

**Council Member Inquiry/Motion Form**  
**Demande de renseignements d'un membre du Conseil /Formulaire de motion**

**From/Exp. :** Councillor / conseiller  
Stephen Blais

**Date :** 14 December / 14 décembre  
2011

**File/Dossier :** 31-11

**To/Dest. :**  
Deputy City Manager, City Operations / Directeur municipal adjoint, Opérations municipales

**Subject/Objet :** Truck Route Study / Étude sur les itinéraires de camion

---

**Inquiry / Demande de renseignements**

What is the timing of the next comprehensive truck route study? When was the last study undertaken? Has the appropriate funding been set aside for this work? Can the work be done by in-house experts to save money and expedite the process?

Quel est le calendrier de la prochaine étude détaillée sur les itinéraires de camion? Quand la dernière étude a-t-elle été menée? Les fonds nécessaires ont-ils été réservés pour ce projet? L'étude peut-elle être réalisée par des experts internes afin de réduire les frais et d'accélérer le processus?

---

**Response / Réponse**

*Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of May 2, 2012 and the Council Agenda of May 23, 2012.*

The [Truck Route Designation Policy](#), which outlines the current truck route system, was approved by Council in October, 2005.

Per the Truck Route Designation Policy (attached as Document 1), Infrastructure Services Department (ISD) provides Public Works with feedback on a yearly basis on what roads should be downgraded from full-loads to restricted loads or to no longer a truck route and which ones that are restricted loads can become full loads (as a result of a road being re-built). These decisions to change truck route roadway are based on the condition assessment of the roadways. In addition, there are new roads that are constructed that may be added to the truck route system. Typically, this occurs as existing roads are extended. (e.g., Hunt Club Road between Hawthorne and 417 will be added to the system once the Highway connection is completed). The map is updated to reflect the new information and this is usually done in the winter months so that the new map is available in the spring.

Apart from this annual condition assessment review, any consideration to modify, add or delete roadways from the existing truck route system would require a comprehensive review per the criteria and guidelines set out in the approved policy (Document 1). City-wide consultation with impacted communities and stakeholders would have to be undertaken as any change could have far reaching impacts. Public Works Department in consultation with Planning and Growth

Management proposes a comprehensive review of the truck route study should occur only after the completion of the Interprovincial Crossings Study (expected by end of 2012 or early 2013) given that the outcome of the Interprovincial Crossing Study will have a significant impact on the truck routing plan.

Staff do not believe that such a study could be undertaken in-house within existing resources. This study would involve significant technical work as well as public consultation. This would include, but not be limited to, reviewing the consistency with the existing Truck Route Policy approved by Council in 2005; collecting traffic/truck data on the existing road network; reviewing the overall network impacts of any proposed changes, even if minor in nature; and assessing the impacts to traffic and community including an economic needs assessment. As well, justification for changes needs to be clearly enumerated and communicated to all affected stakeholders whereby any proposed/recommended changes to the truck route system would require extensive public consultation (impacted communities, businesses, trucking industry, etc.) to take place. It is estimated that a study of this scale would take over a year to complete at a cost of approximately \$250,000 and would be conducted using both internal and external resources depending on the timing. Currently, there is no funding identified to undertake a review of the truck route system.

La [Politique de désignation des itinéraires pour camions](#), qui établit le réseau actuel d'itinéraires pour camions, a été approuvée par le Conseil en octobre 2005.

Conformément à la Politique de désignation des itinéraires pour camions (constituant le document 1 ci-joint), les Services d'infrastructure indiquent annuellement à Travaux publics quelles routes devraient être reclassées à la baisse, de pleine charge à charge restreinte, ou déclassées en tant qu'itinéraire pour camions, ou être reclassées à la hausse, de charge restreinte à de pleine charge (à la suite d'une reconstruction de la route). Ces décisions de changer les désignations d'itinéraire pour camions sont basées sur une évaluation de l'état des routes. De plus, de nouvelles routes sont construites qui peuvent s'ajouter au réseau d'itinéraires pour camions. Cela se produit ordinairement lorsqu'il y a prolongement d'une route existante (p.ex., le chemin Hunt Club entre le chemin Hawthorne et l'autoroute 417 sera ajouté au réseau une fois terminé le raccordement des routes). La carte est mise à jour de façon à refléter ces changements, ordinairement durant les mois d'hiver en vue de sa publication le printemps.

Mises à part celles fondées sur l'évaluation annuelle de l'état des routes, toute décision de changer ou de supprimer une route du réseau existant d'itinéraires pour camions, ou d'en ajouter une, nécessiterait un examen détaillé en fonction des critères et des lignes directrices énoncés dans la politique approuvée (document 1). Une consultation à l'échelle de la ville auprès des communautés touchées et des parties concernées serait nécessaire, étant donné que tout changement peut avoir des répercussions de grande portée. Travaux publics, en consultation avec le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, proposent qu'un examen général de des itinéraires pour camions ne soit entrepris qu'après l'achèvement de l'étude des liaisons interprovinciales (attendue à la fin de 2012 ou au début de 2013), vu que ses résultats auront une incidence considérable sur le plan des itinéraires pour camions.

Le personnel ne pense pas qu'une telle étude puisse être menée à l'interne avec les ressources existantes. Cette étude nécessiterait un travail technique considérable ainsi qu'une vaste consultation publique. Cela comprendrait, mais sans s'y limiter, un examen de la conformité à la Politique de désignation des itinéraires pour camions approuvée par le Conseil en 2005, la collecte de données sur la circulation et le camionnage dans le réseau routier existant, un examen des répercussions sur l'ensemble du réseau de tout changement proposé, même mineur, et l'évaluation des répercussions sur la circulation et la communauté, y compris une évaluation économique des besoins. De plus, la justification de changements devra être clairement documentée et communiquée à toutes les parties concernées, ce qui fait que tout changement

qu'il est proposé ou recommandé d'apporter au réseau d'itinéraires pour camions exigerait une consultation publique exhaustive (communautés touchées, commerces, industrie du camionnage, etc.) avant d'être mis en application. Selon les estimations, une étude de cette ampleur prendrait plus d'une année pour mener à terme, à un coût d'environ 250 000 \$, et exigerait, dépendant de l'échéancier, de recourir tant aux ressources internes qu'à des ressources de l'extérieur. Aucun financement n'est actuellement prévu pour effectuer un tel examen du réseau d'itinéraires pour camions.

**Department of Public Works and Services**

Traffic and Parking Operations Branch

**Purpose**

The purpose of this Policy is to establish the basis for designating roadways under the jurisdiction of the City of Ottawa as Truck Routes.

**Objectives**

The following objectives are to be used for the development and updates to the Truck Route System:

- efficient movement of trucks;
- safe movement of trucks;
- efficient movement of other traffic;
- minimization of environmental disruption to citizens; and,
- minimization of structural damage to roadways and structures.

**Criteria**

The following criteria should be applied as guidelines, to assess existing and proposed road links for their suitability as Truck Routes and to optimize the Truck Route System:

1. **System/Network Criteria:**
  - a. identify a continuous truck route system with easy access to and from provincial highways, freeways, major through routes, and truck traffic generators and attractors;
  - b. include sufficient network linkages to avoid over-concentration of truck movements and congestion;
  - c. identify routes with good traffic flow to minimize stop and start occurrences; and,
  - d. avoid high pedestrian corridors and areas with significant traffic conflicts.
2. **Physical Characteristics Criteria:**
  - a. particularly in urban areas, where possible select 4-lane roadways with 3.5 m lanes, adequate turning radii; vertical clearance of 5.4 m; and maximum grade of 4%; and,
  - b. include only those linkages with pavement and structures that are structurally adequate for truck traffic.
3. **Environmental Criteria:**
  - a. minimize impacts of truck traffic (vibration, noise and emissions) on sensitive areas such as residential neighbourhoods, hospitals, schools;
  - b. avoid routes adjacent to heritage/weak structures; and,
  - c. avoid bisecting communities/neighbourhoods.

<b>Subject:</b> Truck Route Designation Policy		<b>New:</b> X <b>Revised:</b>	<b>Policy/Procedure No.</b>
<b>Source:</b> Council Report ACS2005-PWS-TRF-0002	<b>Date:</b> 6 July 2005	<b>Page #:</b> 2	<b>No. of Pages :</b> 2

The table below summarizes Truck Route Designation Guidelines.

**TRUCK ROUTE DESIGNATION GUIDELINES**

Land Use and Policy Plans	Road Class		
	City Freeway	Arterial	Major Collector/Collector
Central Area	Designate as Truck Route	Designate selected arterials to provide necessary connectivity and continuity while minimizing impacts on residential areas.	Designate selected collectors to provide necessary connectivity and continuity while minimizing impacts on residential streets.
General Urban Area		Generally designate as Truck Routes. Avoid residential arterials where reasonable.	
Rural Area		Generally designate as Truck Routes.	
Employment and Enterprise Areas	Designate as Truck Route	Generally designate as Truck Routes.	Generally designate as Truck Routes.
Villages	Designate as Truck Route	Generally designate as Truck Routes. Avoid residential arterials where reasonable.	Designate selected collectors to provide necessary connectivity and continuity while minimizing impacts on residential roads.

Review

The Truck Route System should undergo a comprehensive review regularly as part of the Transportation Master Plan process. On an annual basis, the Truck Route System should be updated based on current pavement/structure condition and/or new construction, prior to the publication of the annual map. Development plans should consider the need for truck route linkages and ensure that these are provided in accordance with the desirable criteria established.

Signing

Permissive signing, consistent with the City of Ottawa Traffic and Parking By-law and Ontario Traffic Manual Book 5 – Regulatory Signs, shall be placed on all truck routes. Prohibitive signage may be used at problematic locations.

**Services et Travaux publics**  
Direction de la circulation et du stationnement

**Objet**

La présente politique établit les bases sur lesquelles la désignation « itinéraire pour camions » est attribuée aux routes dont la Ville d'Ottawa est responsable.

**Objectifs**

Les objectifs suivants régissent l'élaboration et la révision du réseau d'itinéraires pour camions :

- circulation efficace des camions;
- circulation sécuritaire des camions;
- circulation efficace des autres véhicules;
- réduction au minimum des dérangements environnementaux subis par les citoyens;
- réduction au minimum des dommages structurels causés aux chaussées et aux structures.

**Critères**

Les critères suivants s'appliquent en tant que lignes directrices pour évaluer l'opportunité de désigner « itinéraire pour camions » des routes existantes et projetées et pour optimiser le réseau d'itinéraires pour camions.

1. **Critères relatifs au réseau :**
  - a. déterminer un réseau continu d'itinéraires pour camions offrant un accès facile aux routes provinciales, aux autoroutes, aux principales routes de transit et aux routes qui produisent et attirent la circulation de camions;
  - b. inclure suffisamment de liaisons dans le réseau pour éviter la concentration excessive de la circulation de camions et la congestion routière;
  - c. déterminer les itinéraires offrant un bon débit de circulation afin de réduire au minimum les arrêts et départs;
  - d. éviter les couloirs à forte utilisation piétonnière et les zones présentant d'importants conflits de circulation.
2. **Critères relatifs aux caractéristiques physiques :**
  - a. dans la mesure du possible, notamment dans les zones urbaines, choisir des routes à quatre voies de 3,5 m, offrant des rayons de virage suffisants, une hauteur libre de 5,4 m et une pente maximale de 4 %;
  - b. inclure seulement les liaisons routières asphaltées et dotées de structures capables de recevoir les camions.
3. **Critères environnementaux :**
  - a. réduire au minimum les répercussions de la circulation des camions (vibrations, bruit et émissions) dans les zones sensibles comme les quartiers résidentiels et à proximité des hôpitaux et des écoles;
  - b. éviter les routes adjacentes aux structures patrimoniales ou faibles;
  - c. éviter de scinder les communaux et les quartiers.

<b>Objet :</b> Politique de désignation des itinéraires pour camions	<b>Nouvelle :</b> X	<b>Politique / Procédure n°</b>
<b>Source :</b> Rapport au Conseil ACS2005-PWS-TRF-0002	<b>Date :</b> Le 6 juillet 2005	<b>Page n°</b> 2
		<b>Nombre de pages :</b> 2

Le tableau ci-dessous résume les lignes directrices pour la désignation des itinéraires pour camions.

**LIGNES DIRECTRICES POUR LA DÉSIGNATION DES ITINÉRAIRES POUR CAMIONS**

Plans d'utilisation du sol et de politiques	Catégorie de route		
	Autoroute urbaine	Artère	Route collectrice principale ou secondaire
Zone centrale	Désigner comme itinéraire pour camions	Désigner des artères choisies pour assurer la connectivité et la continuité nécessaires tout en réduisant au minimum les répercussions sur les quartiers résidentiels.	Désigner des routes collectrices choisies pour assurer la connectivité et la continuité nécessaires tout en réduisant au minimum les répercussions sur les rues résidentielles.
Secteur urbain général		En règle générale, désigner comme itinéraire pour camions. Éviter les artères résidentielles si cela est raisonnable.	
Secteur rural		En règle générale, désigner comme itinéraire pour camions.	
Secteurs d'emploi et d'entreprise	Désigner comme itinéraire pour camions	En règle générale, désigner comme itinéraire pour camions.	En règle générale, désigner comme itinéraire pour camions.
Villages	Désigner comme itinéraire pour camions	En règle générale, désigner comme itinéraire pour camions. Éviter les artères résidentielles si cela est raisonnable.	Désigner des routes collectrices choisies pour assurer la connectivité et la continuité nécessaires tout en réduisant au minimum les répercussions sur les rues résidentielles.

Examen

Le réseau des itinéraires pour camions devrait faire l'objet d'un examen général périodique dans le cadre de la révision du Plan directeur des transports, ainsi que d'une mise à jour annuelle en fonction de l'état existant de revêtements et des structures condition et des nouvelles constructions, avant la publication de la carte annuelle. Les plans d'aménagement devraient tenir compte du besoin de liaisons routières pour camions et les mettre en place conformément aux critères établis.

Signalisation

Des panneaux d'autorisation, conformes au Règlement sur la circulation et le stationnement de la Ville d'Ottawa et au *Ontario Traffic Manual*, livret 5 (panneaux réglementaires), doivent être installés sur tous les itinéraires pour camions. Des panneaux d'interdiction peuvent être utilisées aux endroits qui posent problème.