



Comité de l'infrastructure et des travaux publics

Procès-verbal

N° de la réunion : 25
Date : le lundi 30 mars 2026
Heure : 09 h 30
Endroit : Salle Andrew-S.-Haydon, 110, avenue Laurier Ouest, et participation par voie électronique

Présents : Tim Tierney, conseiller et président, Catherine Kitts, conseillère et vice-présidente, Jessica Bradley, conseillère, Steve Desroches, conseiller, Sean Devine, conseiller, Laura Dudas, conseillère, Glen Gower, conseiller, Laine Johnson, conseillère, Wilson Lo, conseiller, Matt Luloff, conseiller, Isabelle Skalski, conseillère, Ariel Troster, conseillère

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 8 avril 2026 dans le rapport 25 du Comité de l'infrastructure et des travaux publics.

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 vendredi 27 mars 2026, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire par courriel, en vue de prendre la parole devant le comité, est le lundi 30 mars 2026, à 8 h 30.

Ce « procès-verbal sommaire » indique les suites à donner relativement aux points et aux mesures prises lors de la réunion. Ce document ne contient pas tout le texte qui fera partie du procès-verbal complet, comme la consignation des soumissions écrites et verbales. Les votes et les avis contraires consignés dans le présent procès-verbal sommaire demeurent des données préliminaires jusqu'à ce que le procès-verbal complet soit confirmé par le comité. La version préliminaire du procès-verbal complet (à confirmer) sera publiée en même temps que l'ordre du jour de la prochaine réunion ordinaire du comité et, une fois confirmé, il remplacera le présent document.

2. Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêt n'a été présentée.

3. Adoption des procès-verbaux

3.1 Procès-verbal 24 du CITP - le 26 février 2026

Adopté

4. Réponses aux demandes de renseignements

4.1 CITP-2025-08 - Initiatives « Vision zéro » pour la flotte de véhicules lourds de la Ville

4.2 CMO-2025-19 - Demande de renseignements sur la sécurité dans les quartiers résidentiels lorsque des véhicules de construction lourds y circulent

4.3 CMO-2026-01 - Négociations concernant le terrain de la Commission de la capitale nationale (CCN) et projet de réfection de la rue Bank

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

5.1 Modifications de la chaussée dans le cadre du projet de réfection intégrée de la chaussée et des réseaux d'aqueduc et d'égouts de Manor Park

(avenue Arundel, croissant Kilbarry, rue Braemar, rue Finter, croissant Farnham et avenue Jeffrey)

Dossier : ACS2026-PDB-TP-0013 - Rideau-Rockcliffe (13)

Jennifer Armstrong, directrice, Planification des transports, Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment, et Carina Duclos, directrice, Services d'infrastructure, Direction générale des services d'infrastructure et d'eau ont répondu aux questions du Comité concernant le rapport.

Par la suite, les résidentes et résidents suivants se sont adressés au Comité pour commenter le point :

1. Ellis Westwood
2. Rob Attrell
3. Christina Keys
4. John Gomes
5. Eugenie Waters (For Our Kids Ottawa-Gatineau)
6. Kyle Humphrey
7. Andrea Stewart
8. Ayse Comeau (Sutton Group Ottawa Realty, Brokerage)
9. Henry Lu
10. Sandra Reggler
11. Peter Burpee
12. David McInnes
13. Natalie Belovic
14. Richard van der Jagt
15. Victoria Harris
16. Julie Zhang
17. Brianna McKelvie
18. Patrick Bickerton

Par ailleurs, le Bureau du greffe municipal a reçu et versé à ses dossiers, ainsi que distribué aux membres du Comité un courriel de la part de chacune des personnes et organisations suivantes :

- Courriel de Deborah Waters, daté du 23 mars 2026;
- Courriel de Sara Washburn, daté du 24 mars 2026;
- Courriel du groupe des usagers du transport en commun d'Ottawa, daté du 25 mars 2026;
- Courriel de Natalie Ethier, daté du 25 mars 2026;
- Courriel de Lilia Semjonov, daté du 26 mars 2026;
- Courriel de Louise Jones, daté du 26 mars 2026;
- Courriel de l'Association communautaire du Grand Avalon, daté du 26 mars 2026;
- Courriel de Lisa Sheehy, daté du 26 mars 2026;
- Courriel de Véronique French Merkley, daté du 27 mars 2026;
- Courriel de Paul-Erik Veel, daté du 27 mars 2026;
- Courriel de Richard Van Der Jagt, daté du 27 mars 2026;

Enfin, des motions ont été présentées et mises aux voix par le Comité.

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver les modifications de la chaussée décrites dans le document 1, dans le cadre du projet de réfection intégrée de la chaussée et des réseaux d'aqueduc et d'égouts de Manor Park.

Adopté en version modifiée

Proposé par la vice-présidente C. Kitts (au nom de R. King)

Motion n° CITP 2026-25-01

ATTENDU QUE ce rapport concerne directement le quartier 13 (Rideau-Rockcliffe), comme il est indiqué à la section « Commentaires des conseillers de quartier » du rapport du personnel; et

ATTENDU QUE les commentaires du conseiller de quartier ont, par mégarde, été omis du rapport sur ce point avant qu'il soit distribué; et

ATTENDU QUE la section « Contexte » du rapport indiquait à tort qu'un sondage provenait du bureau du conseiller, alors qu'il avait été mené par la Ville.

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le texte soit ajouté à la section « Commentaires des conseillers de quartier » du rapport du personnel; et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le rapport du personnel soit remplacé par ceci :

« Selon les résultats d'un sondage mené par le conseiller municipal, 52 % des répondants s'opposent au projet de trottoirs, 40 % y sont favorables et 8 % n'ont exprimé aucune opinion. » Un sondage mené par le conseiller a révélé une opposition marquée aux trottoirs, en particulier dans les rues concernées.

Commentaires du conseiller :

Je ne peux appuyer la composante liée aux trottoirs de ce projet de réfection intégrée et je m'oppose respectueusement à la recommandation du personnel d'aller de l'avant avec la construction des trottoirs pour le moment.

Tel qu'énoncé dans la correspondance échangée avec le personnel municipal et confirmé par le Bureau du greffe municipal, l'avocat, la directrice générale des Services d'infrastructure et d'eau et la directrice générale des Services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment, ma décision de reporter l'installation des trottoirs à après l'été 2026 a pour effet de retirer l'appui du conseiller du quartier requis pour aller de l'avant avec cet aspect du projet en vertu des pouvoirs délégués. L'article 40 de l'annexe I du Règlement municipal sur la délégation des pouvoirs exige l'assentiment du conseiller de quartier pour que toute modification de voies puisse être mise en œuvre en vertu des pouvoirs délégués. Puisque le personnel maintient sa recommandation en faveur des trottoirs et que je ne donne pas mon assentiment à aller de l'avant pour le moment, la question doit être soumise au Comité de l'infrastructure et des travaux publics, pour décision, conformément au processus d'approbation des modifications à apporter aux routes.

Selon les informations fournies par le personnel, le report permettrait de réaliser l'étude de la circulation complète qu'exige le quartier Manor Park, compte tenu des changements importants qui touchent la communauté. En avril 2025, trois options ont été présentées à mon bureau : procéder à la construction des trottoirs, soumettre une motion visant leur retrait ou reporter les travaux dans l'attente d'une planification et d'un examen additionnels. J'ai confirmé ma préférence pour le report des travaux, étant entendu que cette démarche était conforme aux politiques applicables et qu'elle permettrait de consacrer le temps nécessaire à une analyse adéquate. Le personnel a initialement souscrit à cette approche. Toutefois, il a par la suite retiré l'option du report, ne souhaitant pas procéder à une étude exhaustive. Le personnel a précisé que, selon son interprétation, le report consistait simplement à repousser l'installation des trottoirs de l'automne 2025 à l'été 2026 afin de permettre une consultation ou une collecte d'information supplémentaires, et non la planification globale du transport à l'échelle du quartier qui est requise. Tout report au-delà de l'été 2026, pour quelque raison que ce soit, entraînerait le retrait des trottoirs de ce projet d'immobilisations et nécessiterait qu'un nouveau projet de trottoirs soit soumis à l'approbation du Conseil. Compte tenu de la réticence du personnel à entreprendre l'analyse de la circulation complète nécessaire et des échéanciers contractuels, le personnel a porté cette question devant le Comité et le Conseil pour décision.

Bien que j'appuie fermement les politiques de la Ville visant la promotion du transport actif, de l'accessibilité et des principes de la « Vision Zéro », je crois que les circonstances particulières touchant Manor Park constituent un cas exceptionnel qui devrait justifier une réévaluation de la façon dont la politique de renouvellement intégré de la Ville est appliquée dans les secteurs faisant l'objet de transformations majeures. Nous devons reconnaître que les cadres stratégiques en vigueur ne tiennent pas adéquatement en compte les situations où une planification globale du transport nécessite une analyse approfondie qui ne peut être réalisée dans les délais habituels des projets.

Manor Park connaît une convergence sans précédent de bouleversements majeurs en matière de transport et d'aménagement du territoire qui modifieront fondamentalement les schémas de circulation piétonne et les besoins en matière de mobilité dans

l'ensemble de la collectivité. Ces changements interconnectés comprennent notamment la réouverture prochaine du chemin Hemlock vers le Village des Riverains, qui créera un nouveau couloir de circulation important, la possible reconstruction complète de l'avenue Beechwood, qui pourrait transformer notre rue principale traditionnelle en un axe central de transport actif, le réaménagement de l'intersection de l'avenue Eastbourne, de la rue Braemar et du chemin Ava, qui pourrait inclure un carrefour giratoire, et la mise en œuvre du nouveau plan secondaire, qui orientera les décisions futures en matière d'aménagement du territoire et modifiera considérablement les schémas de circulation et de déplacement des piétons. L'effet cumulatif de ces changements devrait justifier un assouplissement stratégique afin de permettre une planification approfondie avant de prendre des engagements en matière d'infrastructure.

De plus, les rues internes de Manor Park servent principalement de routes locales peu achalandées, avec une connectivité limitée entre les corridors principaux et, par conséquent, ne sont pas soumises aux mêmes pressions liées à la circulation de transit. À l'inverse, l'intensification en cours et entrevue de la circulation se concentre dans les grandes artères et routes collectrices, dont le chemin Hemlock, le boulevard St-Laurent, le chemin Sandridge et l'avenue Birch, où l'achalandage et la vitesse rendent encore plus nécessaire une configuration précise axée sur les piétons et l'installation permanente de dispositifs de modération de la circulation.

La modification du Plan officiel visant Manor Park approuvée en 2021 propose une augmentation spectaculaire de la densité sur 35 acres, avec notamment des immeubles de grande hauteur pouvant atteindre 30 étages. Ce niveau de densification entraînera une augmentation considérable de la circulation automobile, de l'activité piétonnière et de la demande en matière de cyclisme, ce qui aura des répercussions complexes sur les secteurs visés par le renouvellement des infrastructures. Au moment de l'examen de la modification du Plan officiel, mon bureau et l'association communautaire Manor Park ont expressément recommandé à la Ville d'Ottawa d'entreprendre une planification holistique des transports pour la collectivité afin de tenir compte des liens complexes entre la densification, les infrastructures existantes et les modifications prévues au réseau de transport. Malgré ces recommandations claires

faites en 2021, le personnel municipal n'a pas entrepris ce travail essentiel de planification holistique des transports. Ce manque de planification devrait justifier une application plus souple des politiques afin de permettre le report des décisions relatives aux infrastructures jusqu'à la réalisation d'une analyse appropriée.

En l'absence de ce cadre de planification globale, les investissements en infrastructures, notamment les trottoirs dans le cas présent, risquent d'être réalisés de façon isolée, sans évaluation adéquate de leur intégration à l'évolution du réseau de transport de la communauté. Des études précises de la circulation sont requises, notamment une analyse complète de la circulation routière et des projections tenant compte des répercussions de la densification, une évaluation pour les piétons et les cyclistes au niveau du sol dans le contexte de la future demande, une évaluation des incidences cumulatives de multiples modifications simultanées en matière de transport et des études des répercussions sur les quartiers voisins pour les rues qui seront touchées par leur proximité avec les travaux d'aménagement intensifs. La mise en œuvre du plan secondaire de Manor Park représente un exercice de planification holistique qui déterminera efficacement comment se dérouleront les travaux d'aménagement à Manor Park au cours des 20 à 50 prochaines années. Dans ce contexte de planification à long terme, l'aménagement de trottoirs sans comprendre pleinement l'ampleur des futurs modèles de circulation risque de créer des infrastructures inadéquates, mal situées ou nécessitant par la suite des modifications coûteuses pour répondre aux nouveaux besoins de la collectivité en matière de transport. Ces circonstances devraient justifier l'adoption de dispositions permettant le report des décisions dans l'attente de la réalisation d'une analyse exhaustive.

Mon bureau a mené un vaste processus de consultation s'échelonnant sur huit mois, lequel incluait deux séances d'information publiques, des sondages auprès de la collectivité, les commentaires continus des résidents et des séances de consultation supplémentaires. Cela représente un niveau d'engagement nettement supérieur à celui d'une séance d'information publique unique habituellement associée aux projets de renouvellement intégré. D'après les données recueillies auprès de 338 répondants, il existe une opposition marquée à l'installation de trottoirs dans le secteur visé. En effet, seuls 71 répondants (21 %) se

sont montrés favorables au projet, tandis que 267 répondants (79 %) s'y sont opposés. L'opposition était particulièrement forte dans les rues directement touchées : le croissant Kilbarry a recueilli 50 réponses, toutes opposées; l'avenue Arundel a reçu 34 réponses, dont 31 en opposition; enfin, le croissant Farnham, l'avenue Eastbourne et la rue Braemar ont affiché une opposition unanime ou quasi unanime. Bien que les préférences de la communauté, à elles seules, ne justifient pas un report selon la politique actuelle, l'ampleur de l'opposition citoyenne, conjuguée à la nécessité réelle d'une planification globale des transports, devrait justifier une certaine flexibilité des politiques dans ce contexte exceptionnel.

Je prends acte des enjeux d'accessibilité soulevés dans le rapport du personnel. Mon bureau a reçu des commentaires divergents de personnes à mobilité réduite. Certaines ont souligné que les infrastructures actuelles exposent les personnes se déplaçant en fauteuil roulant à des situations dangereuses et que l'hiver rend particulièrement difficiles les déplacements des personnes à mobilité réduite. À l'inverse, d'autres personnes à mobilité réduite préféreraient ne pas avoir de trottoirs en raison des exigences techniques de certains équipements de mobilité et de la difficulté à se déplacer sur les trottoirs en raison de difficultés liées au traitement sensoriel. Ces besoins d'accessibilité divergents mettent davantage en lumière l'importance d'une planification globale des transports, permettant de bien évaluer et prendre en compte l'ensemble des besoins de mobilité de la collectivité. L'existence de points de vue divergents en matière d'accessibilité devrait justifier une approche plus réfléchie en matière de politiques qui permettrait de procéder à une analyse approfondie.

Cela dit, je suis favorable à la réalisation, comme prévu, des travaux liés aux infrastructures souterraines essentielles (égouts, conduites d'eau principales, chaussées et bordures). Des bordures seront installées selon les besoins pour assurer un drainage adéquat, la protection de la chaussée et la longévité des infrastructures. Toutefois, l'aménagement de trottoirs doit être reporté et réexaminé dans le cadre de l'analyse complète des transports devant impérativement être réalisée afin d'assurer une planification coordonnée, compte tenu des multiples modifications qui touchent le réseau de transport de Manor Park. Ce report constitue une gestion responsable des investissements en infrastructure publique,

puisque'il permet de s'assurer que les décisions relatives aux trottoirs tiennent pleinement compte de leur intégration au réseau de transport en pleine évolution. Le coût de l'aménagement des trottoirs dans le cadre de ce projet de 13,9 millions de dollars (estimé à 180 000 \$) sera retiré de la portée du projet.

Je demande respectueusement au Conseil de reporter la composante relative aux trottoirs de ce projet et de demander au personnel de procéder à la planification globale des transports qui aurait dû être réalisée après l'approbation du plan secondaire de Manor Park en 2021. Cette situation illustre la nécessité de revoir les cadres stratégiques actuels afin de permettre une plus grande flexibilité lorsque les communautés sont confrontées à des circonstances exceptionnelles, caractérisées par des changements multiples et simultanés ainsi qu'une densification importante, qui nécessitent une analyse approfondie avant la prise de décisions d'infrastructure.

Adopté

Proposé par la conseillère L. Dudas (au nom de R. King)

Motion n° CIP 2026-25-02

ATTENDU QUE le Plan directeur des transports, la politique sur les rues complètes et la Vision zéro de la Ville favorisent l'aménagement de réseaux piétonniers sécuritaires, accessibles et interconnectés tout en permettant une adaptation au contexte; et

ATTENDU QUE les projets intégrés de réfection d'infrastructures sont d'importantes occasions d'améliorer l'infrastructure piétonnière, mais que la construction de trottoirs sur des rues isolées, lorsqu'on évalue chaque projet en soi, n'assure pas toujours une connectivité véritable à court terme; et

ATTENDU QU'une planification efficace en matière de transport axée sur la connectivité piétonnière nécessite d'évaluer les trottoirs dans le contexte des intersections, des passages pour piétons, des écoles, des trajets de transport en commun et de l'infrastructure piétonnière existante ou planifiée dans le secteur; et

ATTENDU QUE le quartier Manor Park subit des pressions croissantes en matière de transport, au vu notamment de la

réouverture à venir du chemin Hemlock jusqu'au Village des Riverains, des travaux de réaménagement le long du boulevard St-Laurent et de la croissance continue dans Manor Park Estates; et

ATTENDU QUE la Manor Park Public School a depuis longtemps besoin d'accès piétonniers sécuritaires, la configuration actuelle n'offrant qu'un accès peint sur la chaussée et des trottoirs limités et forçant la congestion aux heures d'arrivée et de départ des élèves; et

ATTENDU QUE le Plan directeur des transports de la Ville prévoit des améliorations piétonnières dans le secteur de l'avenue Eastbourne et de la Manor Park Public School, mais que ces améliorations ne sont actuellement pas financées et ne seraient réalisées qu'après l'horizon quinquennal actuel pour les immobilisations; et

ATTENDU QUE l'actuel projet de réfection intégré dans Manor Park prévoit une enveloppe de 180 000 \$ pour la construction de trottoirs qui n'amélioreraient pas beaucoup les liens piétonniers pour l'instant; et

ATTENDU QU'en redirigeant les ressources et les projets autour des liens piétonniers prioritaires, la Ville pourrait améliorer la sécurité des élèves et accélérer la réalisation d'améliorations utiles dans le réseau; et

ATTENDU QU'un examen de l'emplacement des trottoirs à construire dans le cadre du projet de réfection intégré dans Manor Park a révélé que les tronçons de trottoir proposés n'amélioreraient pas directement les liens piétonniers pour l'instant, et que la Ville gagnerait à revoir ses investissements dans les infrastructures piétonnières afin d'assurer une meilleure connectivité aux points névralgiques du quartier;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU de donner instruction au personnel de chercher à savoir s'il serait possible de réaffecter les fonds de l'intérieur du projet même ou de trouver d'autres sources de financement afin d'accélérer l'amélioration des liens piétonniers autour de la Manor Park Public School;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel accordera la priorité aux améliorations qui renforceront la connectivité entre l'école, les rues avoisinantes et les trajets de transport en commun, notamment sur l'avenue Eastbourne, sur le chemin Thornwood bordant la Manor Park Public School et dans le secteur Braemar-Eastbourne;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel tentera de trouver des sources de financement potentielles dans le projet même si c'est faisable, ou ailleurs, afin d'assurer la réalisation de ces améliorations dans la connectivité piétonnière plus tôt que ce qui est actuellement prévu, et fournira cette information au conseiller du quartier en veillant à en communiquer un résumé aux membres du Comité;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel présentera les ajustements dans la conception et le calendrier qui seront nécessaires pour accélérer la réalisation de ces améliorations dans la sécurité piétonnière, en vue de les devancer le plus possible.

Voix affirmative(s) (5): T. Tierney, L. Dudas, W. Lo, M. Luloff, et Councillor Isabelle Skalski

Voix négative(s) (7): C. Kitts, J. Bradley, S. Desroches, S. Devine, G. Gower, L. Johnson, et A. Troster

Rejeté (5 à 7)

Proposé par la vice-présidente C. Kitts (au nom de R. King)

Motion n° CITP 2026-25-03

ATTENDU QUE la modification du Plan officiel (MPO) concernant Manor Park, approuvée en 2021, et le plan secondaire qui en a résulté pourraient donner lieu à une densification telle que les schémas de circulation automobile et piétonnière dans tout le secteur s'en trouveraient grandement changés; et

ATTENDU QUE la réouverture du chemin Hemlock jusqu'au Village des Riverains, la reconstruction envisagée de l'avenue Beechwood, le projet de modification de l'intersection Eastbourne-Braemar-Ava et la réalisation complète du Plan secondaire de Manor Park convergeront vers une transformation de la circulation qui nécessitera une analyse coordonnée si d'autres décisions en matière d'infrastructures doivent être prises; et

ATTENDU QUE le conseiller du quartier et l'Association communautaire de Manor Park ont recommandé, lorsque la MPO a été approuvée en 2021, que la Ville se livre à un vaste exercice de planification du transport dans le secteur, et que cette recommandation est restée lettre morte; et **ATTENDU QUE** les rues internes de Manor Park, étant généralement peu achalandées,

servant principalement l'accès local et offrant des liens limités avec les grands corridors, n'accueillent pas le même volume de circulation de transit; et

ATTENDU QUE l'intensification en cours et entrevue de la circulation se concentre dans les grandes artères et les routes collectrices, dont le chemin Hemlock, le boulevard St-Laurent, le chemin Sandridge et l'avenue Birch, où l'achalandage et la vitesse rendent encore plus nécessaires une configuration ciblée axée sur les piétons et l'installation permanente de dispositifs de modération de la circulation; et

ATTENDU QUE les cadres de planification de la Ville, dont le Plan directeur des transports, ne fournissent pas d'étude des impacts cumulatifs sur la circulation dans Manor Park spécifiquement;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU de donner instruction au personnel de préparer un plan de travail préliminaire et une estimation des ressources nécessaires pour effectuer une évaluation de la circulation à l'échelle du secteur de Manor Park (qui comprendra des projections de la circulation, les besoins pour les piétons et les cyclistes et les impacts cumulatifs de l'ensemble des modifications prévues), ainsi qu'un plan d'investissement par ordre de priorité pour l'infrastructure piétonnière;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel indiquera au Comité si cette étude peut être financée par les budgets existants ou si une enveloppe distincte sera nécessaire;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel fera rapport à ce sujet au Comité de l'infrastructure et des travaux publics au plus tard au quatrième trimestre de 2026 et lui présentera des recommandations qui éclaireront les futures décisions de planification de l'infrastructure piétonnière et de transport dans Manor Park.

Voix affirmative(s) (11): T. Tierney, C. Kitts, J. Bradley, S. Desroches, L. Dudas, G. Gower, L. Johnson, W. Lo, M. Luloff, Councillor Isabelle Skalski, et A. Troster

Voix négative(s) (1): S. Devine

Adopté (11 à 1)

Proposé par la vice-présidente C. Kitts (au nom de R. King)

Motion n° CITP 2026-25-04

ATTENDU QUE le projet intégré de remplacement des infrastructures de Manor Park pour la rue Braemar, la rue Finter et le croissant Kilbarry est en cours et que le contrat exige que la décision concernant les trottoirs soit confirmée d'ici la mi-avril pour respecter l'échéancier des travaux; et

ATTENDU QUE selon les commentaires reçus durant l'examen du projet, la valeur fonctionnelle et l'emplacement des trottoirs sur le réseau piétonnier soulèvent des inquiétudes; et

ATTENDU QUE les trottoirs à privilégier devraient être ceux qui permettent vraiment d'améliorer les déplacements vers les principales destinations, comme la Manor Park Public School, les couloirs de transport en commun et les grandes intersections; et

ATTENDU QUE la modification du Plan officiel visant Manor Park (2021), la réouverture du chemin Hemlock jusqu'au Village des Riverains, la possible réfection de l'avenue Beechwood, le projet de modification de l'intersection et la croissance soutenue du quartier reflètent un ensemble de transformations des modes de transport qui modifieront grandement les schémas de circulation automobile et piétonnière et nécessitent une planification coordonnée, globale et orientée réseau pour les liaisons piétonnières; et

ATTENDU QUE les recommandations antérieures concernant la planification complète du transport à Manor Park n'ont pas encore été appliquées; et

ATTENDU QUE les présentes instructions visent un lieu précis et ne modifient pas la politique sur les rues complètes, le Plan directeur des transports et les objectifs plus généraux de la Ville en lien avec l'élargissement des infrastructures piétonnes à Ottawa; et

ATTENDU QUE si la décision concernant l'emplacement des trottoirs n'est pas prise rapidement, l'échéancier des travaux pourrait être chamboulé, parce que l'entrepreneur doit terminer les plans et coordonner les activités de construction s'il veut respecter ses obligations contractuelles;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE dans le cadre de l'approbation des modifications routières (AMR), il soit demandé au personnel de reporter la construction de tous les trottoirs proposés

dans le projet de remplacement intégré des infrastructures de Manor Park, dont la nécessité sera revue durant une planification coordonnée, globale et orientée réseau pour les liaisons piétonnières, y compris leur combinaison aux autres travaux d'infrastructure, notamment l'amélioration de l'intersection et les dispositifs de modération de la circulation;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le projet aille de l'avant, mais que la construction de la chaussée et des bordures de rues respecte les présentes directives, pour ne pas retarder l'échéancier des travaux;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE les présentes directives visent un lieu précis et ne doivent pas être interprétées comme créant un précédent pour reporter ou annuler la construction des trottoirs dans d'autres quartiers ou dans le cadre d'autres projets;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel envisage d'utiliser d'abord les sommes disponibles en raison du report de la construction des trottoirs pour améliorer les liaisons piétonnières dans le quartier, ce qui s'inscrit dans les priorités du réseau;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE la construction des trottoirs sur les rues susmentionnées soit envisagée de nouveau après une évaluation globale des liaisons piétonnières nécessaires à Manor Park, y compris vers la Manor Park Public School, les trajets de transport en commun et les rues voisines.

Voix affirmative(s) (5): T. Tierney, L. Dudas, W. Lo, M. Luloff, et Councillor Isabelle Skalski

Voix négative(s) (7): C. Kitts, J. Bradley, S. Desroches, S. Devine, G. Gower, L. Johnson, et A. Troster

Rejeté (5 à 7)

5.2 Étude de faisabilité du transport actif et de la priorisation du transport en commun sur la rue Bank

Dossier : ACS2026-PDB-TP-0004 - Capital (17)

Jennifer Armstrong, directrice, Planification des transports, Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment, Lise Guevremont, gestionnaire principale de projet, Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du

bâtiment, Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun, Direction générale des services de transport en commun et Marcia Wallace, directrice générale, Direction générale des services de planification, de l'aménagement et du bâtiment ont répondu aux questions du Comité concernant le rapport.

Les délégations suivantes se sont inscrites pour parler :

1. Derrick Simpson (Association communautaire du centre-ville)
2. June Creelman (Association communautaire du Glebe)
3. Ajay Ramachandran
4. Saad Khan
5. Scott McAnsh
6. Marko Miljusevic (Strong Towns)
7. James McAvoy
8. Tristano lafelice
9. Darrell Cox
10. Astrid MacKinnon
11. Justin Westlake Hughes
12. Gilbert Russell
13. Blair Brassard
14. Angela Keller-Herzog (CAFES)
15. Ryan Loi
16. Lyne Burton (Engel & Völkers Ottawa)
17. Kerry Hodgins
18. Valerie MacIntosh
19. Siobhan Kirkland
20. Mike Estabrooks (Irene's Pub)
21. Daniel Ghaby
22. Ian Boyd

23. Noah Ruhl
24. Tom Zhang
25. Henry Lu
26. Elysia Fae
27. Anthony Carricato
28. David Yang and Hayden Bedard
29. Thomas Andre
30. Hayden Strachan
31. Jeffrey Parkhouse
32. Dominique Milne
33. Willow Cote, Grâce-Divine Kalombo, Samuel Humphries, Mateo Méndez Yepes et Ellize Manzo
34. Xavier Auger
35. Noel Ruppenthal
36. Lauren Seward-Munday
37. Brooke Anderson
38. Kaylee McKellar
39. Patrick Bickerton
40. Michelle Groulx
41. Kathleen Newman
42. Florence Lehmann (Bike Ottawa)
43. Lindsey Orr
44. Stephane Sauve

Par ailleurs, le Bureau du greffe municipal a reçu et versé à ses dossiers, ainsi que distribué aux membres du Comité un courriel de la part de chacune des personnes et de l'organisation suivantes

- Courriel de Francesco Balassone, daté du 27 mars 2026;
- Courriel de Laura Shantz, daté du 27 mars 2026;

- Courriel de FCA Transportation, daté du 27 mars 2026.

Enfin, à l'issue des discussions du Comité, les instructions suivantes ont été données aux membres du personnel :

Instructions au personnel (vice-président C. Kitts au nom du conseiller S. Menard):

Conformément à la recommandation 4 du rapport sur l'étude de faisabilité du transport actif et de la priorisation du transport en commun sur la rue Bank (numéro de dossier : ACS2026-PDB-TP-0004) présenté au Comité des travaux publics et de l'infrastructure le 30 mars 2026, le personnel municipal étudiera les possibilités d'améliorer les circuits cyclables nord-sud parallèles à la rue Bank, le long de rues comme Percy, Craig, Lyon et O'Connor, dans le cadre du programme de planification du transport actif.

En complément à la recommandation 4, que l'on demande au personnel d'examiner l'inclusion d'un circuit cyclable bien aménagé et bien balisé passant à travers le parc Lansdowne par l'entremise de routes locales communes et d'autres installations, dans la mesure du possible, reliant la rue Bank au circuit cyclable O'Connor/Holmwood, dans le cadre de cette recommandation.

Instructions au personnel (vice-président C. Kitts au nom du conseiller S. Menard):

Que l'on demande au personnel de réduire la période du projet pilote à 12 mois ou un an.

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil municipal :

1. **d'approuver le plan recommandé de la rue Bank (de l'autoroute 417 au canal Rideau), comme il est décrit dans le présent rapport;**
2. **de demander au personnel d'aller de l'avant avec la conception détaillée et à la mise en oeuvre des quatre tronçons permanents de voie réservée aux autobus 24 heures sur 24 et des deux déplacements d'arrêts d'autobus, ainsi que de mener un projet pilote concernant les voies réservées aux autobus à certaines heures de la journée, comme il est décrit dans le présent rapport, avec une date de lancement prévue**

pour l'été 2027, et de présenter un rapport sur les conclusions du projet pilote d'ici la fin du quatrième trimestre de 2028;

- 3. de demander au personnel d'aller de l'avant avec la conception détaillée des améliorations ciblées des infrastructures cyclable et piétonnière le long de la rue Bank, comme l'indique le plan recommandé du conception fonctionnelle (document 1), et de rechercher du financement pour leur mise en oeuvre dans le cadre du processus annuel de budgétisation, dans les plus brefs délais une fois la conception détaillée terminée; et**
- 4. de demander au personnel d'enquêter sur les possibilités d'améliorer les circuits cyclables nord-sud parallèles à la rue Bank, le long de rues comme Percy, Craig, Lyon et O'Connor, dans le cadre du programme de planification du transport actif.**

Adopté en version modifiée

Motion n° CITP 2026-25-05

Proposée par A. Troster

ATTENDU QUE la rue Bank est l'un des couloirs de transport en commun les plus importants de la ville et qu'elle est désignée comme couloir prioritaire de transport en commun dans le Plan directeur des transports, et que les circuits 6 et 7 sont les deuxième et troisième circuits d'autobus les plus achalandés du réseau de transport en commun de la Ville; et

ATTENDU QUE l'étude de faisabilité du transport actif et de la priorisation du transport en commun sur la rue Bank reconnaît le besoin criant d'améliorer la fiabilité du service de transport en commun sur la rue Bank entre l'autoroute 417 et le canal Rideau et recommande l'aménagement de nouvelles voies réservées aux autobus dans les limites de l'étude, y compris un projet pilote qui devrait être lancé à l'été 2027 et dont le rapport sur les constatations serait présenté d'ici la fin du T4 de 2028; et

ATTENDU QUE la rue Bank au nord des limites de l'étude, de la rue Catherine à la rue Wellington, partage les caractéristiques ci-dessus et pourrait également permettre la mise en oeuvre de mesures

assurant la priorité au transport en commun, comme des voies réservées aux autobus, afin d'améliorer les temps de déplacement et la fiabilité du transport en commun; et

ATTENDU QUE le Plan directeur des transports désigne la rue Bank, de la rue Catherine à la rue Wellington, comme candidate pour des améliorations tactiques du transport en commun (par exemple, des voies réservées aux autobus), et alloue annuellement des fonds pour la planification et la mise en œuvre des mesures isolées les plus importantes et des projets d'améliorations tactiques les plus critiques;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le rapport sur les résultats du projet pilote fournisse également des recommandations pour une étude de faisabilité future portant sur l'apport d'améliorations tactiques au transport en commun sur la rue Bank, entre la rue Catherine et la rue Wellington, compte tenu des résultats du projet pilote entre l'autoroute 417 et le canal Rideau.

Adopté

Motion n° CITP 2026-25-06

Proposée par S. Devine

ATTENDU QUE le *Projet pilote sur le transport actif et la priorisation du transport en commun sur la rue Bank* sera surveillé et évalué afin de comprendre ses répercussions sur les opérations, les transports et la communauté; et

ATTENDU QUE le rapport du personnel indique qu'un plan de surveillance global servira à évaluer les résultats du projet pilote, mais qu'un tel plan n'a pas encore été élaboré; et

ATTENDU QUE les entreprises locales et les ZAC souhaitent connaître les répercussions du projet pilote sur l'accès, le stationnement et l'activité commerciale le long du couloir; et

ATTENDU QUE d'autres municipalités ont mis en œuvre des projets pilotes sur la priorisation du transport en commun dans les couloirs commerciaux et ont élaboré toute une gamme d'approches de surveillance pour évaluer les répercussions sur les entreprises locales; et

ATTENDU QU'il est dans l'intérêt du Conseil de faire en sorte que le plan de surveillance du projet pilote de la rue Bank soit transparent, clairement défini et capable d'orienter les futures décisions prioritaires en matière de transport en commun;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU que, dans le cadre de l'élaboration du plan de surveillance global pour le projet pilote sur la priorisation du transport en commun sur la rue Bank, le personnel incorpore une approche transparente et clairement définie pour surveiller les répercussions possibles sur les entreprises locales – positives, négatives ou neutres – notamment les éléments suivants :

- 1. Un examen de la façon dont d'autres municipalités ont conçu et mis en œuvre des cadres de surveillance pour les projets pilotes sur la priorisation du transport en commun dans les couloirs commerciaux, en portant une attention particulière aux paramètres utilisés pour évaluer les répercussions sur les entreprises locales, aux sources de données utilisées et aux leçons apprises concernant les pratiques exemplaires qui pourraient orienter le plan de surveillance d'Ottawa.**
- 2. Une description des indicateurs précis, des sources de données et des méthodes que le personnel propose d'utiliser pour surveiller les répercussions possibles sur les entreprises locales pendant le projet pilote de la rue Bank, qui pourraient comprendre des sondages de base et de suivi auprès des commerçants et des clients, des sondages sur l'occupation et l'utilisation des places de stationnement, des recensements de la circulation piétonne (résidents locaux et visiteurs) et le suivi des tendances en matière d'occupation ou de vacance des commerces le long du couloir.**
- 3. Que le plan de surveillance, notamment les indicateurs de répercussions sur les entreprises dont il faut faire le suivi, soit rendu public (par exemple, par l'intermédiaire du site Web du projet), et que des mises à jour périodiques soient effectuées à mesure que les données de suivi sont recueillies, afin de favoriser la transparence pendant toute la durée du projet pilote.**

Adopté

Motion n° CITP 2026-25-07

Proposée par W. Lo

ATTENDU QUE le rapport ACS2026-PDB-TP-0004 recommande d'apporter des modifications importantes à la rue Bank entre l'autoroute 417 et le canal Rideau, notamment le déplacement des arrêts d'autobus, le stationnement sur rue et le tracé des routes; et

ATTENDU QUE les propriétaires de résidences ont la possibilité d'appuyer les modifications du stationnement sur rue ou de s'y opposer par pétition; et

ATTENDU QUE la même possibilité n'est pas offerte aux propriétaires d'entreprises qui seront touchés par les modifications apportées au plan recommandé;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE l'approbation des recommandations 1, 2 et 3 pour la rue Bank, entre l'autoroute 417 et l'avenue Holmwood, soit conditionnelle à l'obtention de la signature d'appui des deux tiers des entreprises du secteur concerné de la rue Bank, y compris les entreprises ayant une façade sur la rue Bank, mais dont l'entrée principale se trouve sur une rue transversale; et

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le plan recommandé pour la rue Bank entre l'avenue Holmwood et le canal Rideau soit approuvé et mis en œuvre, sous réserve de la conception détaillée et du financement.

Voix affirmative(s) (2): W. Lo, et M. Luloff

Voix négative(s) (9): T. Tierney, C. Kitts, J. Bradley, S. Devine, L. Dudas, G. Gower, L. Johnson, Councillor Isabelle Skalski, et A. Troster

Rejeté (2 à 9)

6. Direction générale des travaux publics

6.1 Rapport sur le programme pilote de grands quadricycles

Dossier : ACS2026-PWD-TRF-0001 - À l'échelle de la ville

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil ce qui suit :

- 1. D'approuver la participation de la Ville d'Ottawa au programme pilote de grands quadricycles de la province de l'Ontario, en vertu du Règlement de l'Ontario 411/22 pour la durée complète du programme pilote provincial, y compris toute prolongation faite par la province, qui devrait se poursuivre jusqu'en 2032 à l'heure actuelle;**
- 2. D'approuver le règlement municipal proposé sur les grands quadricycles, dans sa forme présentée dans le document 1 ci-joint, et comme décrit dans le présent rapport;**
- 3. D'approuver les lignes directrices sur l'examen des circuits des grands quadricycles, dans sa forme présentée dans le document 2 ci-joint, et comme décrites dans le présent rapport;**
- 4. De déléguer le pouvoir au directeur général des Travaux publics, ou à son représentant, en consultation avec le conseiller de quartier pertinent, pour :**
 - approuver, modifier ou révoquer les permissions de circuits et les lignes directrices opérationnelles pour les grands quadricycles; et**
 - superviser et administrer la participation en cours de la Ville d'Ottawa au programme pilote provincial;**
- 5. De demander au personnel de faire rapport au Conseil à la fin du programme pilote sur les résultats, les constatations et les recommandations.**

Adopté

7. Points à huis clos

Il n'y a aucun point à huis clos.

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

8.1 Motion – Conseillère A. Troster (pour la conseillère T. Kavanagh) - Murales de rue

Dossier : ACS2026-OCC-CCS-0024 - À l'échelle de la ville

Motion

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics demande au personnel :

- 1. de rédiger des règles sur les murales de rues incluant ce qui suit :**
 - a. les rues où les murales seront permises (p. ex., artères ou rues résidentielles);**
 - b. les questions d'emplacement, notamment la distance minimale entre la murale et la bordure de rue et les intersections;**
 - c. les questions esthétiques de sécurité, les murales ne devant pas obstruer les panneaux et dispositifs de signalisation ni trop leur ressembler;**
 - d. les types de peinture permis, qui seront durables, antidérapants et antireflet;**
 - e. les questions d'entretien et d'effacement des murales vétustes;**
 - f. l'obligation d'intégrer les projets acceptés au budget des mesures temporaires de modération de la circulation dans les quartiers;**
 - g. les questions de droit de passage et de fermeture de rues pendant la réalisation d'une murale;**
- 2. de mettre au point :**
 - a. de l'information claire pour les résidents souhaitant créer une murale de rue, par exemple un guide pratique;**
 - b. une méthode de demande de permis accessible en ligne et facile à suivre pour le public;**
- 3. de terminer ce travail d'ici la fin du deuxième trimestre de 2026.**

Adopté

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

9.1 Promenade Flagstaff et modération de la circulation

Proposé par la vice-présidente C. Kitts (au nom du conseiller D. Hill)

Motion n° CITP 2026-25-08

Que les Règles de procédure soient suspendues afin que soit examinée la motion suivante étant donné les préoccupations liées à la sécurité dans les environs de l'école catholique St. Juan Diego de Barrhaven.

Adopté

Proposé par la vice-présidente C. Kitts (au nom du conseiller D. Hill)

Motion n° CITP 2026-25-09

ATTENDU QUE Barrhaven-Ouest est un des quartiers d'Ottawa qui connaît la plus forte croissance;

ATTENDU QUE trois nouvelles écoles ont ouvert leurs portes au cours des deux dernières années dans Half Moon Bay;

ATTENDU QU'un élève a été frappé par une automobile le vendredi 13 mars 2026 en quittant l'école élémentaire St Juan Diego et a dû recevoir des soins médicaux au Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario (CHEO);

ATTENDU QUE des évaluations en cours et pas encore terminés, pour avoir d'éventuels brigadières et brigadiers scolaires adultes aux abords de l'école;

ATTENDU QUE le personnel a récemment installé une signalisation temporaire pour créer un arrêt toutes directions à l'intersection de la promenade Flagstaff et de la rue Cygnus en guise d'initiative de gestion de la circulation liée à la construction;

ATTENDU QUE l'installation d'un panneau d'arrêt permanent, avec un seul passage là où il peut être aménagé entre des entrées de cour existantes sur la promenade Flagstaff du côté est de la rue Cygnus, pour améliorer la sécurité du passage pour piétons à cette intersection déclencherait le *Règlement relatif aux normes d'accessibilité intégrée (RNAI) en vertu de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*, ce qui oblige à avoir des bordures surbaissées alignées avec la voie

de circulation des piétons et des indicateurs podotactiles bien placés;

ATTENDU QUE les conditions exigées pour que le personnel exerce des pouvoirs délégués afin de mettre en place un panneau d'arrêt toutes directions à l'intersection de la rue Cygnus et de la promenade Flagstaff n'ont pas été remplies;

ATTENDU QUE l'intersection de la rue Cygnus et de la promenade Flagstaff n'est pas admissible au financement du Programme d'accessibilité des piétons et d'aménagement de bateaux de trottoir (PAIR), car elle ne répond pas aux critères approuvés par le Conseil pour la régulation permanente de la circulation;

ATTENDU QU'un panneau d'arrêt permanent toutes directions ne peut être mis en place qu'une fois installés tous les éléments de conception accessible prévus par la loi;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU QUE le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande que le Conseil approuve que le panneau d'arrêt temporaire toutes directions à l'intersection de la rue Cygnus et de la promenade Flagstaff devienne permanent, incluant l'établissement d'un passage pour piétons du côté est de la rue Cygnus sur la promenade Flagstaff, une fois que tous les éléments accessibles prévus par la loi seront en place;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le budget pour les mesures temporaires de modération de la circulation dans le quartier 3 soit considéré comme une source de financement appropriée pour l'installation des éléments d'accessibilité exigés afin d'assurer la conformité au *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées (RNAI)* en vertu de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*, ainsi que pour les coûts connexes de la signalisation et du marquage de la chaussée pour le panneau d'arrêt permanent et le passage pour piétons;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE toute utilisation du budget pour les mesures temporaires de modération de la circulation dans le quartier 3 pour ce projet soit coordonnée entre le conseiller du quartier et le personnel municipal pertinent;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE ce travail soit entrepris dès que c'est faisable, après la confirmation et l'obtention d'une source de

financement, la conformité aux exigences en matière d'approvisionnement et la planification des activités de construction ou d'installation nécessaires;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel soit chargé d'examiner et de rendre compte au Conseil, dans le cadre de l'actualisation du Plan d'action en matière de sécurité routière de 2027, des options pour améliorer la modération de la circulation aux abords des écoles, incluant, sans s'y limiter, un soutien supplémentaire pour les quartiers à forte croissance.

Adopté

9.2 Mise à jour de la Politique sur les zones de limitation de vitesse

Proposé par la conseillère L. Johnson

Motion n° CITP 2026-25-10

Que les Règles de procédure soient suspendues afin que soit examinée aujourd'hui cette motion pour permettre de faire rapport en temps opportun au Comité en avril.

Adopté

Proposé par la conseillère L. Johnson

Motion n° CITP 2026-25-11

ATTENDU QUE le Conseil a approuvé le Plan d'action en sécurité routière de 2024 – Plan de mise en œuvre, qui incluait un examen et une mise à jour de la Politique sur les zones de limitation de vitesse de la Ville comme faisant partie de ses résultats;

ATTENDU QUE les excès de vitesse et la conduite dangereuse continuent de préoccuper grandement la communauté;

ATTENDU QUE des usagers de la route vulnérables, dont des piétons et des cyclistes, ont été récemment frappés par des véhicules dans des quartiers résidentiels;

ATTENDU QUE la vitesse est estimée être un facteur contribuant dans environ 27 pour cent des collisions, selon un rapport de Transports Canada datant de 2021;

ATTENDU QUE la vitesse est un facteur essentiel dans la survie des piétons impliqués dans des collisions avec des véhicules automobiles;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU QUE le personnel fasse rapport sur l'état de la mise à jour de la Politique sur les zones de limitation de vitesse à la réunion d'avril 2026 du Comité de l'infrastructure et des travaux publics.

Adopté

9.3 Données sur la vitesse à la suite du retrait des caméras de contrôle de la vitesse

Proposé par le président T. Tierney

Motion n° CITP 2026-25-12

Que les Règles de procédure soient suspendues afin que soit examinée aujourd'hui cette motion pour permettre de faire rapport en temps opportun au Comité en avril.

Adopté

Proposé par le président T. Tierney

Motion n° CITP 2026-25-13

ATTENDU QUE les excès de vitesse et la conduite dangereuse continuent de poser des risques pour la sécurité sur le réseau routier d'Ottawa;

ATTENDU QUE les données provenant des huit sites pilotes initiaux de contrôle automatisé de la vitesse ont montré une conformité soutenue et continue des automobilistes aux limites de vitesse affichées d'une année sur l'autre pendant que les caméras de contrôle de la vitesse étaient en place;

ATTENDU QUE le retrait des caméras de contrôle de la vitesse municipales par le biais du *projet de loi 56, Loi de 2025 visant à bâtir une économie plus concurrentielle* a réduit l'éventail d'outils dont dispose la Ville d'Ottawa pour gérer les excès de vitesse;

ATTENDU QUE le personnel a recueilli les données aux huit sites pilotes initiaux pour surveiller l'incidence du *projet de loi 56* sur la vitesse des automobilistes;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU QUE le personnel fasse rapport sur les données liées à la vitesse qu'il a recueillies depuis le retrait des caméras de contrôle de la vitesse à la réunion d'avril 2026 du Comité de l'infrastructure et des travaux publics.

Adopté

9.4 Durée maximale de stationnement sur l'avenue Fourth

Proposé par la conseillère L. Johnson (au nom de S. Menard)

ATTENDU QUE l'avenue Fourth est classée comme une route locale allant d'est en ouest entre l'avenue Bronson et la promenade Reine-Élizabeth dans le Glebe;

ATTENDU QUE l'avenue Fourth entre les rues Percy et Bank est avant tout une rue résidentielle, avec une église à l'angle de l'avenue Fourth et de la rue Percy, deux écoles élémentaires à l'angle des avenues Fourth et Lyon, et une église et une banque sur la rue Bank et l'avenue Fourth;

ATTENDU QUE la majorité de l'avenue Fourth entre les rues Percy et Bank comporte actuellement des panneaux limitant à une heure la durée de stationnement maximale, sauf pour une section avec des places de stationnement payantes du côté sud de la rue à l'approche de la rue Bank et une section du côté sud de l'avenue Fourth près de la rue Percy devant l'église catholique Blessed Sacrament qui est un mélange de stationnement sans signalisation et d'interdiction de stationnement;

ATTENDU QUE la durée maximale de stationnement dans les autres rues en direction est-ouest dans le Glebe est un mélange de stationnement d'une, de deux et de trois heures et de stationnement sans signalisation;

ATTENDU QUE la durée maximale de stationnement dans la plupart des autres rues en direction est-ouest dans cette section du Glebe est de deux heures entre les rues Percy et Bank;

ATTENDU QUE les résidents, les visiteurs et les entreprises de la zone ont manifesté le désir d'avoir des durées maximales de stationnement plus uniformes dans le Glebe;

ATTENDU QUE l'église catholique Blessed Sacrament s'est montrée préoccupée par la durée maximale de stationnement d'une heure, car cela ne donne pas assez de temps pour se stationner aux fidèles qui assistent à un service dominical;

ATTENDU QUE le bureau du conseiller à l'intention d'étudier le changement apporté à la durée maximale de stationnement dans le cadre de l'étude plus vaste des durées maximales de stationnement dans le Glebe;

ATTENDU QUE les conditions selon lesquelles le personnel dispose des pouvoirs délégués pour instaurer un changement à la réglementation sur le stationnement en bordure de rue le long de l'avenue Fourth entre les rues Percy et Bank ne sont pas remplies, selon la Politique de modification de la réglementation du stationnement sur rue, telle qu'approuvée par le Conseil en avril 2017;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU QUE le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande que le Conseil approuve de faire passer la durée de stationnement là où elle est actuellement d'une heure entre 7 h et 19 h à deux heures sur l'avenue Fourth entre les rues Percy et Bank;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE les changements de signalisation correspondants soient effectués dès que possible.

9.5 Zone du projet de remise en état des fossés dans le secteur de Cityview

Proposé par la conseillère L. Johnson

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa a déterminé qu'il fallait remettre en état le réseau de fossés dans les secteurs Cityview et Crestview du quartier Collège;

ATTENDU QUE le personnel de la Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE) a fait une évaluation et a déterminé que le coût en 2025 pour installer des égouts dans le cadre du processus d'amélioration locale était de 140 000 \$ par propriétaire foncier;

ATTENDU QUE la zone du projet de remise en état des fossés dans le secteur de Cityview a été jugée inadmissible pour un processus d'amélioration locale une rue à la fois en raison des exigences techniques en matière d'ingénierie;

ATTENDU QUE le projet sera mené par phase, la phase 1 débutant au printemps 2026;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU QUE le personnel enquête sur les occasions financières offertes par le gouvernement du Canada et la province de l'Ontario de subventionner les coûts pour installer des égouts dans la zone du projet de remise en état des fossés dans le secteur de Cityview.

10. Demandes de renseignements

10.1 Estimation des coûts des trottoirs (construction intégrée c. autonome)

Soumis par le conseiller M. Luloff (au nom de R. King)

Le rapport du personnel fait référence à un coût estimatif d'environ 150 000-180 000 \$ pour la construction de trottoirs dans le cadre du contrat d'infrastructure intégrée en vigueur, comparativement à 500 000–700 000 \$ pour l'exécution en tant que futur projet autonome. Cette variation a été présentée comme une considération importante dans les délibérations du Comité et justifie d'autres clarifications.

Le personnel est invité à fournir les renseignements suivants :

1. La méthodologie, les hypothèses et les éléments de coûts utilisés pour préparer les deux estimations et la confirmation que la portée des travaux est équivalente dans chaque scénario.
2. Les projets spécifiques terminés ou des exemples comparables utilisés pour informer chaque estimation, incluant des détails pertinents comme l'endroit, la portée et l'année de construction.
3. Dans les cas où des trottoirs faisant partie de projets d'infrastructure intégrée ont été reportés et construits par la suite en tant que projets autonomes, une comparaison des coûts initialement estimés au moment du report par rapport aux coûts réellement engagés lors de l'exécution.
4. Veuillez fournir une réponse écrite dans les 60 jours et la faire circuler parmi tous les membres du Comité de l'infrastructure et des travaux publics et du Conseil.

11. Autres questions

Il n'y a aucune autre question.

12. Levée de la séance

Prochaine réunion : le jeudi 23 avril 2026.

La séance est levée à 17 h 17.

M. Busnardo dos Santos,
Coordonnatrice du comité

Conseiller T. Tierney, Président