

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Alternative Solutions

Transit and Active Transportation Link

A range of Alternative Solutions were developed for the Transit and Active Transportation Link to address the study's planning objectives.

Solutions de rechange

Liaison des transports en commun et du transport actif

On a élaboré une série de solutions de rechange pour la liaison du transport en commun et du transport actif afin de respecter les objectifs de planification de l'étude.

Description	Alternative Solution/ Solution de rechange	Description
Used as a baseline for comparison, includes maintaining the existing transit service to the Wateridge Village. Ridership and services would be reviewed and modified using existing review processes.	Do Nothing/Ne rien faire	On s'en sert comme scénario de base pour les besoins de la comparaison, notamment en maintenant le service de transport en commun existant jusqu'au village Wateridge. On reverrait et modifierait l'achalandage et les services en faisant appel aux processus d'examen existants.
Provision for pedestrian and cycling linkages from Wateridge Village, through the NRC Campus to Blair Road or Montreal Road.	Provide Link for Active Modes/Prévoir une liaison pour les modes actifs	Prévoir des liaisons piétonnières et cyclables à partir du village Wateridge, en traversant le campus du CNRC et en se rendant jusqu'au chemin Blair ou jusqu'au chemin de Montréal.
Construct or designate a dedicated transit route from Wateridge Village, through the NRC Campus, to Blair Road or Montreal Road. This solution would also identify a link for pedestrians and cyclists through the NRC Campus.	Provide Transit Link/Prévoir une liaison de transport en commun	Construire ou désigner une voie réservée au transport en commun à partir du village Wateridge en passant par le campus du CNRC et en se rendant jusqu'au chemin Blair ou jusqu'au chemin de Montréal. Cette solution permettrait aussi de définir une liaison piétonnière et cyclable passant par le campus du CNRC.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Preliminary Preferred Solution – Montreal Road

The Preliminary Preferred Solution for **Montreal Road** is to **Provide Transit Only Lanes** from St. Laurent Boulevard to Shefford Road. This will require full reconstruction of the corridor to accommodate transit lanes and provide enhanced pedestrian and cycling facilities. This was considered the preferred solution to meet the planning objectives as it:

- **Supports a reduction in automobile dependency** by delivering a **cost effective, multi-modal system for all ages and abilities** with dedicated facilities for pedestrians and cyclists, transit and private vehicles. This solution also best supports the Rapid Transit Network through integration with Blair LRT Station and the future Montreal Station
- **Supports adjacent land-uses and future intensification** providing capacity in the transportation network and choices for travel and at the same time **enhancing the economy**
- Promotes a sustainable transportation system, resulting in an overall reduction in greenhouse gas emissions and provides an opportunity to design the project to better **adapt to climate change effects**

This design solution may require additional property to expand the City Right-of-Way.

Solution préliminaire privilégiée – chemin de Montréal

La solution préliminaire privilégiée pour le **chemin de Montréal** consiste à **prévoir des voies réservées au transport en commun** à partir du boulevard St-Laurent jusqu'au chemin Shefford. Il faudra donc réaménager tout le couloir pour prévoir de transport en commun et améliorer les installations piétonnières et cyclables. On a jugé qu'il s'agissait de la solution privilégiée pour respecter les objectifs de la planification, puisqu'elle :

- **permet de réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile**, en assurant un **réseau multimodal économique pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique**, grâce à des installations réservées aux piétons et aux cyclistes, au transport en commun et aux voitures particulières. Cette solution est aussi celle qui permet le mieux d'assurer le réseau de transport en commun rapide grâce à l'intégration avec la station Blair du TLR et la station projetée Chemin-de-Montréal
- **assure les utilisations du sol voisines et la densification projetée** en dotant le réseau de transport d'une certaine capacité et en offrant des choix pour les déplacements, tout en **améliorant l'économie**
- permet de promouvoir un réseau de transport durable, ce qui vient réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre et offre l'occasion de concevoir le projet pour mieux **s'adapter aux effets du changement climatique**

Si on adopte cette solution pour la conception, il se peut qu'on doive faire l'acquisition d'autres terrains afin d'étendre l'emprise de la Ville.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Preliminary Preferred Solution – Blair Road

The Preliminary Preferred Solution for **Blair Road** is to **Provide Isolated Transit Measures** from Montreal Road to Blair Station. This solution will require reconstruction in parts of the corridor to accommodate improvements to transit (such as queue jumps and signal priority) and pedestrian and cycling facilities at intersections. This was considered the preferred solution to meet the study's planning objectives as it:

- Delivers a **cost effective** solution that meets the projected transit ridership within the corridor providing enhancements to support a **multi-modal system for all ages and abilities**, and **encourage a reduction in automobile dependency**
- **Enhances the economy** by supporting the broader transportation network and **servicing adjacent land uses** while providing choices for travel
- Supports a sustainable transportation system, resulting in an overall reduction in greenhouse gas emissions and provides an opportunity to design new infrastructure to better **adapt to climate change effects**

This design solution may require additional property to expand the City Right-of-Way. There is also a need to confirm future OC Transpo bus routes and access to Blair Station.

Solution préliminaire privilégiée – chemin Blair

La solution préliminaire privilégiée pour le **chemin Blair** consiste à **prévoir des mesures isolées de transport en commun** à partir du chemin de Montréal jusqu'à la station Blair. Cette solution obligera à réaménager certaines parties du corridor pour apporter des améliorations aux installations de transport en commun (par exemple les sauts des files d'attente) et aux installations piétonnières et cyclables aux intersections. Si on a jugé qu'il s'agissait de la solution privilégiée pour répondre aux objectifs de planification de l'étude c'est parce qu'elle :

- constitue une solution **économique** qui répond aux impératifs projetés de l'achalandage du transport en commun dans le couloir, en apportant des améliorations pour soutenir le **réseau multimodal pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique** et pour **encourager la réduction de la dépendance vis-à-vis de l'automobile**
- **améliore l'économie** en appuyant l'ensemble du réseau de transport et en assurant les **utilisations du sol voisines**, grâce aux choix offerts pour les déplacements
- assure la durabilité du réseau de transport, ce qui permet de réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre et ce qui offre l'occasion de concevoir de nouvelles infrastructures pour mieux **s'adapter aux effets du changement climatique**

Si on adopte cette solution pour la conception, il se peut qu'on doive faire l'acquisition d'autres terrains afin d'étendre l'emprise de la Ville. Il faudra aussi confirmer les circuits d'autobus projetés d'OC Transpo et les conditions d'accès à la station Blair.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Preliminary Preferred Solution – Transit and Active Transportation Link

The preliminary preferred solution is to provide for a **Transit and Active Transportation Link** between the Wateridge Village Community through the NRC Campus to Blair or Montreal Road. This was considered the preferred solution to meet the study's the planning objectives as it:

- Supports the implementation of the former CFB Rockcliffe Community Design Plan design for a multi-modal community
- Provides improved transit and active transportation links between Wateridge Village, the NRC Campus and Rothwell Heights
- Delivers a **cost effective** solution provides enhancements to support a **multi-modal system for all ages and abilities**, and **encourage a reduction in automobile dependency**
- **Enhances the economy** by supporting the broader transportation network and **servicing adjacent land uses** while providing choices for travel
- Supports a sustainable transportation system resulting in an overall reduction in greenhouse gas emissions and provides an opportunity to design new infrastructure to better **adapt to climate change effects**

Solution préliminaire privilégiée – liaison de transport en commun et de transport actif

La solution préliminaire privilégiée consiste à prévoir une **liaison de transport en commun et de transport actif** entre la collectivité du village Wateridge en passant par le campus du CNRC et en se rendant jusqu'au chemin Blair. Si on a considéré qu'il s'agissait de la solution privilégiée pour respecter les objectifs de planification de l'étude, c'est parce qu'elle :

- permet de mettre en œuvre le modèle de conception du Plan de conception de l'ancienne collectivité de BFC Rockcliffe pour une communauté multimodale;
- améliore les liens de transport en commun et de transport actif entre le village Wateridge, le campus du CNRC et Rothwell Heights
- offre une solution **économique** et apporte des améliorations pour étayer un **système multimodal pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude**, en plus **d'encourager la réduction de la dépendance vis-à-vis de l'automobile**
- améliorer l'économie en étayant l'ensemble du réseau de transport et en **servant les aménagements fonciers voisins** tout en offrant des choix pour les déplacements
- permet d'assurer la durabilité du réseau de transport, ce qui vient réduire les émissions de gaz à effet de serre et ce qui donne l'occasion de concevoir de nouvelles infrastructures pour mieux **s'adapter aux effets du changement climatique**

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Key Design Considerations

The planning and design of the Montreal and Blair Road corridors will address the following key design considerations when developing and evaluating alternative designs and the Recommended Plan:

- Accessibility**
- Transit Priority Measures**
- Pedestrian and Cycling Facilities**
- Landscaping/streetscaping**
- Storm Water Management**
- Roadway modifications**
- Transportation Operations**
- Access and turning movements**
- Medians**

The Recommended Plan will address short and long term implementation staging of proposed changes and develop potential “quick win” measures to improve transit service in the study area.

Principales considérations dans la conception

La planification et la conception des couloirs du chemin de Montréal et du chemin Blair tiendront compte des considérations essentielles suivantes pour la conception dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation de différents modèles de conception et du plan recommandé :

- accessibilité**
- mesures priorité du transport en commun**
- installations piétonnières et cyclables**
- paysagement et aménagement voyer**
- gestion des eaux pluviales**
- modifications routières**
- opérations de transport**
- accès et virages**
- terre-pleins**

Le plan recommandé tiendra compte de l'échelonnement de la mise en œuvre, à court et à long termes, des modifications proposées et permettra d'élaborer des mesures potentielles grâce auxquelles on pourra réaliser des « gains rapides » afin d'améliorer le service dans le transport en commun dans l'aire de l'étude.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Accessibility in the Design

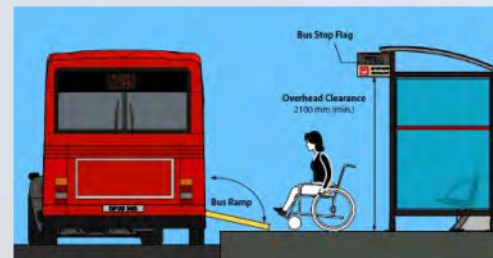
Public Spaces are to be inclusive and accessible to everyone of all ages and abilities.

The project will be designed to meet the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act* and the City of Ottawa's *Accessibility Design Standards*. Consideration will also be made for the *Federal Accessible Canada Act*.

Key considerations in the design phase with respect to Accessibility include:

- Type of pedestrian and cycling facilities
- Length and type of crosswalks
- Passenger loading areas
- Tactile Walking Surface Indicators (TWSI)
- Unobstructed sidewalks
- Ground and floor surfaces
- Resting areas

The City's Accessibility Advisory Committee is a participant on this Study.



Accessibilité de la conception

Les espaces publics doivent être inclusifs et accessibles pour tous et pour toutes, dans tous les groupes d'âge et à tous les niveaux d'aptitude physique.

Le projet sera conçu pour respecter la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* et les *Normes de conception accessible* de la Ville d'Ottawa. On tiendra également compte de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*.

Voici entre autres les principales considérations de la phase de la conception en ce qui a trait à l'accessibilité :

- nature des installations piétonnières et cyclables
- longueur et type de traverses
- zones d'embarquement et de débarquement des passagers
- bandes podotactiles
- trottoirs sans obstacle
- surfaces du sol et des étages
- zones de repos

Le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville participe à cette étude.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Property Acquisition

The implementation of the project will require private property acquisition by the City. The details of property requirements will be confirmed at the time that the project undergoes detailed design, at some time in the future. The process of property acquisition will not begin until funding for the project is secured and those design details are confirmed. The City of Ottawa will work directly with affected property owners throughout the subsequent process in accordance with the Real Property Acquisition Policy.

The City has the authority to acquire land through the direction and implementation of the City of Ottawa Official plan, as well as the *Municipal Act*, the *Expropriations Act*, the *City of Ottawa Act*, and the *Housing Development Act*. Key Aspects of the acquisition process include:

- **Dedication:** In some instances, the City may acquire property or property rights as a condition of the approval of development applications.
- **Negotiation:** This is the City's preferred method of obtaining property rights.
- **Expropriation:** This method is used, pursuant to applicable laws and regulations, when negotiations are not successful.
- **Current Market Value:** All real property acquisitions shall be supported with a current market value appraisal. This appraisal will be completed by an independent real estate professional or by a qualified City staff appraiser.
- **Highest and Best Use:** Appraisal reports will be based on the "highest and best use" of the property. Once complete, a report with full findings of the appraisal will be provided to the property owner.
- **Fairness:** The City's main objective is that landowners be treated fairly and compensated appropriately for the value of their property.

Acquisition de propriétés

La mise en œuvre de ce projet obligera la Ville à faire l'acquisition de propriétés privées. Les détails de cette obligation seront confirmés à l'étape de la conception détaillée du projet, éventuellement. Le processus d'acquisition des propriétés ne sera pas lancé tant que la Ville n'aura pas sécurisé le financement du projet et tant que les détails de la conception ne seront pas confirmés. La Ville d'Ottawa travaillera directement en collaboration avec les propriétaires visés pendant toute la durée du processus, conformément à la Politique sur l'acquisition des biens-fonds.

La Ville a le pouvoir de faire l'acquisition de terrains selon l'orientation et la mise en œuvre du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, de même qu'en vertu de la *Loi sur les municipalités*, de la *Loi sur l'expropriation*, de la *Loi de 1999 sur la Ville d'Ottawa* et de la *Loi sur le développement du logement*. Voici les principaux aspects du processus d'acquisition :

- **Affectation :** dans certains cas, la Ville peut faire l'acquisition de propriétés ou de droits de propriétés à titre de condition de l'approbation des demandes d'aménagement.
- **Négociation :** il s'agit de la méthode que privilégie la Ville pour obtenir des droits de propriété.
- **Expropriation :** cette méthode est appliquée conformément aux lois et aux règlements en vigueur, dans les cas où les négociations sont vaines.
- **Valeur marchande actuelle :** toutes les opérations d'acquisition de biens immobiliers doivent être justifiées par une expertise de la valeur marchande actuelle. Cette expertise est établie par un professionnel de l'immobilier indépendant ou par un évaluateur compétent membre du personnel de la Ville.
- **Utilisation optimale :** les rapports d'expertise sont établis d'après l'« utilisation optimale » de la propriété. Une fois établis, le rapport et les constatations complètes de l'expertise sont transmis au propriétaire.
- **Équité :** le principal objectif de la Ville consiste à s'assurer que les propriétaires fonciers sont traités équitablement et qu'ils sont indemnisés comme il se doit pour la valeur de leur propriété.

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Alternative Designs – Overview

Montreal Road

Alternative designs for Montreal Road will consider the following options:

- Maintaining existing number of lanes with potential peak period/peak direction transit lanes or transit priority measures
- Reallocating the existing curb lanes from general traffic to transit lanes full-time
- Widening the road to provide for new curb lanes for transit
- Putting transit lanes in the middle of road, with either one or two lanes provided for general traffic

Blair Road

Alternative designs for Blair Road will consider the following options

- Minor modifications to the existing roadway to provide for buffered cycling lanes and a sidewalk on one side (in combination with transit priority measures)
- Modifying the existing roadway to provide for a multi-use pathway on the west side of the roadway and a sidewalk on the east side (in combination with transit priority measures)
- Providing for transit priority or queue jump lanes at intersections (between Montreal Road and Ogilvie Road)
- Re-designating or reconstructing to provide transit only lanes between Ogilvie Road and the Gloucester Centre (Blair Station access), with a new multi-use pathway on the west side of the roadway

Each alternative will be evaluated using the criteria shown on following boards. The selection of a preferred alternative design will also consider:

- Short and long-term implementation staging
- Combining alternatives through different parts of the study area
- Transition to existing or future transit facilities at each end of the study area

Modèles de conception de rechange

Chemin de Montréal

Les modèles de conception de rechange du chemin de Montréal tiendront compte des options suivantes :

- conserver le nombre existant de voies et prévoir éventuellement des voies de transport en commun pour les périodes et les sens de circulation de pointe ou des mesures permettant de donner la priorité aux transports en commun
- réaffecter les voies existantes en bordure de rue pour la circulation générale afin de les consacrer à temps plein à des voies de transport en commun
- élargir la route afin d'aménager de nouvelles voies de transport en commun en bordure de rue
- placer les voies de transport en commun au milieu de la route, en aménageant une ou deux voies pour la circulation générale

Chemin Blair

Les modèles de conception de rechange du chemin Blair tiendront compte des options suivantes :

- apporter de légères modifications à la chaussée existante afin de prévoir des voies cyclables tamponnées et un trottoir d'un côté de la rue (en conjonction avec des mesures de priorité au transport en commun)
- modifier la chaussée existante afin d'aménager un sentier polyvalent du côté ouest de la chaussée et un trottoir du côté est (en conjonction avec des mesures de priorité au transport en commun)
- prévoir des voies prioritaires de transport en commun ou des voies de saut de files d'attente aux intersections (entre le chemin de Montréal et le chemin Ogilvy)
- réaménager ou reconstruire la chaussée afin de prévoir des voies réservées aux transports en commun entre le chemin Ogilvy et le Centre Gloucester (accès à la station Blair), en prévoyant un nouveau sentier polyvalent du côté ouest de la chaussée

Chaque solution de rechange sera évaluée selon les critères représentés dans les maquettes suivantes.

Le choix d'un modèle de conception de rechange privilégié tiendra aussi compte :

- de l'échelonnement de la mise en œuvre à court et à long termes
- du regroupement des solutions de rechange dans différents secteurs de l'aire de l'étude
- de la transition avec les installations de transport en commun existantes ou projetées à chaque extrémité de l'aire de l'étude

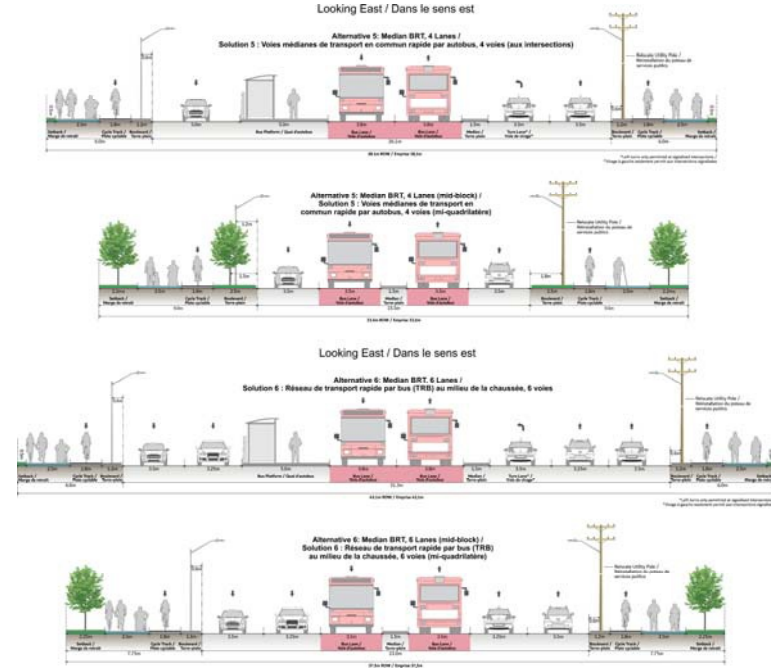
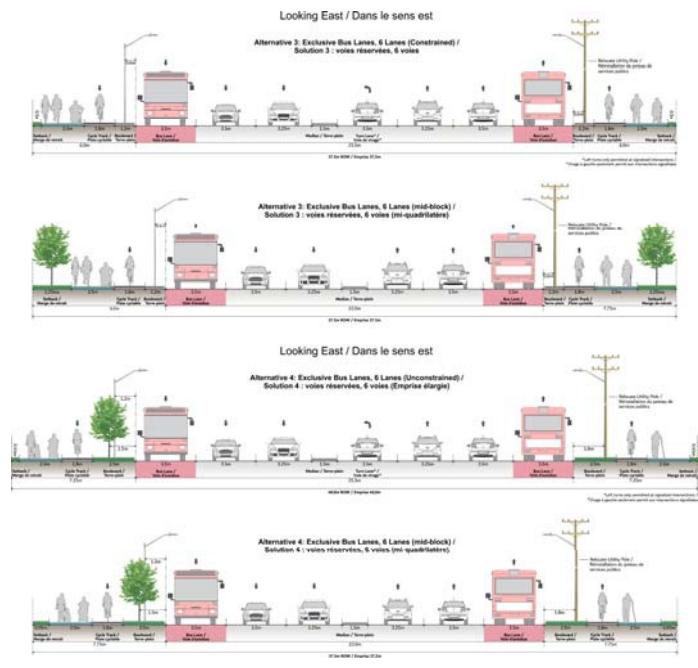
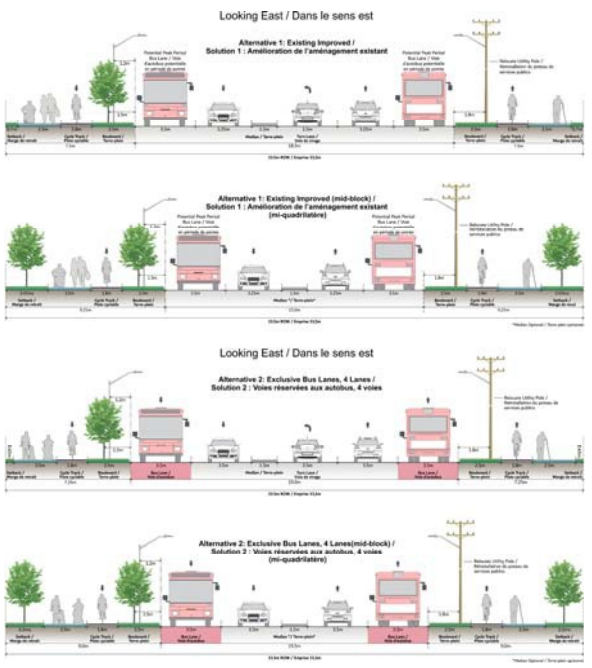
Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Alternative Designs – Montreal Road Modèles de conception de rechange – chemin de Montréal

**Maintain Existing Lanes
Reallocate to Transit**
Maintien des voies existantes
réaffectation aux transports en commun

**Widen Road to Provide Additional curb
Lanes for Transit**
Élargissement de la route pour aménager
d'autres voies en bordure de rue pour les
transports en commun

Provide Median Lanes for Transit
Aménagement de voies médianes pour les
transports en commun



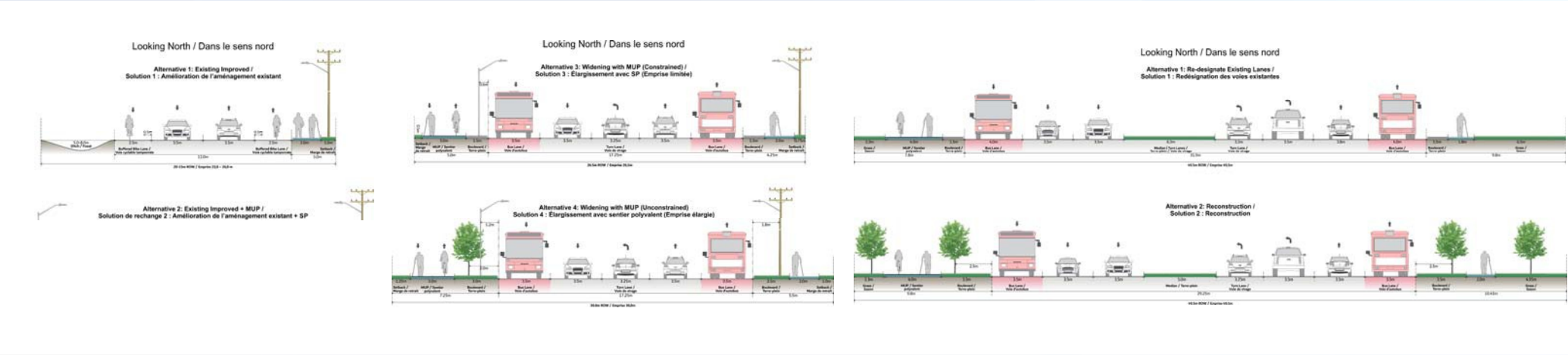
Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Alternative Designs – Blair Road Modèles de conception de rechange – chemin Blair

Improve Existing Roadway
(in combination with transit priority measures)
Améliorer la chaussée existante (en conjonction avec des mesures de priorité au transport en commun)

Provide Transit Priority / Queue Jump Lanes (Montreal Road – Ogilvie Road)
Prévoir des voies prioritaires de transport en commun et des voies de sauts de file d'attente (chemin de Montréal – chemin Ogilvie)

Re-designate or Reconstruct Roadway to Provide Transit Lanes (South of Ogilvie Road)
Redéfinir ou reconstruire la chaussée pour aménager des voies de transport en commun (au sud du chemin Ogilvie)



Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Design Considerations for Transit and Active Transportation Link

- Link identified in CFB Rockcliffe Community Design Plan and Wateridge Village Subdivision Plans
- EA approval not required as part of this study to construct transit and active transportation link or operate buses through NRC campus
- Design considerations identified:
 - Transit-only roadway (no general traffic)
 - Gated/secure access to NRC campus required
 - Pedestrian/cycling facilities welcome
 - NRC campus security needs to be respected



Considérations relatives à la conception pour le lien de transport en commun et le lien de transport actif

- Lien défini dans le Plan de conception de la collectivité de BCF Rockcliffe et dans les plans de lotissement du village Wateridge
- Il n'est pas nécessaire de demander l'approbation de l'EE dans le cadre de cette étude pour aménager un lien de transport en commun et de transport actif ou pour exploiter des autobus sur le campus du CNRC
- Considérations définies pour la conception :
 - chaussée pour les transports en commun seulement (pas de circulation générale);
 - accès protégé/sécurisé obligatoire pour le campus du CNRC
 - les installations piétonnières et cyclables sont les bienvenues
 - il faut respecter les impératifs de sécurité du campus du CNRC



Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Critères d'évaluation

Les autres modèles de conception de rechange feront l'objet d'un processus d'évaluation fondé sur la liste de groupes de critères suivante : les indicateurs qualitatifs et quantitatifs sont utilisés, s'il y a lieu.

Catégorie	Principe
Aménagement du territoire et durabilité sociale et communautaire	
Assurer la compatibilité avec les utilisations du sol existantes ou planifiées.	Aménager les utilisations du sol voisines et assurer la densification projetée à l'intention des habitants et des usagers.
Assurer la protection contre les effets du bruit et des vibrations.	
Protéger les ressources du patrimoine culturel ou les paysages connus ou potentiels	Protéger les ressources connues ou potentielles.
Protéger les ressources archéologiques connues ou potentielles.	
Durabilité physique et écologique	
Protéger les espèces terrestres ou aquatiques, les habitats ou les couloirs de liaison.	Être attentif à l'environnement naturel.
Limiter le risque des secteurs de contamination connue pour la santé humaine.	
Limiter ou réduire la contribution aux émissions de gaz à effet de serre.	Système pouvant s'adapter au changement climatique.
Protéger les usagers du couloir contre les effets du changement climatique.	

Catégorie	Principe
Durabilité du réseau de transport	
Intégration des installations piétonnières et cyclables et des liaisons voulues avec les commodités	Assurer la réduction de la dépendance à l'endroit de l'automobile.
Amélioration de la qualité du service de transport en commun	
Faciliter la connectivité à destination et au départ du réseau de TLR sur la Ligne de la Confédération et des correspondances avec les autobus de la localité.	Assurer un réseau multimodal pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude.
Assurer l'utilisation des différents modes de transport.	
Assurer l'accessibilité et l'inclusion.	
Assurer la santé, la sécurité et la protection de tous les usagers des installations.	
Prévoir la capacité routière nécessaire pour les voitures particulières et les déplacements en voiture.	
Durabilité économique	
Préserver ou réutiliser l'infrastructure existante.	Prévoir des investissements judicieux.
Limiter les coûts de construction des infrastructures.	
Protéger l'infrastructure existante et planifiée contre les effets du changement climatique.	
Prévoir la possibilité de réaliser les travaux de construction par phases.	
Limiter les besoins fonciers.	

Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Planning and Environmental Assessment Study | Étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun sur le chemin de Montréal et le chemin Blair

Next Steps

- Review Feedback Received
- Conduct Evaluation of Alternative Designs
- Prepare Preliminary Recommended Plan
- Consultation Group Meetings #3 – Spring 2020
- Public Open House #2 – Spring 2020

Please use the Comment Form to give us feedback, either placing it in the box provided or returning to us at the address below by **December 20, 2019**.

Katarina Cvetkovic, P.Eng.
Senior Project Manager, Transportation Planning
Transportation Services Department, City of Ottawa
Tel: 613-580-2424 ext. 22842
Email: Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca

Your feedback is important to the success of this study.

Thank you for your participation!

Les étapes suivantes

- Passer en revue les commentaires exprimés.
- Procéder à l'évaluation des modèles de conception de rechange.
- Préparer le plan préliminaire recommandé.
- Réunion no 3 du groupe de consultation – printemps 2020
- Séance de consultation publique no 2 – printemps 2020

Nous vous invitons à remplir la fiche de commentaires pour nous faire part de vos commentaires, puis à la déposer dans la boîte prévue à cette fin ou à nous la retourner à l'adresse ci-après au plus tard le **20 décembre 2019**.

Katarina Cvetkovic, ing.
Gestionnaire principale de projet, Planification des transports
Direction générale des transports, Ville d'Ottawa
Téléphone : 613-580-2424, poste 22842
Courriel : Katarina.Cvetkovic@ottawa.ca

Vos commentaires sont essentiels au succès de cette étude.

Merci de votre participation!