que la section Ajustement des heures de tarification sur rue des Lignes directrices pour l'établissement des tarifs, comme incluses dans le document 3 du rapport intitulé Examen des tarifs de stationnement de soir et de fin de semaine (ACS2025-PWD-RPS-0002), soit modifiée comme suit :

- **Le stationnement payant en soirée (la semaine et la fin de semaine) s'appliquera, si nécessaire, jusqu'à 19 h 30 (au lieu de 21 h)**
- **Le stationnement payant de jour et en soirée la fin de semaine, si nécessaire, sera limité au samedi (au lieu du samedi et du dimanche)**

IL EST EN OUTRE RÉSOLU que les Services du stationnement rendent compte au Comité de l'infrastructure et des travaux publics, au deuxième trimestre de 2027, de l'efficacité des mesures mises en œuvre dans le cadre du présent rapport, avec les changements proposés qui pourraient être nécessaires, à leur avis, à ce moment-là.

Voix affirmative(s) (8): T. Tierney, J. Bradley, S. Desroches, L. Dudas, L. Johnson, W. Lo, M. Luloff, et A. Troster

Voix négative(s) (1): S. Devine

Adopté (8 à 1)

5. Articles des conseillers

5.1 Réduction de la vitesse sur le chemin Earl Armstrong, entre les chemins River et Limebank

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0064 - Riverside-Sud-Findlay Creek (22)

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver une limite de vitesse abaissée à 60 km/h sur le chemin Earl Armstrong, entre les chemins River et Limebank.

Adopté en version modifiée

Motion n° CITP 2025-19-02

Proposée par S. Desroches

IL EST RÉSOLU que la recommandation du rapport soit modifiée pour remplacer 60 km/h par 70 km/h.

6. Points à huis clos

Il n'y a aucun point à huis clos.

7. Information distribuée auparavant

7.1 Rapport sur l'utilisation des pouvoirs délégués en 2024 par la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment

Dossier : ACS2025-PDB-PS-0019

8. Motions ayant fait l'objet d'un avis précédent

8.1 Motion – Conseiller T. Tierney - Étude de faisabilité de la priorisation du transport actif et des transports en commun sur la rue Bank

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0061 - À l'échelle de la ville

Jennifer Armstrong, de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment, répond aux questions du Comité.

Les membres du public suivants s'adressent au Comité pour commenter ce point :

- Marko Miljusevic
- Derrick Simpson (président du comité des transports de la CCA)
- Ajay Ramachandran
- Hadi Y

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

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver que dans le cadre de l'Étude de faisabilité de la priorisation du transport actif et des transports en commun sur la rue Bank, il soit demandé au personnel d'examiner les répercussions de toute modification recommandée de la rue Bank sur les rues adjacentes du quartier, qui pourraient être utilisées comme voies de contournement, et d'élaborer des mesures d'atténuation appropriées, au besoin.

Adopté en version modifiée

Motion n° CIP 2025-19-03

Proposée par T. Tierney

ATTENDU QUE le rapport accompagnant ce point a été transmis aux membres du Conseil sans le commentaire de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU que le rapport soit modifié pour inclure le commentaire suivant de la direction générale :

« Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment

Dans le cadre de l'Étude de faisabilité de la priorisation du transport actif et des transports en commun sur la rue Bank, les répercussions sur les rues adjacentes sont prises en considération dans l'évaluation des options. Si cette motion est approuvée, le personnel élargira la portée du mandat de l'expert-conseil pour qu'il entreprenne une analyse plus détaillée des répercussions sur la communauté et des éventuelles mesures d'atténuation. Ce travail peut être mené à même les crédits budgétaires existants de la direction générale et ne devrait pas avoir d'incidence sur le calendrier global du projet, lequel doit être terminé en automne. »

Adopté

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

9.1 Innes Road - No Parking Zone

Soumis par: Conseillère L. Dudas

Motion n° CITP 2025-19-04

Proposée par L. Dudas

ATTENDU QUE le chemin Innes est classé comme une artère et traverse l'entièreté de Blackburn Hamlet d'est en ouest; et

ATTENDU QUE le chemin Innes est le principal couloir de transport à travers Blackburn Hamlet, quel que soit le mode de transport; et

ATTENDU QUE le stationnement est interdit des deux côtés de la chaussée sur la vaste majorité du chemin Innes, à l'exception d'un petit tronçon du côté nord à l'extrémité est; et

ATTENDU QUE l'accotement de ce tronçon, qui jouxte le fossé, est mi en gravier, mi en asphalte; et

ATTENDU QUE ce tronçon comprend plusieurs arrêts d'autobus et est fréquemment utilisé tant par les piétons que par les cyclistes; et

ATTENDU QUE lorsque des véhicules sont stationnés le long de ce tronçon, les usagers vulnérables doivent emprunter soit le fossé, soit les voies de circulation automobile actives pour dépasser les véhicules stationnés; et

ATTENDU QUE le personnel ne dispose pas des pouvoirs délégués nécessaires pour modifier le règlement en bordure de rue le long de ce tronçon du chemin Innes, selon la Politique de modification de la réglementation du stationnement sur rue, telle qu'approuvée par le Conseil en avril 2017;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver les changements proposés au règlement afin d'interdire le stationnement du côté nord du chemin Innes, entre la rocade de Blackburn Hamlet et l'intersection ouest avec le croissant Cléroux;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE des panneaux d'interdiction de stationner soient installés dès que possible en 2025.

9.2 Entry Gateway Speed Limit

Soumis par: Councillor L. Johnson (au nom de R. Brockington)

Motion n° CITP 2025-19-05

Proposée par L. Johnson

ATTENDU QUE, dans le secteur Carlington du quartier Rivière, la limite de vitesse par défaut est de 40 km/h sur les rues résidentielles, dans le cadre de l'initiative d'installation de panneaux de limitation de la vitesse à l'entrée des secteurs résidentiels (modération de la circulation); et

ATTENDU QUE le Comité de l'infrastructure et des travaux publics de la Carlington Community Association a collaboré étroitement avec le conseiller de quartier dans les dernières années, pour trouver différentes initiatives de modération de la circulation à explorer et à mettre en œuvre dans le quartier; et

ATTENDU QUE la population du quartier désire faire passer la limite de vitesse des rues résidentielles de 40 km/h à 30 km/h, une mesure qui serait d'abord mise à l'essai dans environ la moitié du quartier, dans le cadre d'une approche progressive; et

ATTENDU QUE la zone visée par la motion comprend l'école Turnbull, l'école publique W. E. Gowling, l'école secondaire pour adultes, le Centre communautaire Alexander, le parc de la place Harrold, le parc Alexander et le parc Meadowvale;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE la limite de vitesse à l'entrée du secteur résidentiel Carlington-Est (Carling au nord, Fisher à l'est, Kingston au sud et Merivale à l'ouest) passe de 40 km/h à 30 km/h sur toutes les rues résidentielles (à l'exception des artères et des rues collectrices);

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE les coûts de mise en œuvre soient couverts par le budget de modération de la circulation du quartier Rivière (quartier 16).

10. Demandes de renseignements

10.1 Tools Available for Regulating the Hauling of Fill and Road Impacts

Soumis par: Vice-présidente C. Kitts

L'infrastructure routière de certains quartiers – dont le quartier 19 – a été dégradée par d'importantes opérations de transport de remblai liées à des travaux d'aménagement et de construction. Ces opérations faisant appel à des véhicules lourds ont des répercussions sur l'état du revêtement routier

(surfaces pavées et en gravier) et sur la sécurité des usagers de la route. Elles mettent aussi à rude épreuve les ressources d'entretien de la Ville et mettent le fardeau du financement de la remise en état sur les contribuables

Le personnel pourrait-il recenser les outils réglementaires entourant les véhicules lourds et leurs répercussions sur l'infrastructure routière municipale, en particulier en dehors de la période de restrictions saisonnières de charge? Plus précisément :

1. De quels outils législatifs ou réglementaires la Ville dispose-t-elle pour gérer ou atténuer les répercussions des véhicules lourds sur les voies publiques?
2. Comment ces outils sont-ils appliqués?
3. Serait-il possible d'inclure dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement ou de permis ou encore dans les règlements municipaux l'obligation d'établir des garanties ou de conclure des ententes de partage des coûts ou d'entretien des routes là où des véhicules lourds seront utilisés sur des voies publiques?
4. Le personnel prévoit-il d'étudier d'autres options pour régler ce problème? Si oui, quelle sera la nature de ces examens? Et quelles directions générales y participeront?

10.2 Exploring the Use of Recyclable Materials in Road Rehabilitation Projects

Soumis par: Vice-présidente C. Kitts

Comme je cherche continuellement à améliorer la qualité et la longévité de notre programme de remise en état des infrastructures et des routes, j'aimerais savoir si le personnel s'est déjà penché sur l'utilisation des matières plastiques recyclées dans le revêtement d'asphalte.

Je vois que cette pratique a été adoptée dans diverses municipalités partout dans le monde, avec certains avantages nets observés. J'aimerais avoir votre avis sur les questions suivantes :

1. Quelles sont les données ou les informations disponibles sur l'utilisation de matières recyclables (en particulier les plastiques) dans l'asphalte?
2. A-t-on examiné les avantages environnementaux?

3. Cette pratique serait-elle rentable? Y a-t-il un potentiel économique?
4. Y a-t-il des désavantages?
5. Les matières plastiques recueillies dans le cadre du Programme des bacs bleus de la Ville pourraient-elles être utilisées?
6. Selon les réponses précédentes, serait-il possible de mettre en place un projet pilote « conçu à Ottawa » pour tester cette idée?

11. Autres questions

11.1 Annonce - Salon des poids lourds 2025

Le président T. Tierney invite les membres du Comité au Salon des poids lourds 2025 et fournit des renseignements sur l'événement.

12. Levée de la séance

Prochaine réunion : le jeudi 26 juin 2025.

La séance est levée à 12 h 41.

M. Busnardo dos Santos,
Coordonnatrice du comité

Conseiller T. Tierney, Président