

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

Subject: Tools Available for Regulating the Hauling of Fill and Road Impacts

Objet : Outils de réglementation concernant le transport de remblai et les répercussions sur les routes

Submitted at: Public Works & Infrastructure Committee

Présenté au: Comité de l'infrastructure et des travaux publics

From/Exp.:

Date: May 22, 2025

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) :

Date: le 22 mai 2025

PWIC-2025-03

C. Kitts

To/Destinataire:

General Manager, Planning, Development, and Building Services

Inquiry:

Some communities—including Ward 19—have experienced road infrastructure degradation in certain instances due to significant fill-hauling operations linked to development and construction activity. These heavy trucking operations impact the condition of the roadway pavement (paved and gravel surfaces), and safety of the road users. These activities can also strain city maintenance resources and place the burden on taxpayers to fund road upkeep following damage by hauling operations.

Could staff please identify what regulatory tools currently exist surrounding heavy vehicles and their impact on municipal road infrastructure, particularly outside of the seasonal load restriction period? Specifically:

- 1. What legislative or regulatory tools are currently available to manage or mitigate the impacts of heavy vehicles on public roads?**
- 2. How are these tools enforced?**
- 3. Are there any opportunities within development approvals, permitting, or by-law processes to require securities, cost-sharing, or road maintenance agreements where heavy vehicles are used over public roads?**

4. Do staff have it on their workplan to review other options to address this issue, if so, what is the context of these reviews and what City Departments will be involved.

Response

(Date: 2025-Nov-27)

Could staff please identify what regulatory tools currently exist surrounding heavy vehicles and their impact on municipal road infrastructure, particularly outside of the seasonal load restriction period? Specifically:

1. What legislative or regulatory tools are currently available to manage or mitigate the impacts of heavy vehicles on public roads?

The City's [Traffic and Parking By-law No. 2017-301](#) regulates heavy vehicle movement on City highways. Pursuant to section 53 of the By-law at no time may a person drive a heavy truck on a highway except on either an urban or rural truck route and in accordance with any associated regulatory signage. In accordance with section 54, heavy trucks may deviate from a truck route in order to make deliveries, perform services required of the heavy truck, housing, storing or repairing a heavy truck, or where public works are being performed by the City. Outside of public works, heavy trucks must take the most direct route to and from their destination back to the truck route while abiding by all regulatory signage. A heavy truck is defined as a vehicle having a gross weight in excess of 4.5 tonnes, not including a bus travelling on a bus route, an ambulance or a school bus.

The City of Ottawa manages the designated Truck Route network under the Traffic and Parking By-law, which supplements the provincial Highway Traffic Act (HTA) provisions for heavy vehicles. Roads that comprise the Truck Route network are generally "higher order" roads that provide service functions of traffic movement through the City and provide access to adjacent lands. These higher order roads consist of the City freeway, arterial roads, and some collector roads. Local roads located in industrial areas are also part of the designated Truck Route network. It is an offence to operate a heavy vehicle except in accordance with the Traffic and Parking By-law.

In addition to the above, the by-law sets out seasonal load restrictions where official signs have been erected to prohibit heavy truck movement, except by the City. It should be noted that all non-truck routes are deemed to be roads subject to seasonal load restrictions. Due to variations in weather patterns, the schedule of the half-load restrictions varies from year to year and are not set for a specific length of time;

however, they are generally in effect from early to mid-March to mid to late-May. Staff are delegated the authority to authorize exemptions from these restrictions on a case-by-case basis.

Roads on the Truck Route network are classified as either Full-Load or Restricted-Load (also known as "Half-Load") based on their pavement structural strength and condition. Seasonal load restrictions are imposed on Half-Load roads.

To assess roadway pavement structural strength and its loss during spring thaw, Falling Weight Deflectometer (FWD) deflection data, along with borehole data (if available), is used. FWD testing is conducted twice a year to evaluate the structural capacity of selected road candidates, and based on the findings, under delegated authority, alterations to the Truck Route network are made if necessary. The first round of testing occurs in the Spring (April/May), and the second round takes place in the Summer (July/August) for the same road study dataset.

While the structural adequacy of the road is a crucial factor, other considerations for establishing the Truck Route network include sensitivity around residential communities, growth and development planning, liaisons with adjacent neighborhoods, and controlling entry/exit links on the City's borders. Non-operational changes require comprehensive study to ensure that the impacts are fully evaluated and agreed upon at Council prior to implementation.

In addition to the above requirements, as to where heavy vehicles may travel, operators of oversized and overweight vehicles that exceed the limits outlined in the Ontario Highway Traffic Act, R.S.O. 1990, c. H.8 as amended ("Highway Traffic Act") are further regulated under the City's [Over-Dimensional Vehicles on City Highways By-law No. 2003-497](#). In accordance with the by-law, vehicles that exceed the height, width, length or weight requirements as outlined therein must apply for a permit. The City retains the right to not issue a permit for reasons of public health, safety or the protection of infrastructure, and may alter the proposed route of an over-dimensional vehicle for the same reasons. A permit may also be issued subject to conditions related to protecting and maintaining City infrastructure. Furthermore, Section 39 provides that where damage to public property or infrastructure occurs because of an over-dimensional vehicle move, the permit holder shall compensate the City for the cost of any repairs.

The City of Ottawa issues approximately 1,700 Over-dimensional Vehicle Permits annually, categorized into four types: Annual Permits, Project Permits, Single Trip Permits, and Single Trip Superload Permits. Each type has defined size limits:

- Annual Permits: Valid for 12 months. Maximum dimensions: 63,500 kg weight, 4.26 m height, 4.3 m width, and 25 m length.
- Project Permits: Valid up to 6 months for an approved route. Limits: 63,500 kg weight, height subject to clearance review, 4.3 m width, and 36.75 m length.
- Single Trip Permits: Valid for one trip on an approved route. Limits: up to 120,000 kg weight, 4.26 m height, up to 5 m width, and 36.75 m length.
- Single Trip Superload Permits: Valid for one trip on an approved route. Applies to vehicles exceeding 120,000 kg weight, height subject to clearance review, width greater than 5m, and length 45 m or more.

More generally, [the City's Use and Care of Roads By-law No. 2003-498](#) sets out regulations around the use of the City's highways as well as prohibitions on the types of activities that may occur on the City's highways. Sections 14 to 16 prohibit an individual from hauling earth, sand, stone or other substance on a highway, allowing the contents to spill onto or be deposited on a highway, or cause damage to a highway during loading or transportation. Additionally, an individual is not permitted to allow/operate a vehicle on a highway where there is mud, clay, lime, or similar material, or any fertilizer or manure which may cause an obstruction, dangerous condition or nuisance, or cause damage to the surface of the highway if not removed.

The City's [Site Alteration By-Law 2024-448](#) sets out regulations around the city to protect its agricultural resources and natural heritage features from negative impacts caused by site alteration, and to prevent drainage issues and public nuisances resulting from site alteration activities. Site Alteration associated with the implementation of a development is permitted that has been approved by the City under either the *Planning Act* or the *Building Code Act*, subject to the other provisions of this by-law and any applicable conditions of approval. In addition, Section 28 permits general exemptions for Site Alteration including activities related to development

2. How are these tools enforced?

Enforcement of by-laws is primarily complaint driven. Under the Use and Care of Roads By-law, any enforcement action related to road damage requires sufficient evidence to prove beyond a reasonable doubt who is responsible. One of the main challenges is a lack of witness statements or clear and sufficient evidence, which reduces the capability of enforcement action or successful conviction. By-law Enforcement Officers may still follow up with a likely source such as a nearby construction site or pit, but without

eyewitnesses or video surveillance, the ability to issue charges would be limited. The type of enforcement action taken depends on the severity and frequency of the offence, for example, mud on the road versus clear damage to the road. Additionally, where the concerns involve a moving violation, this would fall under the jurisdiction of the Ottawa Police Service.

3. Are there any opportunities within development approvals, permitting, or by-law processes to require securities, cost-sharing, or road maintenance agreements where heavy vehicles are used over public roads?

In the context of the by-laws described above, an explicit opportunity to require securities, cost-sharing, or road maintenance agreements does not exist. While under the Over-dimensional Vehicles on City Highways By-law the City may impose conditions as part of any permit to meet the intent of the By-law, there is no specific authorization to require securities, cost-sharing or road maintenance agreements as part of this. Instead, there exists the requirement for a permit holder to compensate for any damage to a highway. Additionally, these permits apply only to heavy vehicles which exceed the size and weight dimensions set out in the by-law, the thresholds for which exceed the size and weight limits of common hauling heavy vehicles such as dump trucks.

All City contracts require adherence to seasonal load restrictions to protect municipal infrastructure.

As part of the development approvals process for Plans of Subdivision, the Planning Act does authorize the City to impose conditions, require agreements and take securities to regulate hauling activities associated with a subdivision's construction. As a condition of draft plan approval, the City may require a Construction Traffic Management plan to require details as to how a proponent will manage construction traffic in the immediate area of the subdivision. As part of subdivision registration, the City's standard Subdivision Agreement contains conditions requiring the cleaning of roads within and surrounding the subdivision, as well as the repair of roads used to access the subdivision during construction should the developer damage them.

While the developer is bound by the agreement, the City must still demonstrate that the impacts are a result of the actions of the developer. Additionally, these requirements only apply following draft approval and the execution of the Subdivision Agreement. Heavy vehicle traffic associated with hauling activities from the site before this time would not be captured under these tools.

4. Do staff have it on their workplan to review other options to address this

issue, if so, what is the context of these reviews and what City Departments will be involved.

A comprehensive review of the City's Over-Dimensional Vehicles on City Highways By-law is on the workplan of the Right of Way, Heritage and Urban Design Service Area of the Planning, Development and Building Services Department. While this review was scheduled to be completed during this term of Council, other priorities have resulted in the review being scheduled for the next Council term.

While noted above that the regulation of over-dimensional vehicles under this by-law does not encapsulate all heavy vehicle use on the City's highways, as part of this by-law review staff will assess what opportunities are available to improve oversight of impacts from heavy vehicles on City highways generally. The review process provides the framework for conducting a review of what actions are being undertaken by other municipalities, as well as the process for bringing together relevant City Departments including Right of Way, By-law and Regulatory Services, Ottawa Police Services, Asset Management Services, Planning Services, and Traffic Services to evaluate potential changes to City by-laws and bring forward recommendations for Committee and Council consideration. Acknowledging that the current regulatory tools present challenges in acquiring the evidence necessary to associate highway damage with the actions of a particular heavy vehicle, as well as not addressing pre-development activities, the by-law review will include a review of other opportunities for proactively protecting City highways from the impacts of heavy vehicles, including the use of tools through various approvals, permits and agreements to secure such protections.

Destinataire/To :

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

Renseignements généraux :

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?**

Réponse (Date: le 27 novembre 2025)

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?

Le [Règlement n° 2017-301 sur la circulation et le stationnement](#) de la Ville régit la circulation des véhicules lourds sur les routes municipales. En vertu de l'article 53 du Règlement, une personne ne peut à aucun moment conduire un camion lourd sur une route, sauf sur un itinéraire de camions urbain ou rural et conformément à toute signalisation réglementaire connexe. Conformément à l'article 54, les camions lourds peuvent dévier d'un itinéraire de camions afin d'effectuer des livraisons, de fournir des services à un endroit qui ne donne pas sur un itinéraire de camions, de remiser, entreposer ou réparer un camion lourd, ou de l'utiliser à des fins d'exécution de travaux publics par la Ville. À l'exception des travaux publics, les camions lourds doivent emprunter l'itinéraire le plus direct pour se rendre à leur destination et en revenir jusqu'à l'itinéraire de camions, tout en respectant l'ensemble de la signalisation réglementaire. Un camion lourd est défini comme un véhicule dont le poids brut excède 4,5 tonnes, à l'exception d'un autobus circulant sur un circuit d'autobus, d'une ambulance ou d'un autobus scolaire.

La Ville d'Ottawa gère le réseau routier désigné pour les camions en vertu du Règlement sur la circulation et le stationnement, qui complète les dispositions provinciales du *Code de la route* (CR) pour les véhicules lourds. Les routes qui composent le réseau routier pour les camions sont généralement des voies « de niveau supérieur » qui remplissent des fonctions de desserte de la circulation dans la Ville et donnent accès aux terrains adjacents. Ces routes de niveau supérieur comprennent l'autoroute de la ville, les artères et certaines routes collectrices. Les routes locales situées dans des zones industrielles font également partie du réseau routier désigné pour les camions. La conduite d'un véhicule lourd constitue une infraction, sauf si elle est effectuée en conformité avec le Règlement sur la circulation et le stationnement.

De plus, le Règlement prévoit des restrictions saisonnières relatives à la charge lorsque des panneaux officiels sont installés pour interdire la circulation des camions lourds, sauf lorsque celle-ci est effectuée par la Ville. Il convient de noter que toutes les routes qui ne font pas partie des itinéraires de camions sont considérées comme des routes assujetties à des restrictions saisonnières de charge. En raison des variations des conditions météorologiques, le calendrier des restrictions liées aux demi-chargements varie d'une année à l'autre et ne peut être fixé pour une période précise. Toutefois, ces restrictions sont généralement en vigueur du début ou de la mi-mars jusqu'à la mi-mai, voire jusqu'à la fin du mois de mai. Le personnel se voit déléguer le pouvoir d'autoriser des exemptions à ces restrictions au cas par cas.

Les routes du réseau routier pour les camions sont classées comme routes pour camions à plein chargement ou dont pour camions le poids dépasse les limites fixées (également appelées « demi-chargeements »), selon la résistance structurale et l'état de la chaussée. Des restrictions saisonnières de charge sont imposées sur les routes à demi-chargeement

Pour évaluer la résistance structurale de la chaussée et la perte de capacité portante durant la période de dégel printanier, on utilise les données de déflexion provenant d'un deflectomètre à masse tombante, ainsi que les données de forage, lorsqu'elles sont disponibles. Les essais au deflectomètre à masse tombante sont effectués deux fois par année afin d'évaluer la capacité structurale des routes sélectionnées. Selon les résultats obtenus, et en vertu de l'autorité déléguée, des modifications au réseau routier pour les camions sont apportées au besoin. La première série d'essais est réalisée au printemps (avril-mai), et la seconde en été (juillet-août), à partir du même ensemble de données pour l'analyse des routes.

Bien que l'adéquation structurelle de la route soit un facteur essentiel, d'autres considérations entrent en jeu pour l'établissement du réseau routier pour les camions, notamment la sensibilité des communautés résidentielles, la planification de la croissance et du développement, les liens avec les quartiers adjacents, ainsi que le contrôle des points d'entrée et de sortie aux limites de la Ville. Les modifications non opérationnelles nécessitent une étude approfondie afin de garantir que les répercussions soient pleinement évaluées et approuvées par le Conseil avant leur mise en œuvre.

En plus des exigences ci-dessus concernant les endroits où les véhicules lourds peuvent circuler, les exploitants de véhicules surdimensionnés et surchargés dépassant les limites établies dans le *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8, telle que modifiée (« Loi sur le Code de la route »), sont également assujettis au [Règlement n° 2003-497 sur les déplacements de véhicules surdimensionnés sur les voies publiques de la Ville](#). Conformément au règlement, les véhicules qui dépassent les exigences de hauteur, de largeur, de longueur ou de poids qui y sont énoncées doivent présenter une demande de permis. La Ville se réserve le droit de refuser la délivrance d'un permis pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'infrastructure, et peut également modifier l'itinéraire proposé d'un véhicule surdimensionné pour les mêmes motifs. Un permis peut également être délivré sous réserve de conditions visant à protéger et à maintenir l'infrastructure de la Ville. De plus, l'article 39 prévoit que si le déplacement d'un véhicule surdimensionné entraîne des dommages à des biens publics ou à l'infrastructure, le titulaire du permis doit indemniser la Ville pour le coût

des réparations.

Chaque année, la Ville d'Ottawa délivre environ 1 700 permis pour véhicules surdimensionnés, répartis en quatre catégories : les permis annuels, les permis de projet, les permis de déplacement unique et les permis pour configuration spéciale du véhicule. Chaque type de permis comporte des limites dimensionnelles précises :

- Permis annuel : valide 12 mois. Dimensions maximales : poids de 63 500 kg, hauteur de 4,26 m, largeur de 4,3 m, longueur de 25 m.
- Permis de projet : valides pour une période allant jusqu'à 6 mois pour un itinéraire approuvé. Limites : poids de 63 500 kg, hauteur assujettie à la vérification des dégagements, largeur de 4,3 m, longueur de 36,75 m.
- Permis de déplacement unique : valides pour un seul déplacement sur un itinéraire approuvé. Limites : poids allant jusqu'à 120 000 kg, hauteur de 4,26 m, largeur de 5 m, longueur de 36,75 m.
- Permis de déplacement unique pour configuration spéciale du véhicule : valides pour un seul déplacement sur un itinéraire approuvé s'appliquent aux véhicules dépassant : 120 000 kg de poids, hauteur assujettie à la vérification des dégagements, largeur supérieure à 5 m, longueur de 45 m ou plus.

De façon plus générale, le [Règlement n° 2003-498 sur l'utilisation et l'entretien des routes](#) définit les règles régissant l'utilisation des routes de la Ville, ainsi que les interdictions visant certains types d'activités pouvant y être réalisées. Les articles 14 à 16 interdisent à toute personne de transporter de la terre, du sable, de la pierre ou d'autres matériaux sur une route, de manière à ce que le contenu puisse tomber, se déverser ou être déposé sur une voie publique, ou de causer des dommages à une route lors du chargement ou du transport, ou de manière à permettre que la voie publique soit endommagée. De plus, il est interdit à toute personne de faire circuler un véhicule sur une route lorsqu'il y a de la boue, de l'argile, de la chaux ou tout autre matériau semblable, ou encore tout engrais ou fumier, qui pourrait, si non retiré, causer une obstruction, une situation dangereuse ou une nuisance sur la voie publique ou en endommager le revêtement.

Le [Règlement n° 2024-448 sur les modifications d'emplacements](#) établit des règles à l'échelle de la Ville afin de protéger les ressources agricoles et les caractéristiques du patrimoine naturel contre les impacts négatifs causés par les travaux de modification d'emplacements, et de prévenir les problèmes de drainage ainsi que les nuisances publiques résultant de ces activités. Les travaux de modifications d'emplacements

associés à la mise en œuvre d'un aménagement sont permis lorsqu'ils ont été approuvés par la Ville en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* ou de la *Loi sur le code du bâtiment*, sous réserve des autres dispositions du présent règlement et de toute condition d'approbation applicable. De plus, l'article 28 prévoit des exemptions générales pour les travaux de modification d'emplacement, notamment pour les activités liées à un aménagement.

2. Comment ces outils sont-ils appliqués?

L'application des règlements municipaux repose principalement sur les plaintes. En vertu du Règlement sur l'utilisation et l'entretien des routes, toute mesure d'application concernant des dommages causés à la chaussée exige des preuves suffisantes permettant d'établir, hors de tout doute raisonnable, la responsabilité de la partie en cause. L'un des principaux défis demeure l'absence de témoignages ou de preuves claires et suffisantes, ce qui limite la capacité d'entreprendre des mesures d'application efficaces ou d'obtenir une condamnation. Les agents d'application des règlements municipaux peuvent tout de même effectuer un suivi auprès d'une source probable, comme un chantier de construction ou une sablière à proximité, mais en l'absence de témoins oculaires ou de vidéosurveillance, la capacité de porter des accusations demeure limitée. Le type de mesure d'application adopté dépend de la gravité et de la fréquence de l'infraction — par exemple, la présence de boue sur la chaussée par opposition à des dommages évidents à la route. De plus, lorsque les préoccupations portent sur une infraction au Code de la route, la situation relève de la compétence du Service de police d'Ottawa.

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?

Dans le contexte des règlements décrits ci-dessus, il n'existe aucune disposition explicite permettant d'exiger des garanties, un partage des coûts ou des ententes d'entretien des routes. Bien qu'en vertu du Règlement sur les déplacements de véhicules surdimensionnés sur les voies publiques de la Ville, la Ville puisse imposer certaines conditions dans le cadre de la délivrance d'un permis afin d'en respecter l'esprit et l'intention, aucune autorisation particulière ne lui permet d'exiger des garanties, des ententes de partage des coûts ou des ententes d'entretien des routes dans ce contexte. Il existe plutôt une obligation pour le titulaire du permis d'indemniser

la Ville pour tout dommage causé à une route. De plus, ces permis ne s'appliquent qu'aux véhicules lourds dont la taille et le poids excèdent les seuils prévus dans le règlement municipal — c'est-à-dire des dimensions supérieures à celles des véhicules lourds utilisés dans le transport courant, comme les camions à benne.

Tous les contrats conclus par la Ville exigent le respect des restrictions saisonnières de charge afin de protéger l'infrastructure municipale.

Dans le cadre du processus d'approbation des plans de lotissement, la *Loi sur l'aménagement du territoire* autorise la Ville à imposer des conditions, à exiger des ententes et à obtenir des garanties afin de réglementer les activités de transport liées à la construction d'un lotissement. À titre de condition d'approbation du plan provisoire, la Ville peut exiger la préparation d'un plan de gestion de la circulation pendant la construction, afin d'obtenir des précisions sur la manière dont le promoteur entend gérer la circulation dans le secteur immédiat du lotissement. Lors de l'enregistrement du lotissement, l'accord type de lotissement de la Ville prévoit des exigences concernant le nettoyage des routes à l'intérieur et autour du lotissement, ainsi que la réparation des routes utilisées pour accéder au site pendant la construction, advenant que le promoteur les endommage.

Bien que le promoteur soit lié par l'accord, la Ville doit néanmoins démontrer que les répercussions découlent directement des actions de ce dernier. De plus, ces exigences ne s'appliquent qu'à partir du moment où l'approbation préliminaire est accordée et où l'accord de lotissement est signé. La circulation de véhicules lourds liée aux activités de transport en provenance de l'emplacement avant cette date ne serait pas couverte par ces mécanismes.

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?

Un examen complet du Règlement municipal sur les véhicules surdimensionnés sur les voies publiques de la Ville figure dans le plan de travail de l'équipe responsable du secteur d'activité des emprises, du patrimoine et du design urbain de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment. Bien que cet examen devait être réalisé au cours du présent mandat du Conseil, d'autres priorités ont entraîné son report au prochain mandat.

Même si la réglementation applicable aux véhicules surdimensionnés dans le cadre de ce règlement ne couvre pas l'ensemble de l'utilisation des véhicules lourds sur les

routes de la Ville, le personnel évaluera, dans le cadre de cet examen réglementaire, les possibilités d'améliorer la surveillance des répercussions des véhicules lourds sur le réseau routier municipal en général. Le processus d'examen fournit le cadre pour effectuer un examen des mesures prises par les autres municipalités, ainsi que le processus de regroupement des services municipaux pertinents, y compris les Services des emprises, les Services des règlements municipaux, le Service de police d'Ottawa, les Services de gestion des actifs, les Services de planification et les Service de la circulation, et ce, afin d'évaluer les changements possibles aux règlements administratifs de la Ville et de présenter des recommandations à l'intention du Comité et du Conseil.

Reconnaissant que les outils de réglementation actuels posent des défis quant à l'obtention des preuves nécessaires pour établir un lien entre les dommages causés aux routes et les actions d'un véhicule lourd particulier, et qu'ils ne tiennent pas compte des activités préalables à l'aménagement, l'examen des règlements administratifs inclura l'étude de nouvelles approches visant à protéger de façon proactive les routes de la Ville contre les répercussions des véhicules lourds, notamment par l'utilisation d'outils liés à diverses approbations, permissions et accords permettant d'assurer ces protections.

Standing Committees / Commission Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents / Commission :

Response to be listed on the Public Works and Infrastructure Committee Agenda of November 27, 2025

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'infrastructure et des travaux publics prévue le 27 novembre 2025.