

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Introduction

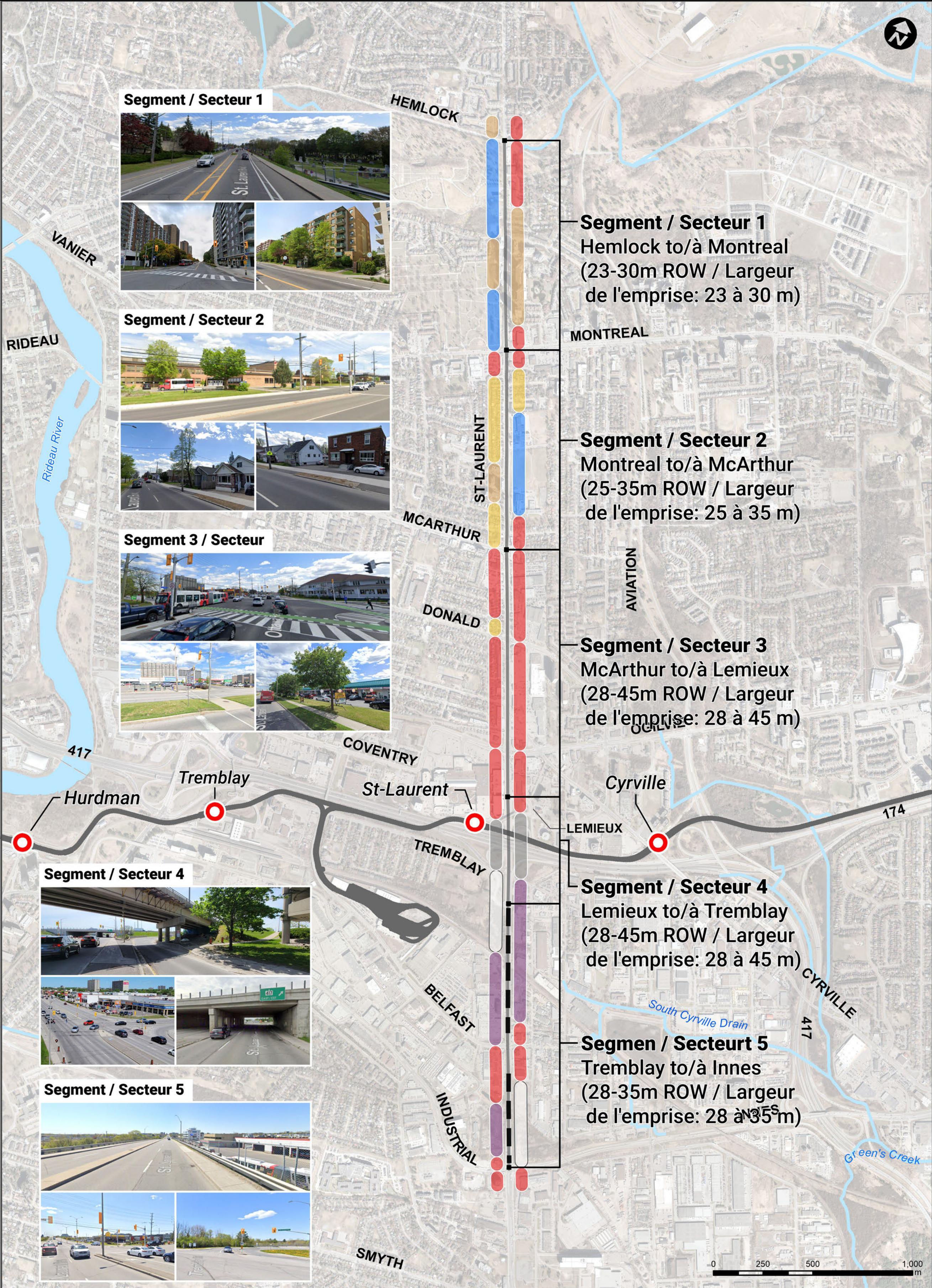
Welcome to the second and final Public Consultation Event for the St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment (EA) Study.

The EA study has led to the development of a Preliminary Recommended Plan that will improve transit service and bus stop locations and amenities, enhance multi-modal connectivity and accessibility, provide better connections to St-Laurent Station, implement Complete Streets design principles, and improve the public realm.

The Study Corridor is approximately 5.2km and is shown on the adjacent map.

The City is welcoming feedback on the information presented to-date. To provide feedback, visit the project website: Ottawa.ca/stlaurentblvd

Your input is important to the successful completion of the Study!



Introduction

Bienvenue à la deuxième et dernière consultation publique de l'étude d'évaluation environnementale (EE) du couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent.

L'étude d'EE a mené à l'élaboration d'un plan préliminaire recommandé qui améliorera le service de transport en commun, l'emplacement des arrêts d'autobus et les commodités, renforcera la connectivité et l'accessibilité multimodales, offrira de meilleures liaisons avec la station St-Laurent, mettra en œuvre les principes de conception des rues complètes et améliorera le domaine public.

Le couloir à l'étude, d'une longueur d'environ 5,2 km, est représenté sur la carte ci-contre.

La Ville souhaite recevoir des commentaires sur l'information présentée à ce jour. Pour faire part de vos commentaires, visitez le site Web du projet : Ottawa.ca/blvdstlaurent

Votre contribution à cette étude est très importante pour sa réussite!

Legend / Légende		Land Use Character Areas / Secteurs caractéristiques d'utilisations du sol	
	Study Corridor / Couloir à l'étude		Commercial / Utilisation commerciale
	Transit Stations / Stations de transport en commun		Institutional / Utilisation institutionnelle
	Confederation Line / Ligne de la Confédération		Low-Rise Residential / Utilisation résidentielle de faible hauteur
	Overpass Locations / Emplacements de passages supérieurs		Mid-/High-Rise Residential / Utilisation résidentielle de moyen à grande hauteur
			Industrial / Utilisation industrielle
			Vacant / Inoccupé
			Transportation / Utilisation de transport

Land Recognition

Honouring the Anishinabe Algonquin Nation, and First Nations, Inuit and Métis peoples, Ottawa is built on un-ceded Anishinabe Algonquin territory.

The peoples of the Anishinabe Algonquin Nation have lived on this territory for millennia. Their culture and presence have nurtured and continue to nurture this land.

The City of Ottawa honours the peoples and land of the Anishinabe Algonquin Nation.

The City of Ottawa honours all First Nations, Inuit and Métis peoples and their valuable past and present contributions to this land.

Reconnaissance du territoire

Honorer les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine, les Premières Nations, les Inuits et les Métis Ottawa est bâtie sur un territoire non cédé de la Nation Anishinabe Algonquine.

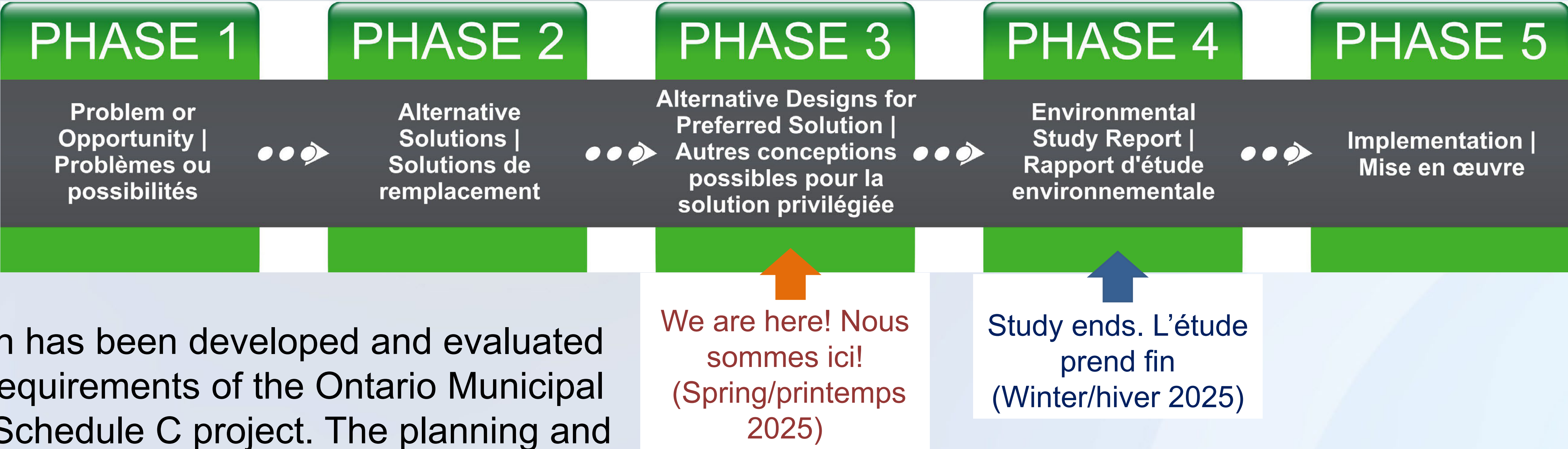
Les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine vivent dans ce lieu depuis des millénaires. Leur culture et leur présence l'ont imprégné et l'imprègnent encore.

La Ville d'Ottawa rend hommage aux peuples et au territoire de la Nation Anishinabe Algonquine.

La Ville d'Ottawa rend hommage à toutes les Premières Nations, les Inuits et les Métis et leurs précieuses contributions passées et présentes à cette terre.

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)
Environmental Assessment (EA) Process Processus d'évaluation environnementale (EE)



The Recommended Plan has been developed and evaluated in accordance with the requirements of the Ontario Municipal Class EA process for a Schedule C project. The planning and design process which includes effective consultation with study stakeholders has led to the development of functional design for the project that is technically feasible, innovative and transparent.

Le plan recommandé a été élaboré et évalué conformément aux exigences du processus d'ÉE de classe municipale de l'Ontario pour un projet de l'annexe C. Le processus de planification et de conception, qui comprend une consultation efficace des intervenants de l'étude, a permis de mettre au point une conception fonctionnelle du projet qui est techniquement réalisable, innovante et transparente.

Schedule/Calendrier

Consultation Group Meetings #1	Réunions du groupe de consultation no 1	June/juin 13 & 14 2022
Public Open House #1	Séance portes ouvertes no 1	June/juin 22 2022
Consultation Group Meetings #2	Réunions du groupe de consultation no 2	June/juin 19 & 21 2023
Consultation Group Meetings #3	Réunions du groupe de consultation no 3	May/mai 14 & June/juin 17 2025
Public Open House #2 (we are here!)	Séance portes ouvertes no 2 (Nous sommes ici!)	June/juin 18 & 19 2025
Recommended Plan to Committee	Plan recommandé soumis au Comité	Fall/automne 2025
30-day Public Review Period of Environmental Study Report (ESR)	Période d'examen public de 30 jours du rapport d'étude environnementale (RÉE)	Q4 2025

What We've Heard so Far

Discussions and feedback received to-date has focused around the following themes:

- Support for Complete Streets; improved multi-modal facilities and connections; and enhancing road safety throughout the corridor.
- Support for accessibility improvements; consultation ongoing.
- Acknowledgement of the complicated and limiting factors for Complete Street elements at the Highway 417 crossing.
- Challenges of designing and implementing the median multi-use pathway facility at Highway 417/St-Laurent interchange between Lemieux and Highway 417 eastbound off-ramp.
- Concern for property impacts and the Official Plan protected Right-of-Way.
- Emphasis on retaining and providing as much greening opportunities as possible; social equity.
- Concern for impacts of the on-going area-wide development and intensification.
- Queries for the anticipated implementation timeline.

Ce que nous avons entendu jusqu'à présent

Les discussions et les commentaires reçus à ce jour se sont concentrés autour des thèmes suivants :

- Soutien aux rues complètes, à l'amélioration des installations et des connexions multimodales et au renforcement de la sécurité routière pour l'ensemble du couloir.
- Soutien aux améliorations à l'accessibilité; consultation en cours.
- Reconnaissance des facteurs compliqués et limitatifs pour les éléments de rue complète au croisement de l'autoroute 417.
- Défis liés à la conception et à la mise en œuvre du sentier polyvalent sur le terre-plein central à l'échangeur de l'autoroute 417/St-Laurent entre Lemieux et la bretelle de sortie de l'autoroute 417 en direction est.
- Préoccupation concernant l'impact sur les propriétés et l'emprise protégée par le Plan officiel.
- On insiste sur le maintien et la fourniture d'autant de possibilités d'écologisation que possible; l'équité sociale.
- Préoccupation concernant l'impact du développement et de l'intensification en cours dans l'ensemble du secteur.
- Demande d'information sur le calendrier prévu de la mise en œuvre.

Feedback received will be used to finalize the
Recommended Plan for the project.

Les commentaires exprimés serviront à
finaliser le plan recommandé pour le projet.

Key Design Considerations

The planning and design of the St-Laurent Boulevard Corridor incorporated the following key design considerations:

- Accessibility and Inclusivity;
- Transit Priority Measures;
- New or enhanced pedestrian and cycling facilities and connections;
- Complete Streets features;
- Integration with St-Laurent Station;
- Required roadway modifications;
- Transportation operations & existing level of service;
- Access and turning movements;
- Surrounding land uses and future developments;
- Urban Design and Public Realm Improvements;
- Property requirements;
- Climate Change mitigation and resiliency strategies; and
- Stormwater management and drainage.

The Preliminary Recommended Plan also considers interim measures to improve the transportation environment in the Study Area.

Accessibility in the Design

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

The project is designed to meet the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act* and the City of Ottawa's *Accessibility Design Standards* and with consideration for the Federal *Accessible Canada Act*.

Key design considerations include:

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

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

Considérations essentielles dans la conception

La planification et la conception du couloir du boulevard St-Laurent répondront aux considérations de conception clés suivantes :

- L'accessibilité et l'inclusivité
- Les mesures assurant la priorité au transport en commun
- Aménagements environnants et aménagements projetés
- Amélioration du design urbain et du domaine public
- Intégration avec la station St-Laurent
- Installations et liaisons piétonnières ou cyclistes nouvelles ou améliorées
- Stratégies d'atténuation des changements climatiques et de résilience
- Gestion des eaux pluviales et de drainage
- Modifications requises à la chaussée
- Exploitation des transports
- Accès et virages
- Exigences foncières

Le Plan recommandé tiendra compte des mesures provisoires pour améliorer l'environnement du transport dans le secteur à l'étude.

Accessibilité dans la conception

Les espaces publics doivent être inclusifs et accessibles à tous, peu importe l'âge ou les capacités.

Le projet sera conçu pour respecter la Loi 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 du gouvernement fédéral.

Les considérations clés dans l'étape de conception pour respecter l'accessibilité comprennent :

- Type d'installations piétonnières et cyclables
- Longueur et type de passages pour piétons
- Les zones d'embarquement des passagers
- Les indicateurs tactiles au sol (ITS)
- Les trottoirs sans obstruction
- Les revêtement de sol et de plancher
- Les aires de repos

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

Planning Principles

The Planning principles selected for this study are derived from those outlined in the 2013 and the new draft Transportation Master Plan Update (currently underway). These principles guided the evaluation of alternative solutions and include:

Transportation Vision for Ottawa (TMP)

Support a reduction in automobile dependence

Integrate transportation and land use

Protect the environment and enhance the economy

Recognize and meet the diverse mobility needs of all residents, businesses and visitors

Promote better public health

Improve safety

Create a healthy and equitable transportation system

Address climate change

Principes de planification

Les principes de planification sélectionnés pour cette étude sont dérivés des principes exposés dans le Plan directeur des transports de 2013 et dans sa version mise à jour (en cours d'élaboration). Ces principes ont guidé l'évaluation des pistes de solution et comprennent :

Vision des transports pour Ottawa (PDT)

Permettre de
réduire la
dépendance
à
l'automobile

Intégrer le
transport et
l'aménage-
ment du
territoire

Protéger
l'environ-
nement et
améliorer
l'économie

Reconnaître
les divers
besoins de
l'ensemble
des
résidents,
entreprises et
visiteurs en
matière de
mobilité, et y
répondre

Promouvoir
l'amélioration
de la santé
publique

Améliorer la
sécurité

Aménager un
réseau de
transport sain
et équitable

Lutter contre
les
dérèglements
climatiques

Need and Opportunity

St-Laurent Boulevard between Hemlock Road and Innes Road is designated in the Transportation Master Plan (2013) as a **Transit Priority Corridor** to accommodate future travel demand and meet modal share objectives. Transit Priority Corridors complement the rapid transit network by providing improved city-wide transit access to major employment, commercial, and institutional uses.



- Presently, **transit service operates in mixed traffic**, affecting the speed and reliability of the service.

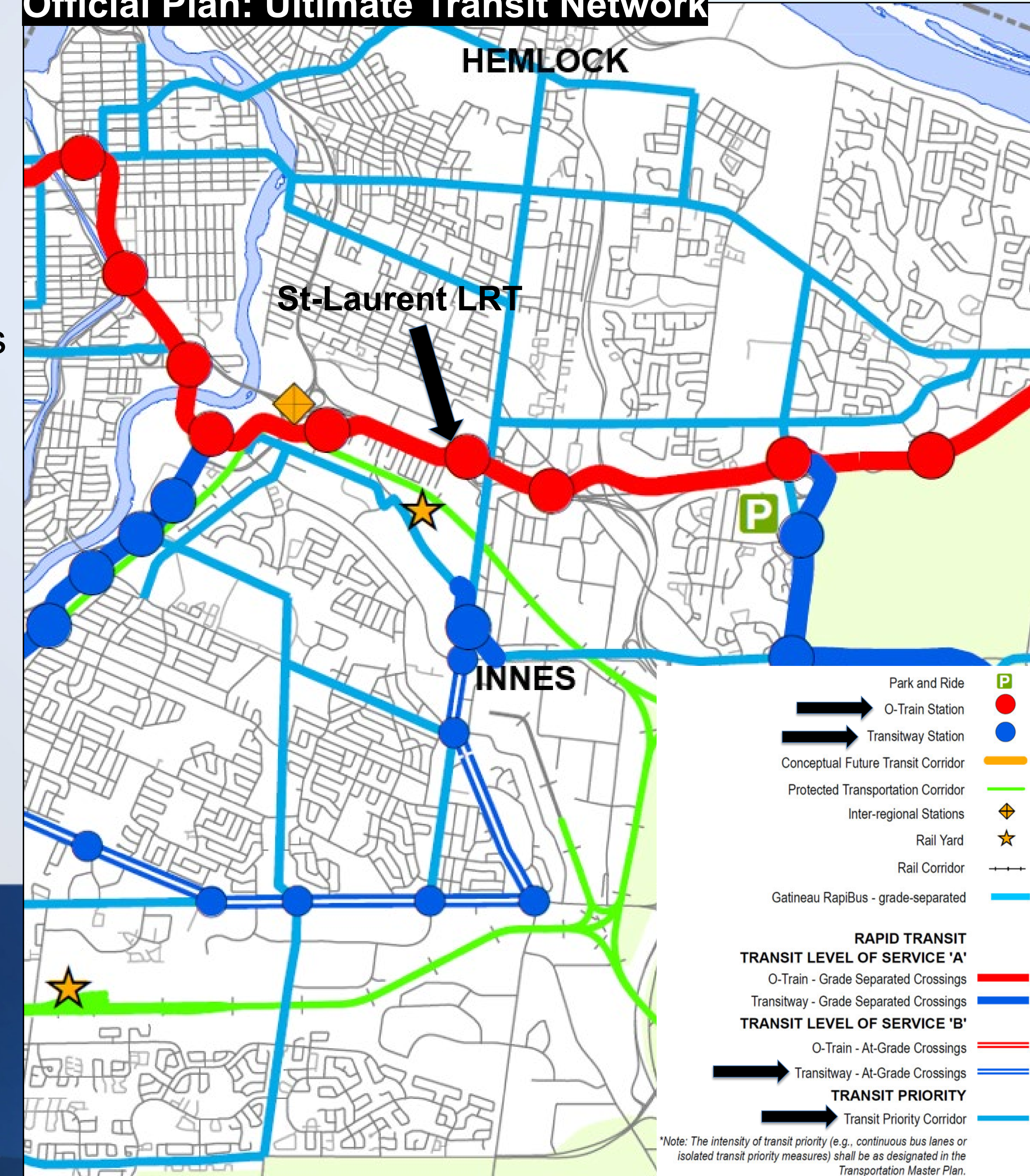


- There are opportunities to **improve transit user experience** such as:
 - Physical measures including continuous bus lanes or queue jump lanes to bypass congestion;
 - Transit signal priority; and
 - Bus stop locations, access and amenities.



- There are opportunities to **improve the transportation environment for all modes** by including:
 - Complete Streets design approach;
 - Integrated mobility by enhancing connections to Rapid Transit (St-Laurent Station); and
 - Placemaking opportunities.

Official Plan: Ultimate Transit Network



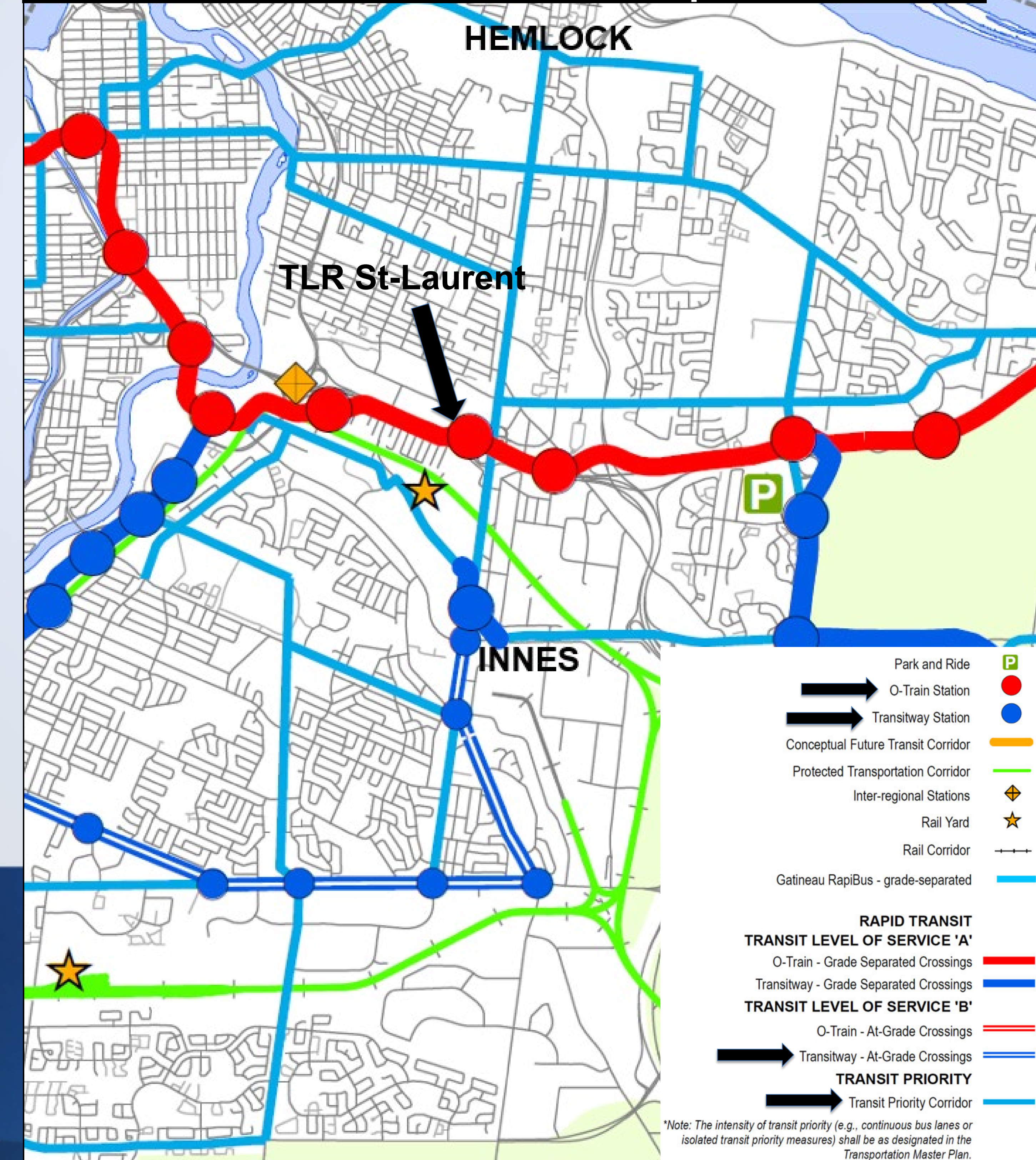
Besoins et possibilités

Le boulevard St-Laurent entre les chemins Hemlock et Innes est désigné dans le Plan directeur des transports (2013) en tant que **couloir prioritaire de transport en commun** destiné à répondre à la demande projetée en déplacements et à respecter les objectifs du partage modal. Les couloirs prioritaires de transport en commun complètent le réseau de transport en commun rapide en offrant un meilleur accès par le transport en commun aux principales utilisations de sols axées sur l'emploi, commerciales et institutionnelles à l'échelle de la ville.



- Le **service de transport en commun est assuré dans une circulation mixte**, ce qui se répercute sur la rapidité et la fiabilité du service.
- Il y a des occasions **d'améliorer l'expérience de l'utilisateur du transport en commun** comme :
 - Mesures physiques, don't voies pour autobus en continu ou voies d'évitement de file d'attente pour éviter la congestion
 - Feux prioritaires pour les autobus
 - Emplacement, accès et commodité des arrêts d'autobus
- Il y a des occasions **d'améliorer l'environnement du transport pour tous les usagers** en incluant :
 - Approche dans la conception des rues complètes
 - Intégration de la mobilité en augmentant le volume des correspondances au Réseau de transport rapide (Station St-Laurent)
 - Possibilités de création d'espaces

Plan officiel : Réseau ultime du transport en commun



Complete Streets Approach

- Council approved the Complete Streets policy and framework to guide the planning, design, operations and maintenance of road infrastructure. As public spaces, roads are used for social encounters, as entryways to businesses and community facilities, and as the **backbone of Ottawa's transportation system and economy.**
- Planning and design for complete streets recognizes the need to provide safety, comfort and convenience to users of all ages and abilities, regardless of their mode of transportation.

- The City is developing networks of Complete Streets as opportunities arise through new construction and renewal projects.
- All streets can be a Complete Streets but they **may look different based on the surrounding context.**

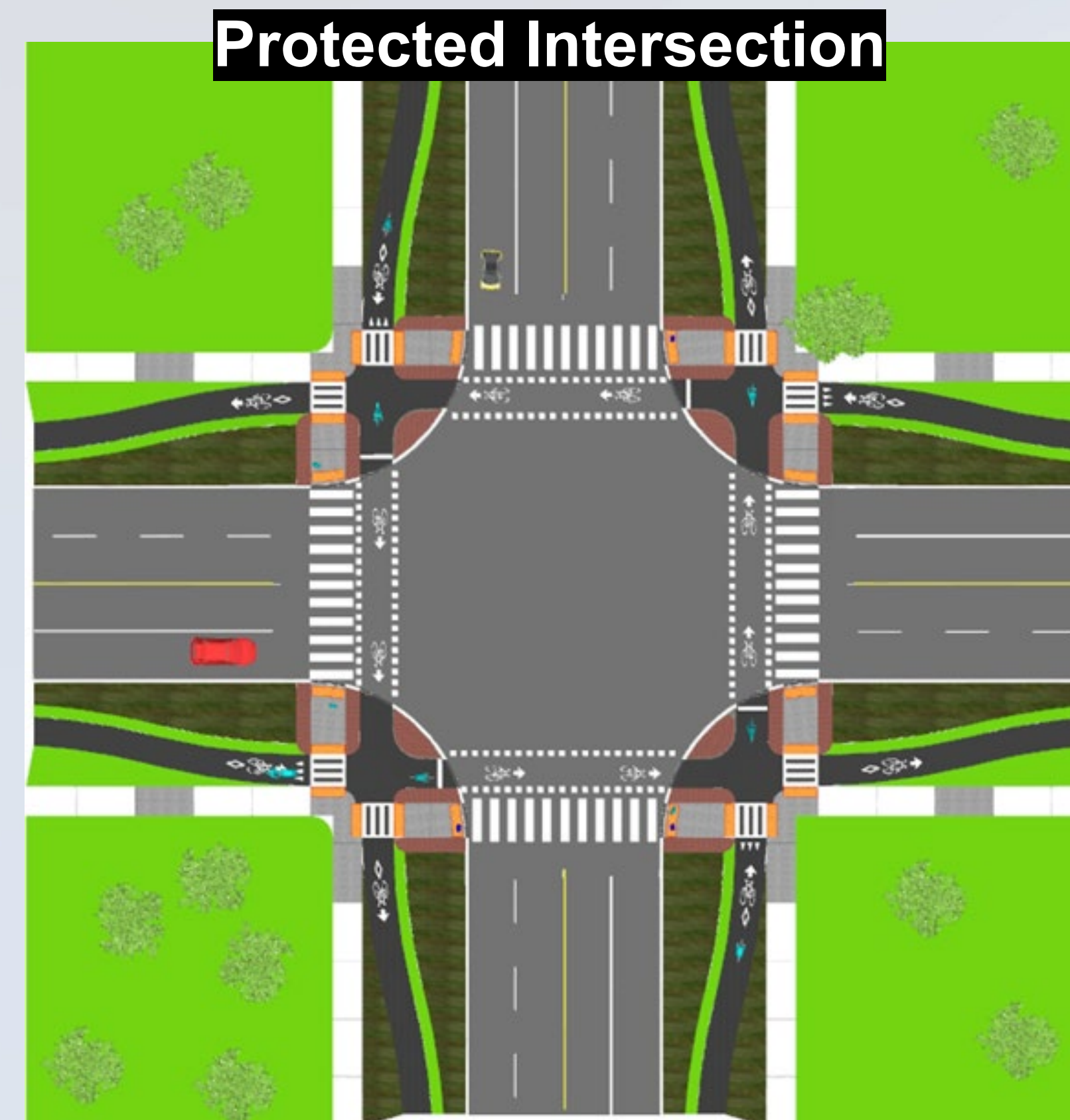
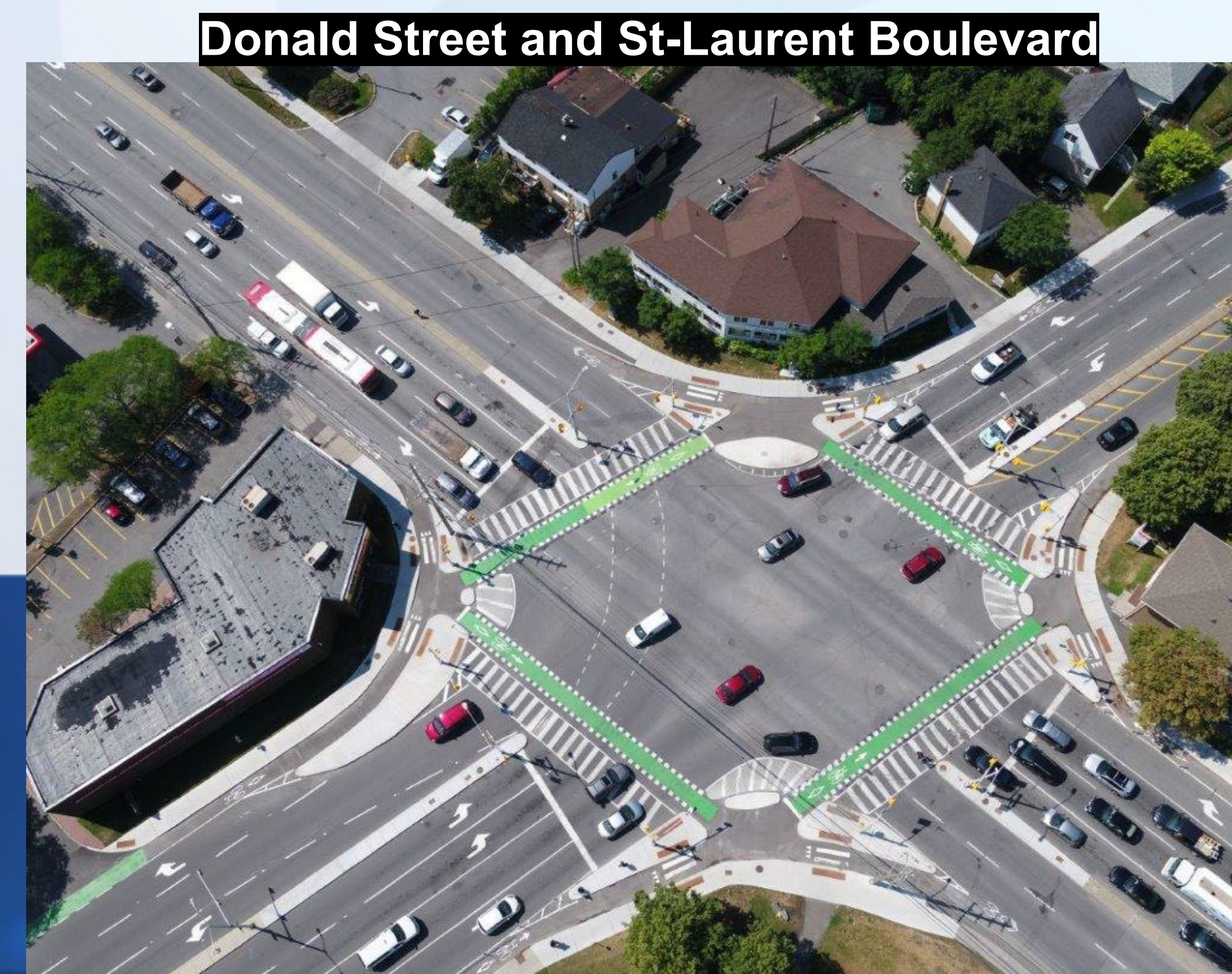


Image 5.7. Example of corner diagonal at Donald Street and St-Laurent Boulevard

Design Features

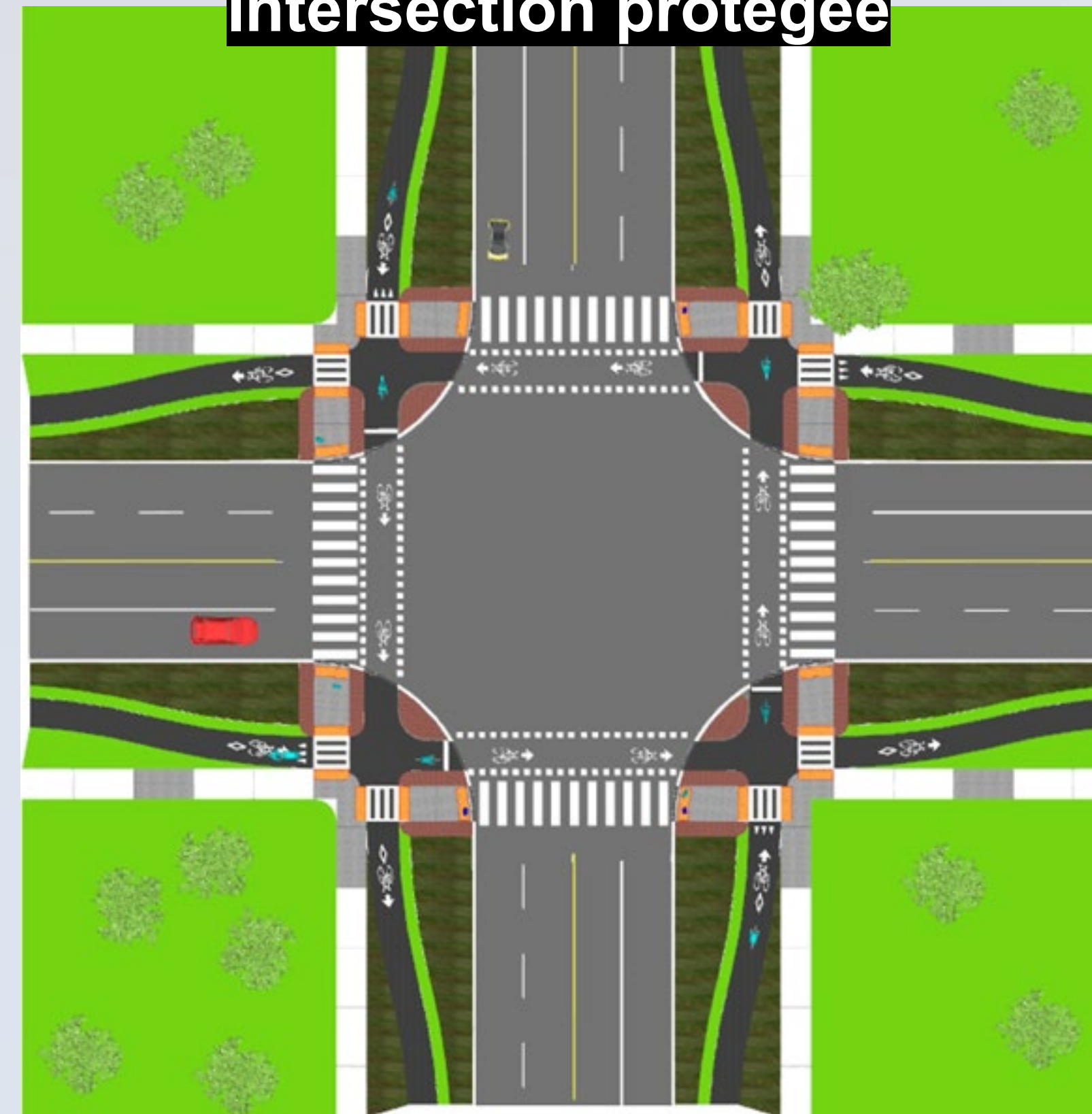
- (A) Corner diagonal width
- (B) Corner safety island
- (C) Pedestrian refuge



Approche des rues complètes

- Le Conseil a approuvé la politique et le cadre de travail des rues complètes pour orienter la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières. En tant qu'espaces publics, les routes servent d'environnements sociaux, de voies d'entrées aux entreprises et aux installations communautaires et **d'épine dorsale du réseau de transport et de l'économie.**
- La planification et la conception pour les rues complètes reconnaissent le besoin d'offrir la sécurité, le confort et la commodité aux usagers de tous âges et aptitudes, peu importe leur mode de transport.

Intersection protégée



Lignes directrices de la conception d'intersection protégée (2021, Ville d'Ottawa)



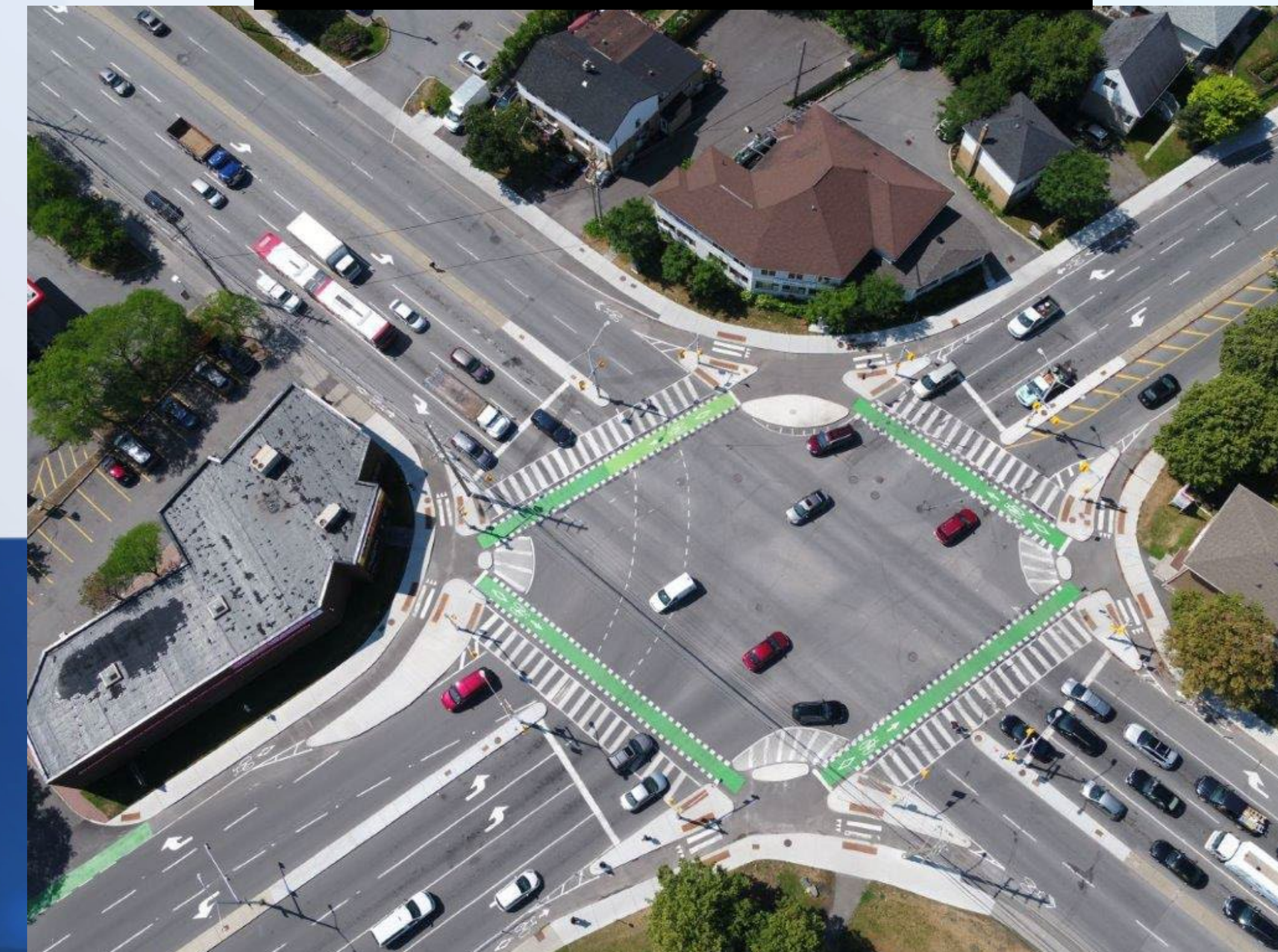
Image 5.7. Example of corner diagonal at Donald Street and St-Laurent Boulevard

Design Features

- (A) Corner diagonal width
- (B) Corner safety island
- (C) Pedestrian refuge

- La Ville cherche à développer des réseaux de rues complètes au fur et à mesure que de nouvelles possibilités surviennent par le biais de nouvelles constructions et de projets de rénovation
- Toutes les rues peuvent être complètes, mais **peuvent avoir un aspect différent selon le contexte environnant.**

Rue Donald et boulevard St-Laurent



Identifying the Preferred Solutions

A range of alternative solutions were evaluated for the Study Corridor that would best meet the planning principles including: **only expanding the road network, only expanding walking and cycling facilities or isolated measures to improve transit (i.e. queue jump lanes, signal priority, etc.), providing transit-only lanes, high-occupancy vehicle lanes or a separated rapid-transit facility (i.e. bus or light rail).** The preferred solution may include a combination of one or more solutions.

In consideration of the Planning Principles and the varying character of the corridor, **a combination of solutions is the preferred solution** to address its varied needs, land use context and future travel demand projections. Preferred Solutions chosen for each corridor segment are provided in the adjacent table.

Corridor Segment	Bus Stop and Complete Street Enhancements	Isolated Transit Measures	Provide Transit-only Lanes
Segment 1: Hemlock to North of Montreal Road	✓		
Segment 2: Montreal Road to North of McArthur Avenue	✓	✓	
Segment 3: McArthur Avenue to North of Lemieux Street	✓	✓	✓
Segment 4: Lemieux Street to Tremblay	✓	✓	✓
Segment 5: South of Tremblay Road to Innes Road/Industrial Avenue	✓		✓

Les solutions privilégiées

Nous avons évalué, pour l'étude du couloir, différentes pistes de solution qui permettraient le mieux de respecter les principes de planification, notamment **en se contentant d'agrandir le réseau routier** ou **les infrastructures piétonnables et cyclables** ou **en aménageant des dispositifs isolés pour améliorer les transports en commun** (par exemple des voies d'évitement des files d'attente ou une signalisation prioritaire), **en aménageant des voies réservées aux transports en commun** ou **des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé, ou encore en prévoyant des infrastructures séparées pour les transports en commun rapides (autobus ou train léger)**. La solution privilégiée peut consister à regrouper plusieurs pistes de solution.

Compte tenu des principes de planification et du caractère variable du couloir, **la solution privilégiée** pour répondre aux différents besoins et pour respecter le contexte de l'aménagement du territoire et les projections de la demande en déplacement **consiste à faire appel à différentes pistes**. Le tableau ci-contre fait état des pistes de solution privilégiées pour chaque segment du couloir.

Segment du couloir de l'étude	Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète	Mesures de transport en commun isolées	Aménagement de voies réservées aux transports en commun
Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal	✓		
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur	✓	✓	
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux	✓	✓	✓
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay	✓	✓	✓
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial	✓		✓

Evaluating Alternative Designs

The evaluation of Alternative designs for the project considered how the preferred solution(s) could best be implemented in each segment of the Study Corridor. Alternative designs for the project considered options such as:

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

Criteria

Four criteria groups assisted in the evaluation of alternative designs:

1. Transportation System Sustainability

- Improve the quality of transit service, increase travel time reliability.
- Facilitate connectivity to/from St-Laurent Station.
- Integrate accessible pedestrian and cycling facilities, with appropriate linkages to surrounding amenities and rapid transit.
- Provide sufficient road capacity for private vehicles, vehicle movements.
- Improve corridor efficiency, travel times and reduce congestion.
- Support an overall modal shift towards sustainable modes.
- Ensure accessibility and inclusion.
- Ensure health, safety and security of users of the facilities.

2. Land Use, Social and Community Sustainability

- Improve mobility for area businesses and residents.
- Support adjacent land uses and future development.
- Protect known or potential cultural heritage resources.
- Ensure consistency with applicable planning policy, by-laws.
- Promote overall regional and provincial planning objectives.
- Protect against noise and vibration effects.

3. Physical and Ecological Sustainability

- Reflect a sensitivity towards the natural environment.
- Limit risk to human health from areas of known contamination.
- Provide flexibility to respond to climate change.
- Limit or reduce contribution to greenhouse gas emissions.
- Protect corridor users from the effects of climate change.

4. Economic Sustainability

- Preserve or re-use existing infrastructure where possible.
- Limit capital construction costs, minimize lifecycle costs.
- Protect existing and planned infrastructure from the effects of climate change.
- Explore options to phase construction, minimize disruption.
- Limit land requirements.

Evaluation of Alternative Designs

- Corridor-wide and segment-specific design criteria were established to assist in the evaluation.
- Stepwise evaluation process in consideration of the varied opportunities, constraints, policy, geometric design requirements and environmental effects.
- Preferred alternatives are highlighted.

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Différents modèles de conception

Différents modèles de conception

Les conceptions alternatives pour le projet tiendront compte de la façon dont la solution privilégiée peut être mise en oeuvre de la meilleure façon dans le couloir à l'étude. Des conceptions de rechange pour le projet doivent prendre en considération les options comme :

- Le maintien du nombre existant de voies de circulation avec de potentielles voies pour le transport en commun pour les périodes de pointe et dans les directions achalandées ou des mesures de priorité du transport en commun
- Réaffecter les voies de bordure existantes de la circulation régulière aux voies de transport en commun
- Élargir la route pour fournir de nouvelles voies de bordure pour le transport en commun
- Placer des voies pour le transport en commun au milieu de la route, avec une ou deux voies pour la circulation régulière

Critères

Quatre critères de groupes aideront dans l'évaluation des conceptions de rechange :

1. Viabilité du réseau de transport

- Améliorer la qualité du service de transport en commun, augmenter la fiabilité du temps de déplacement
- Faciliter la connectivité vers/de la station St-Laurent
- Intégrer des installations accessibles aux piétons et cyclistes, avec les liaisons appropriées aux commodités et transport en commun rapide environnants
- Offrir suffisamment de capacité routière pour les véhicules privés et les déplacements des véhicules
- Améliorer l'efficacité, la durée des trajets et réduire la congestion dans le couloir
- Soutenir un basculement général vers les modes de transport durables
- Assurer l'accessibilité et l'inclusion
- Assurer la santé, la sécurité et la sûreté des usagers des installations

2. Utilisation du sol et viabilité sociale et communautaire

- Améliorer la mobilité pour les entreprises et résidents du secteur
- Soutenir l'aménagement foncier voisin et l'aménagement futur
- Protéger les ressources du patrimoine culturel connues et potentielles
- Assurer la constance des politiques de planification et des règlements municipaux applicables
- Promouvoir les objectifs généraux de planification régionale et provinciale
- Protéger contre les effets du bruit et des vibrations

3. Durabilité physique et écologique

- Refléter une sensibilité envers l'environnement naturel
- Réduire au minimum les risques pour la santé humaine que font courir des secteurs connus pour leur contamination
- Offrir une flexibilité pour répondre aux changements climatiques
- Limiter ou réduire la contribution aux émissions de gaz à effet de serre
- Protéger les usagers du couloir des effets des changements climatiques

4. Viabilité économique

- Préserver ou réutiliser l'infrastructure existante, lorsque possible
- Limiter les coûts de construction d'immobilisations, minimiser les coûts du cycle de la durée utile
- Protéger l'infrastructure existante et prévue des effets des changements climatiques
- Explorer les options pour les étapes de construction, minimiser les interruptions
- Peu d'espace requis

Évaluation d'autres conceptions

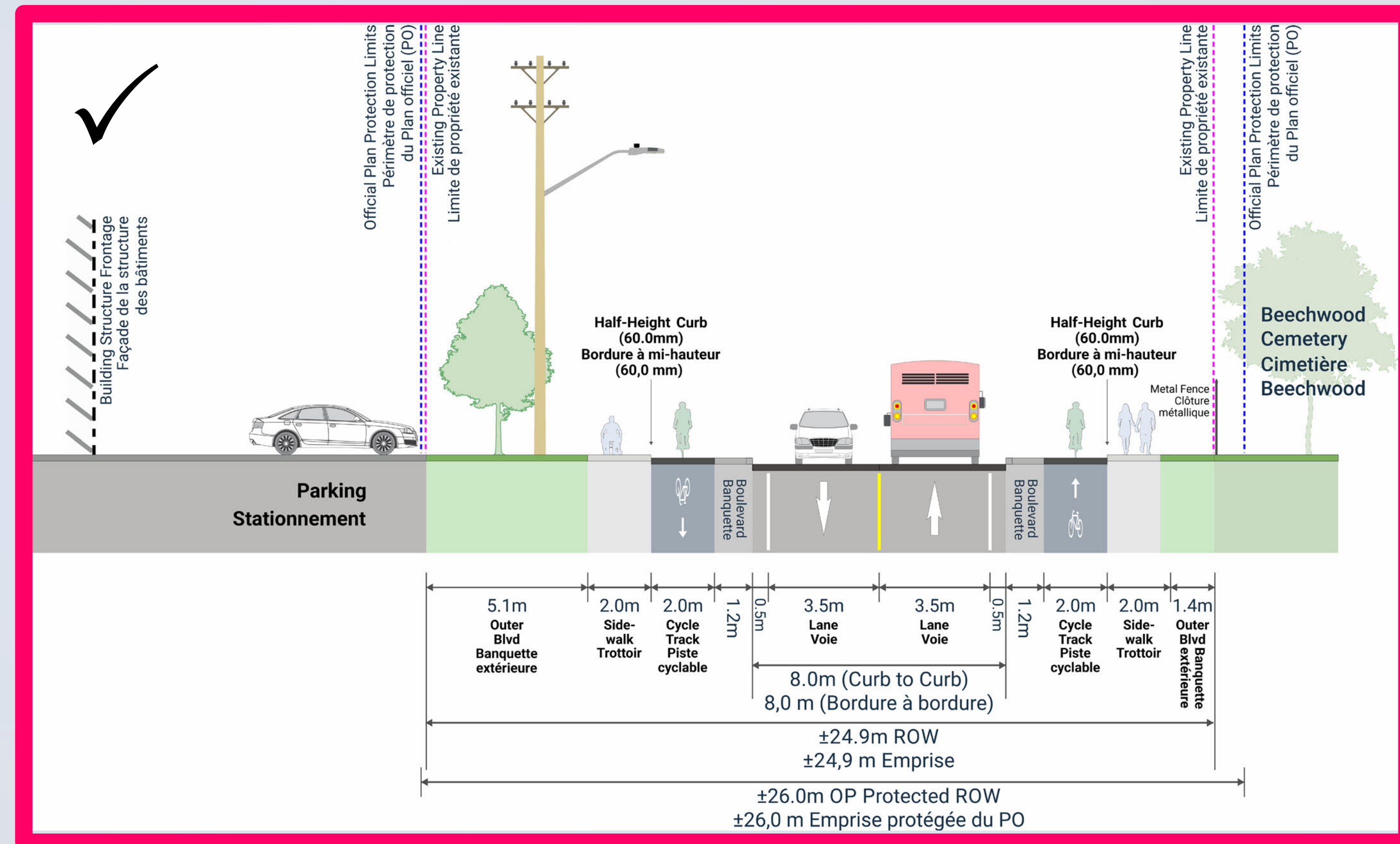
- Des critères de conception propres à l'ensemble du couloir et à un tronçon particulier ont été établis pour faciliter l'évaluation.
- Processus d'évaluation par étapes, compte tenu des diverses occasions, contraintes, politiques, exigences en matière de conception géométrique et incidences sur l'environnement.
- Les solutions privilégiées ont été surlignées.

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

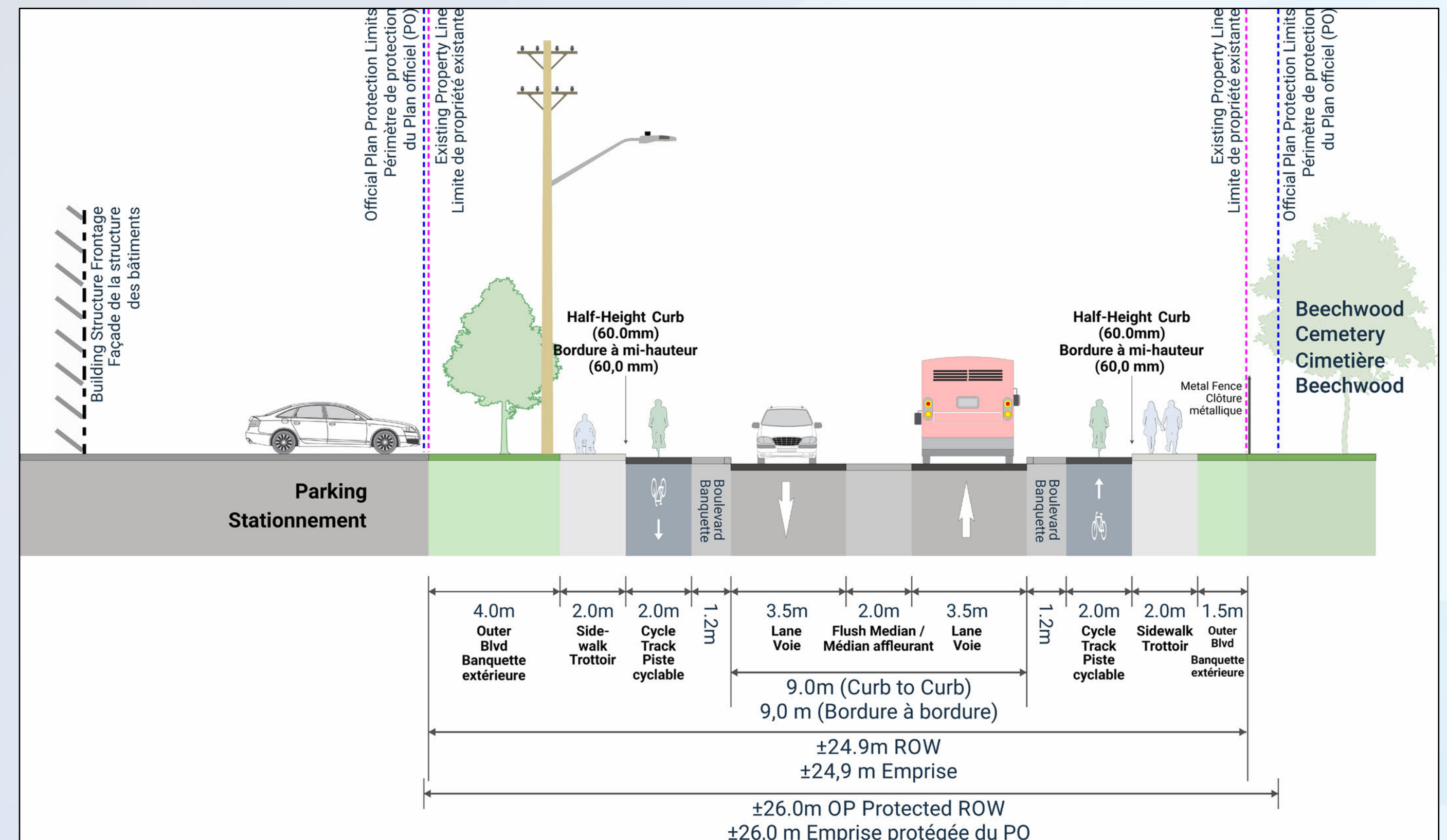
Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 1: Hemlock Road to North of Montreal Road/Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal

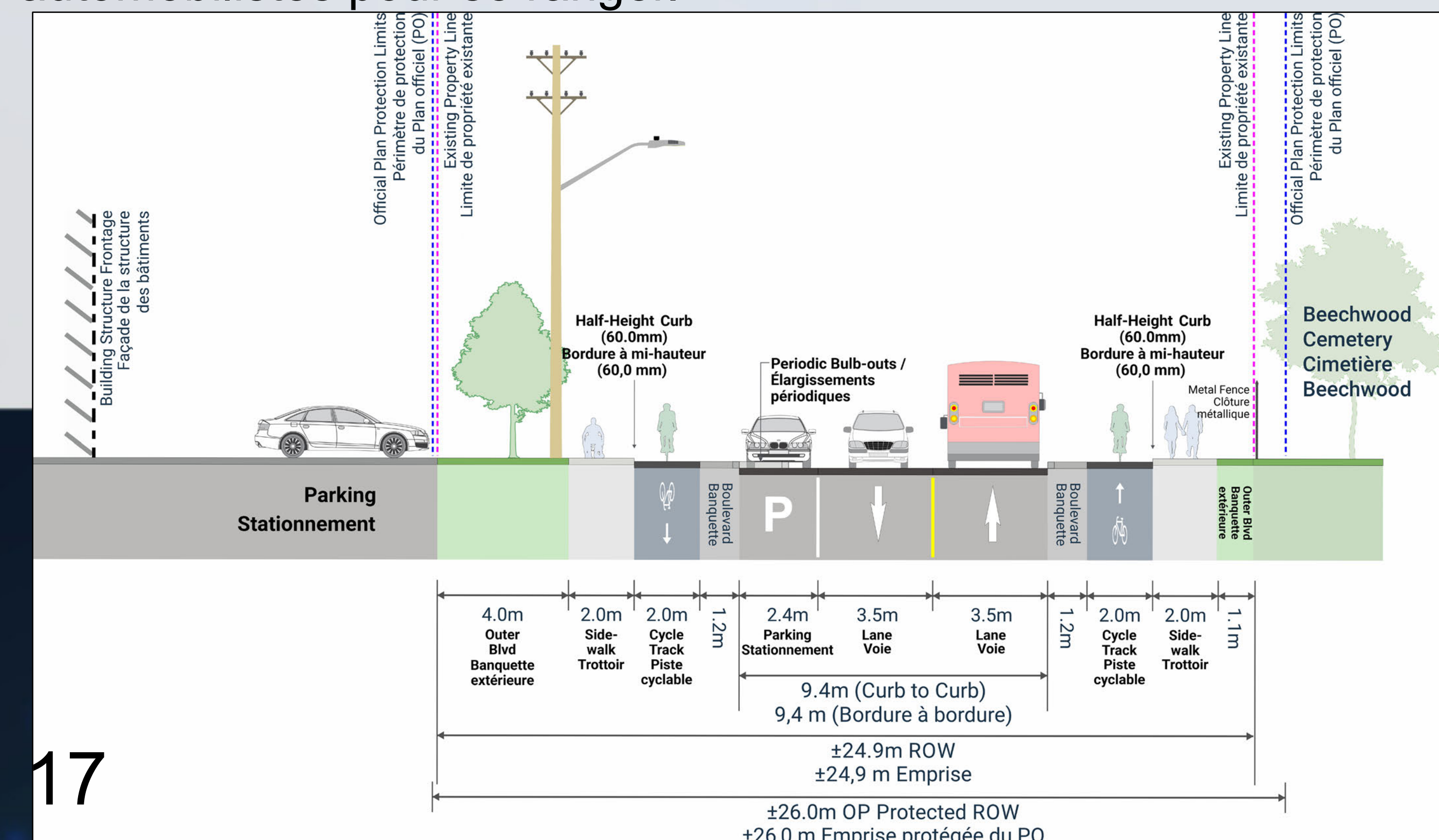
Alternative A: two wider (4.0m) travel lanes, resulting in an 8.0m curb-to-curb width. **Piste de solution A :** Deux voies de circulation plus larges (4,0 m), ce qui donne une largeur de 8,0 m d'une bordure à l'autre.



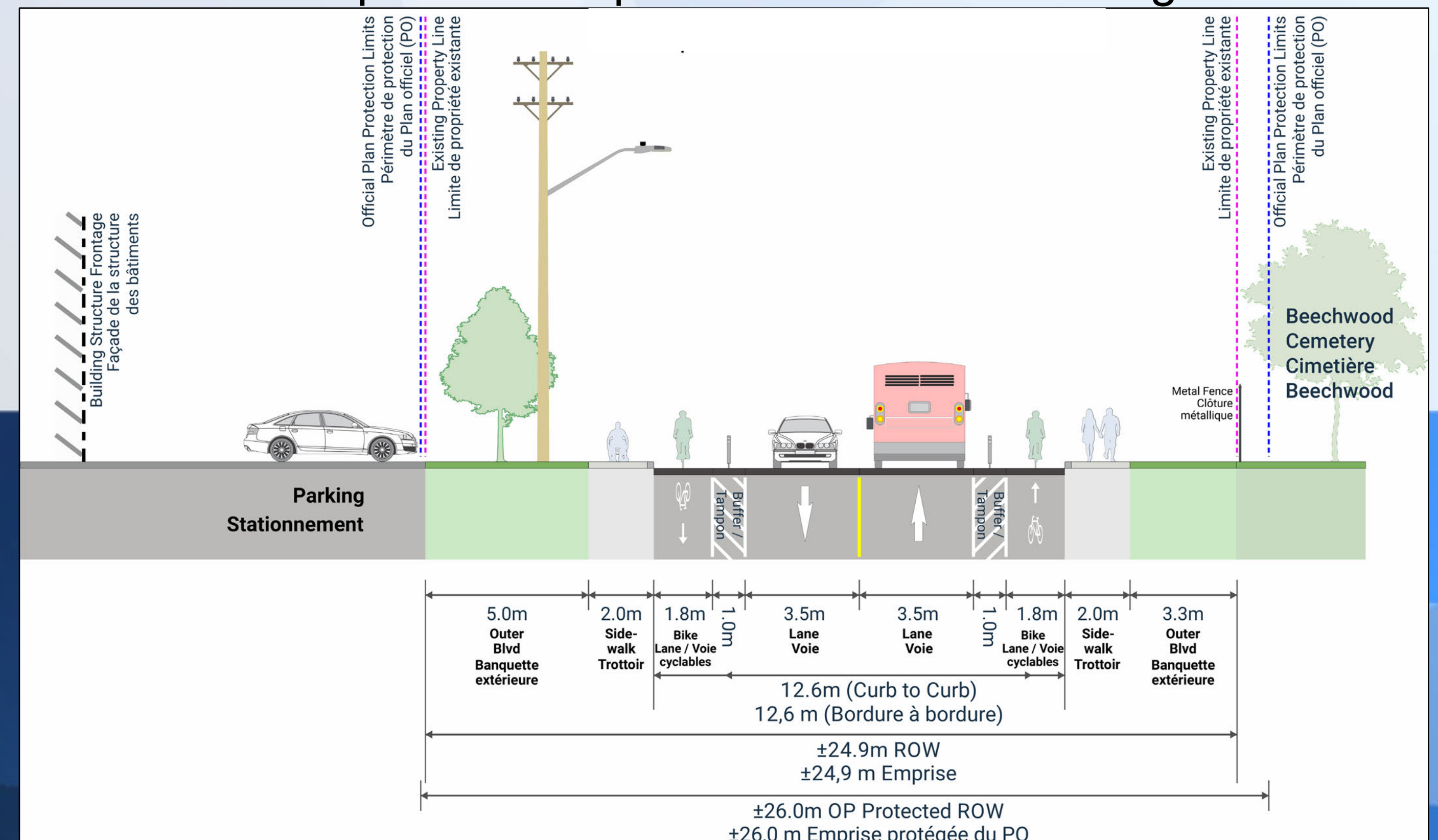
Alternative B: flush median for vehicles to pull into or stop in if needed. **Piste de solution B :** Terre-plein au niveau du sol pour les automobilistes qui veulent se ranger ou s'immobiliser au besoin



Alternative C: on-street parking which can double as pullover space. **Piste de solution C :** Stationnement sur rue qui peut aussi servir d'espace aux automobilistes pour se ranger.



Alternative D: painted bicycle lanes for vehicle use in emergency situations. **Piste de solution D :** Bandes cyclables peintes que les automobilistes peuvent emprunter dans les cas d'urgence



*Cross-sections are all looking south
*Les coupes transversales sont toutes orientées vers le sud.

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 1: Hemlock Road to North of Montreal Road

Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal

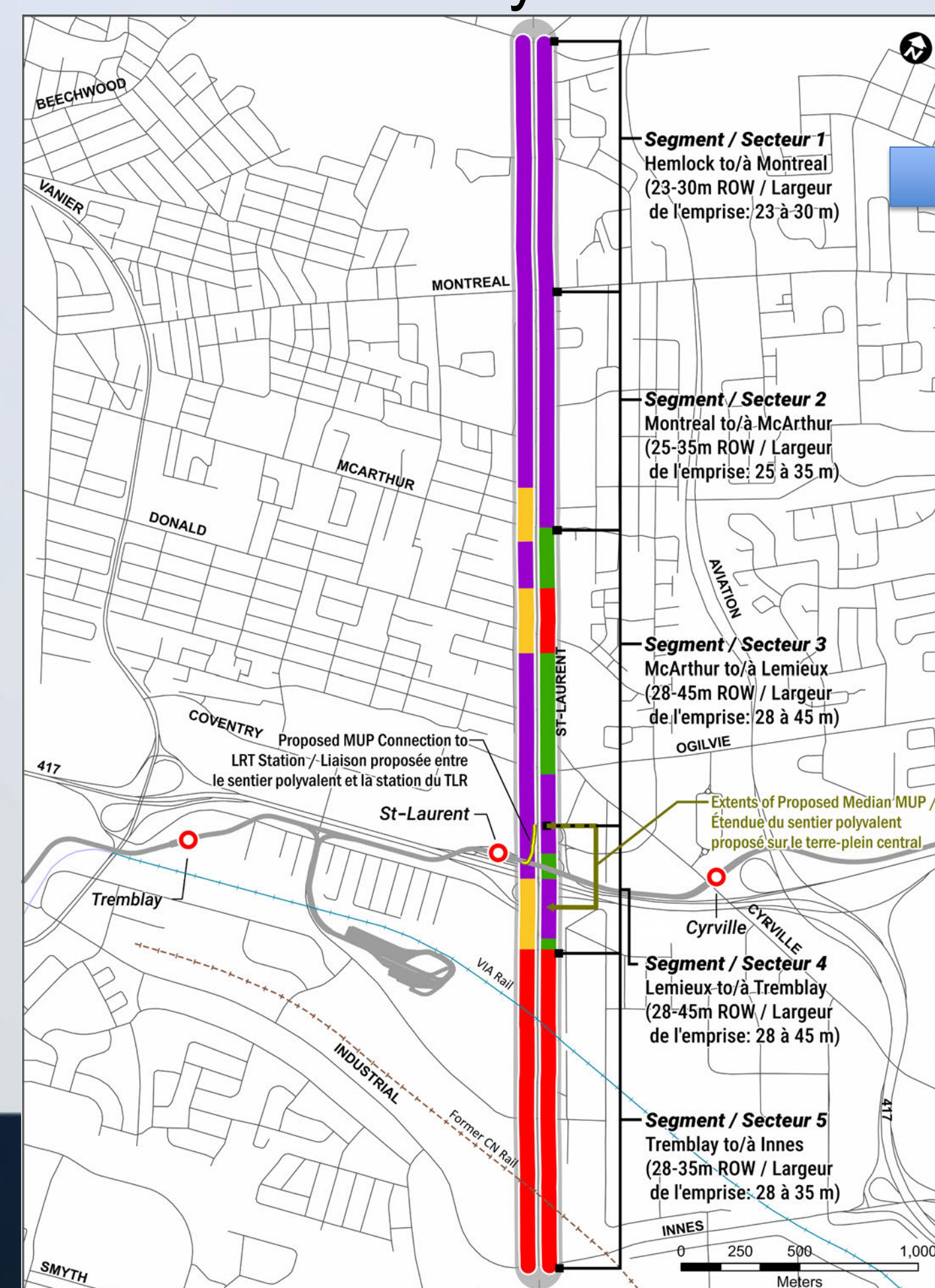
Preferred Solution(s): Bus Stop and Complete Street Enhancements
Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète

Key Elements:

- A new pedestrian cross over is added midblock between Meadowpark Place and Karen Way to facilitate roadway crossing and provide improved access to bus stops from the adjacent communities and commercial and institutional land uses.
- Additional tree-planting where space allows in the corridor.
- No impacts to the Beechwood Cemetery, a National Historic Site of Canada and Notre-Dame Cemetery.

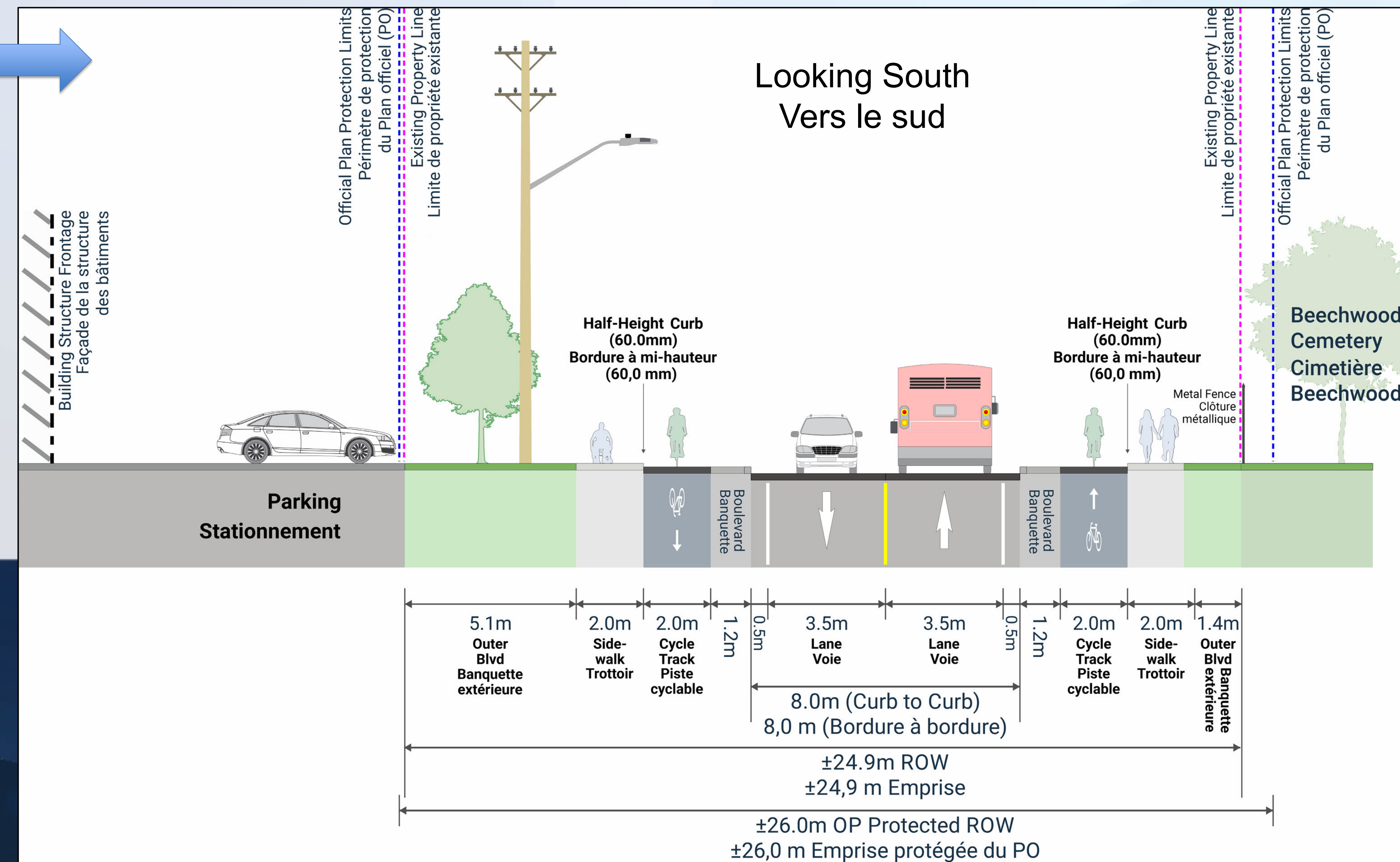
Éléments essentiels :

- Un nouveau passage pour piétons est ajouté en milieu de quadrilatère entre la place Meadow Park et la voie Karen afin de faciliter la traversée de la chaussée et d'améliorer l'accès aux arrêts d'autobus depuis les collectivités voisines et les secteurs commerciaux et institutionnels.
- Planter d'autres arbres dans le couloir lorsque l'espace le permet.
- Aucune incidence sur le cimetière Beechwood, un lieu historique national du Canada, et sur le cimetière Notre-Dame.



Legend / Légende

- Study Corridor / Couloir à l'étude
- Transit Station / Stations de transport en commun
- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète
- Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente
- Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement
- Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation



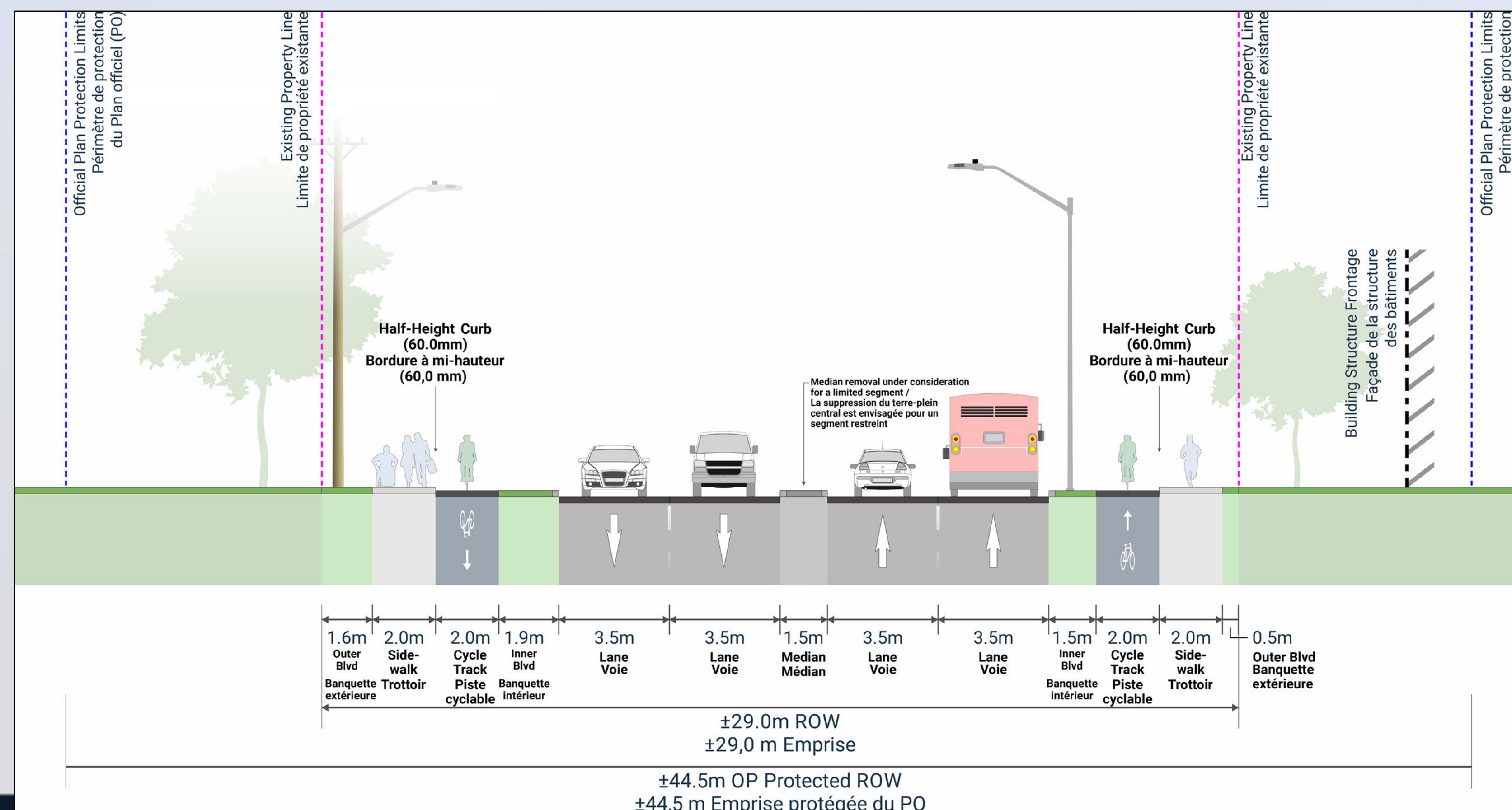
St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 2: Montreal Road to North of McArthur Avenue Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur

- Analysis of removal of median.
- Analyse de l'enlèvement du terre-plein

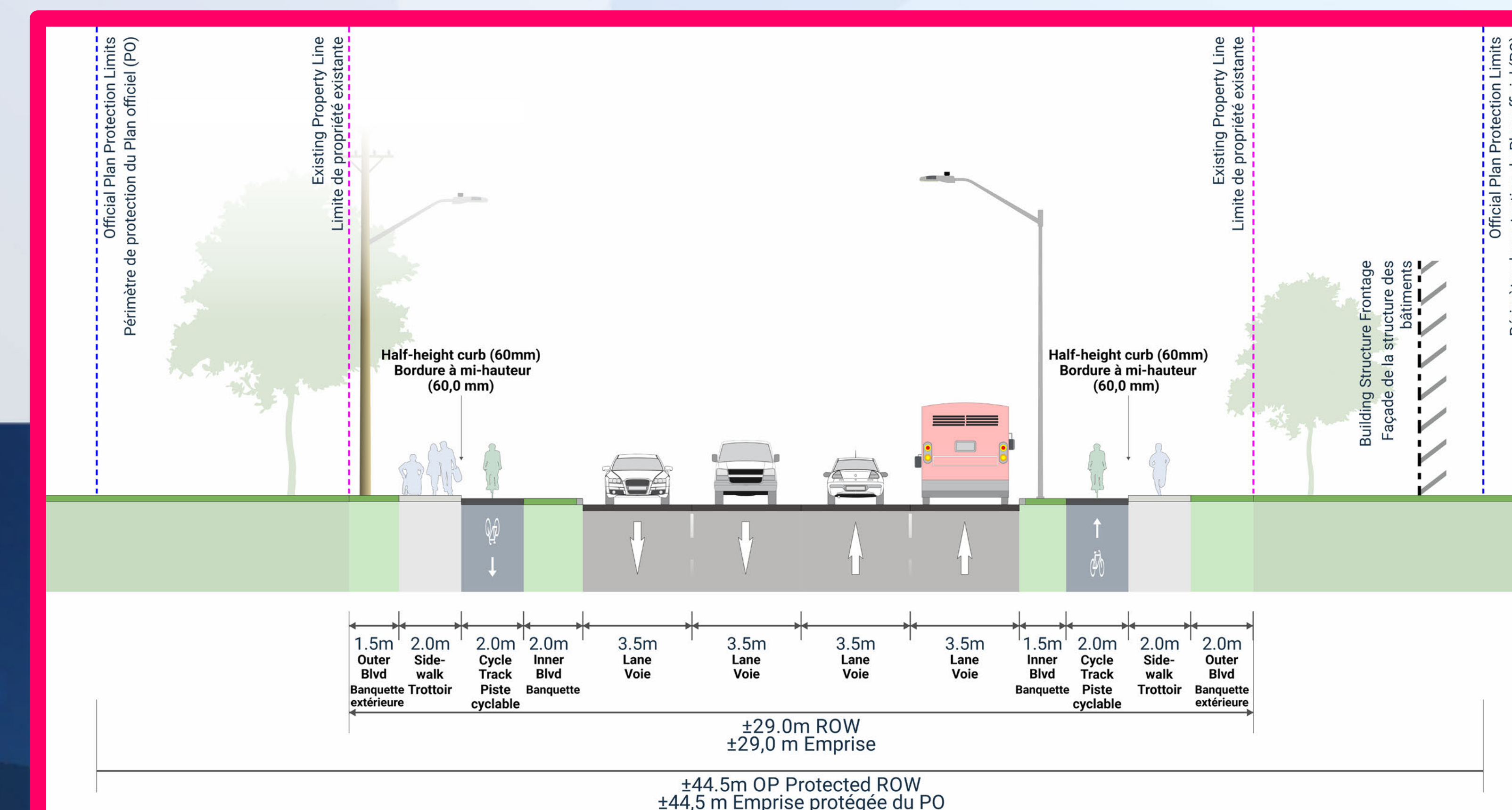
Alternative A: Existing Lane Arrangement with Unidirectional Cycle Tracks and Sidewalks; median remains.

Piste de solution A : Aménagement existant des voies avec pistes cyclables unidirectionnelles et trottoirs; on conserve le terre-plein.



*Cross-sections are both looking south
*Les coupes transversales sont toutes deux orientées vers le sud.

Alternative B: Median removed.
Piste de solution B : Enlèvement du terre-plein



St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 2: Montreal Road to North of McArthur Avenue

Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur

Preferred Solution(s): Bus Stop and Complete Street Enhancements and Isolated Transit Measures

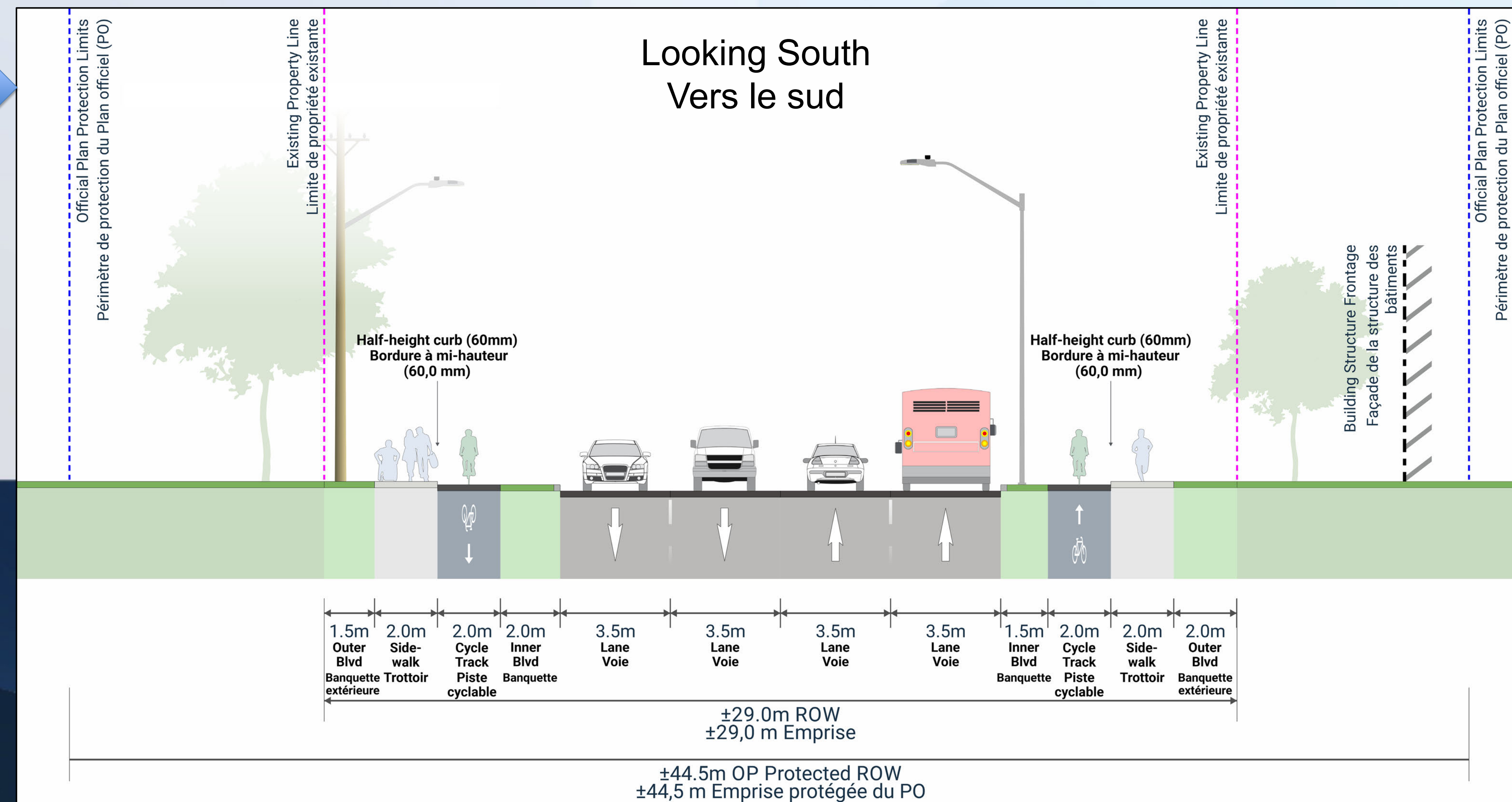
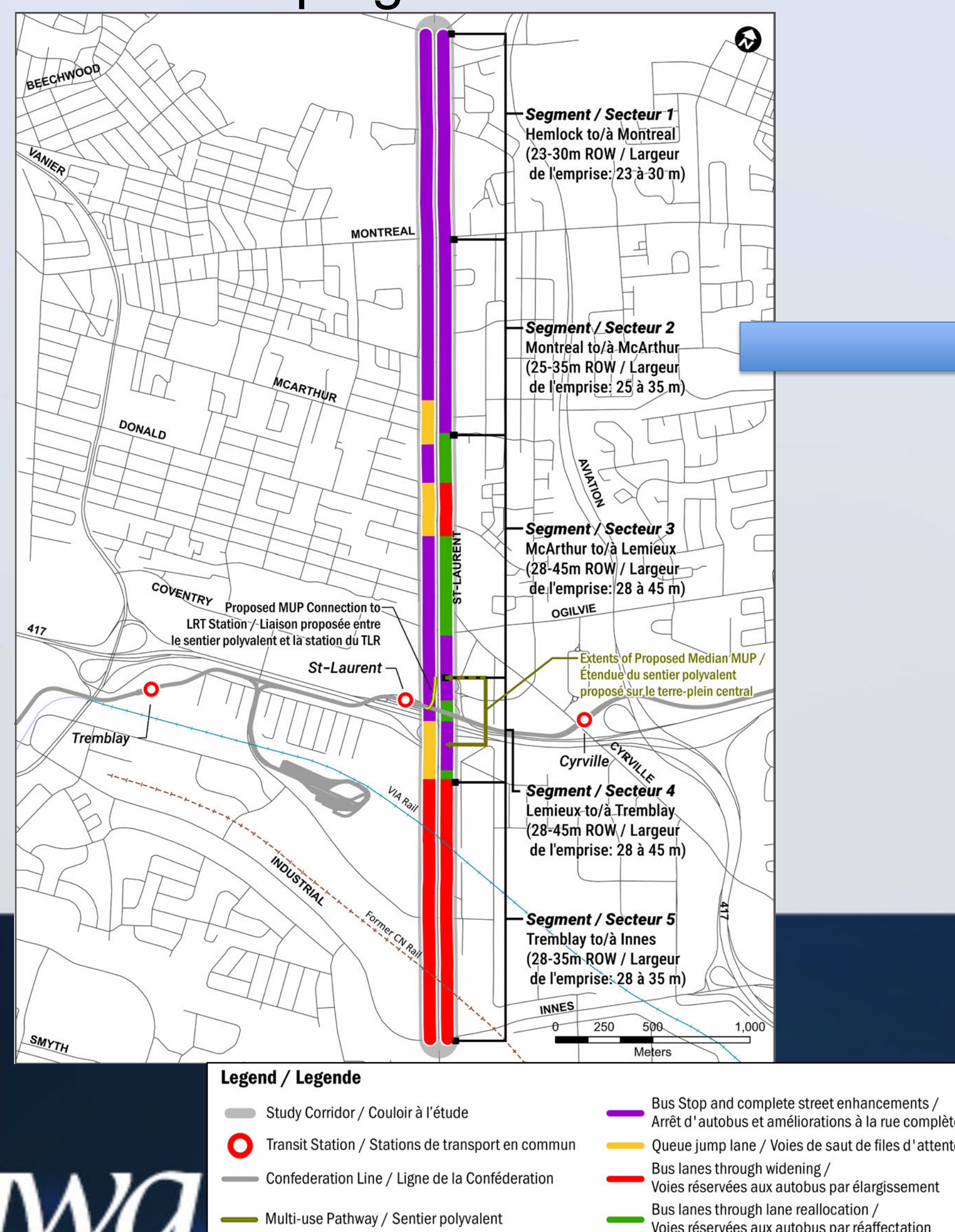
Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de rue complète et mesures de transport en commun isolées

Key Elements:

- Outcome of additional analysis determined need for modifications to the median.
- Addition of cycling facilities.
- Bus stop enhancements.
- Seamless integration between two transit priority corridors.
- Opportunities for landscaping.

Éléments essentiels :

- Le résultat de l'analyse complémentaire a déterminé la nécessité de modifier le terre-plein central.
- Ajout d'installations cyclables.
- Amélioration des arrêts d'autobus.
- Intégration transparente entre deux couloirs prioritaires de transport en commun.
- Possibilités de paysagement.

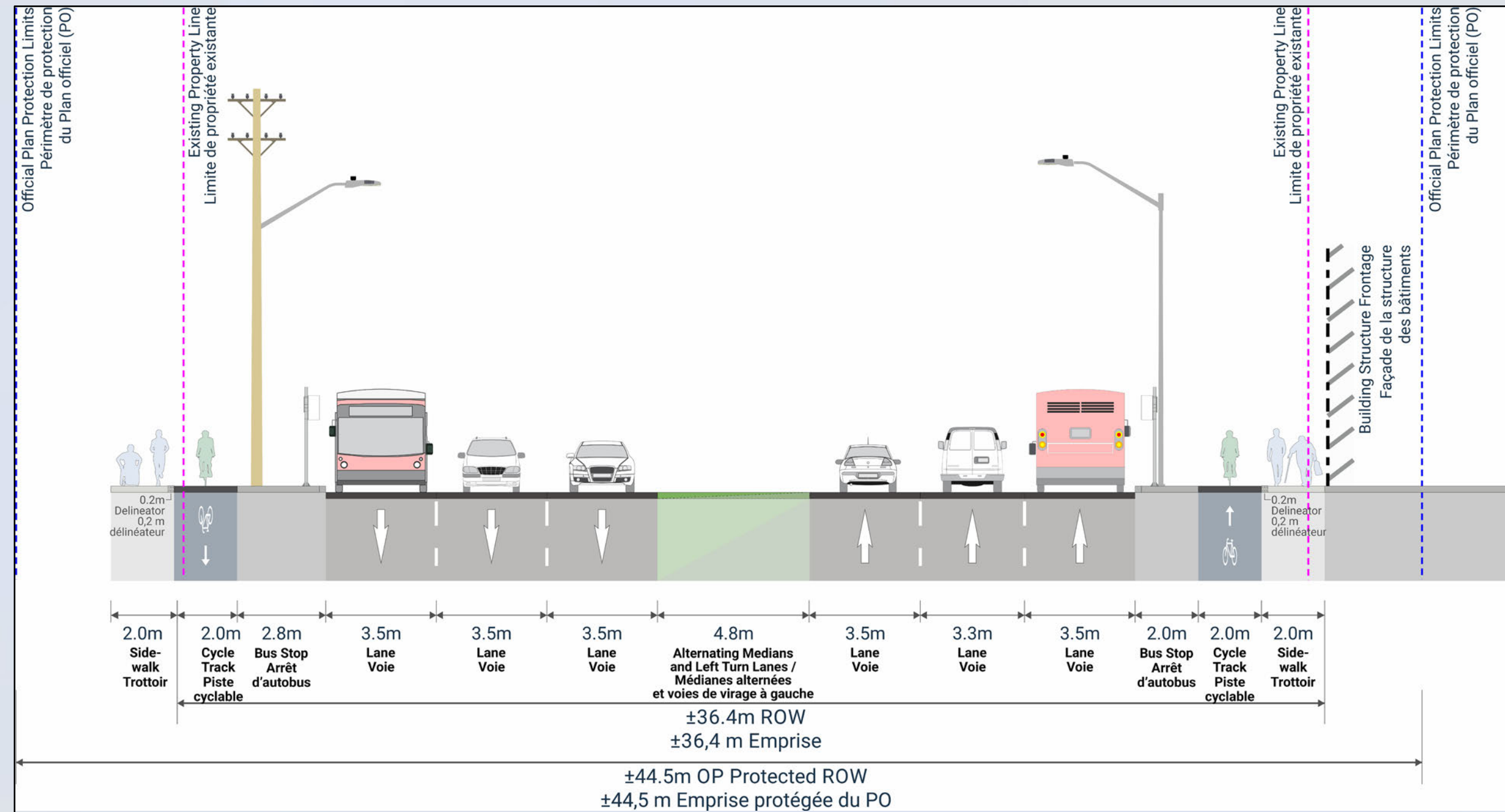


St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

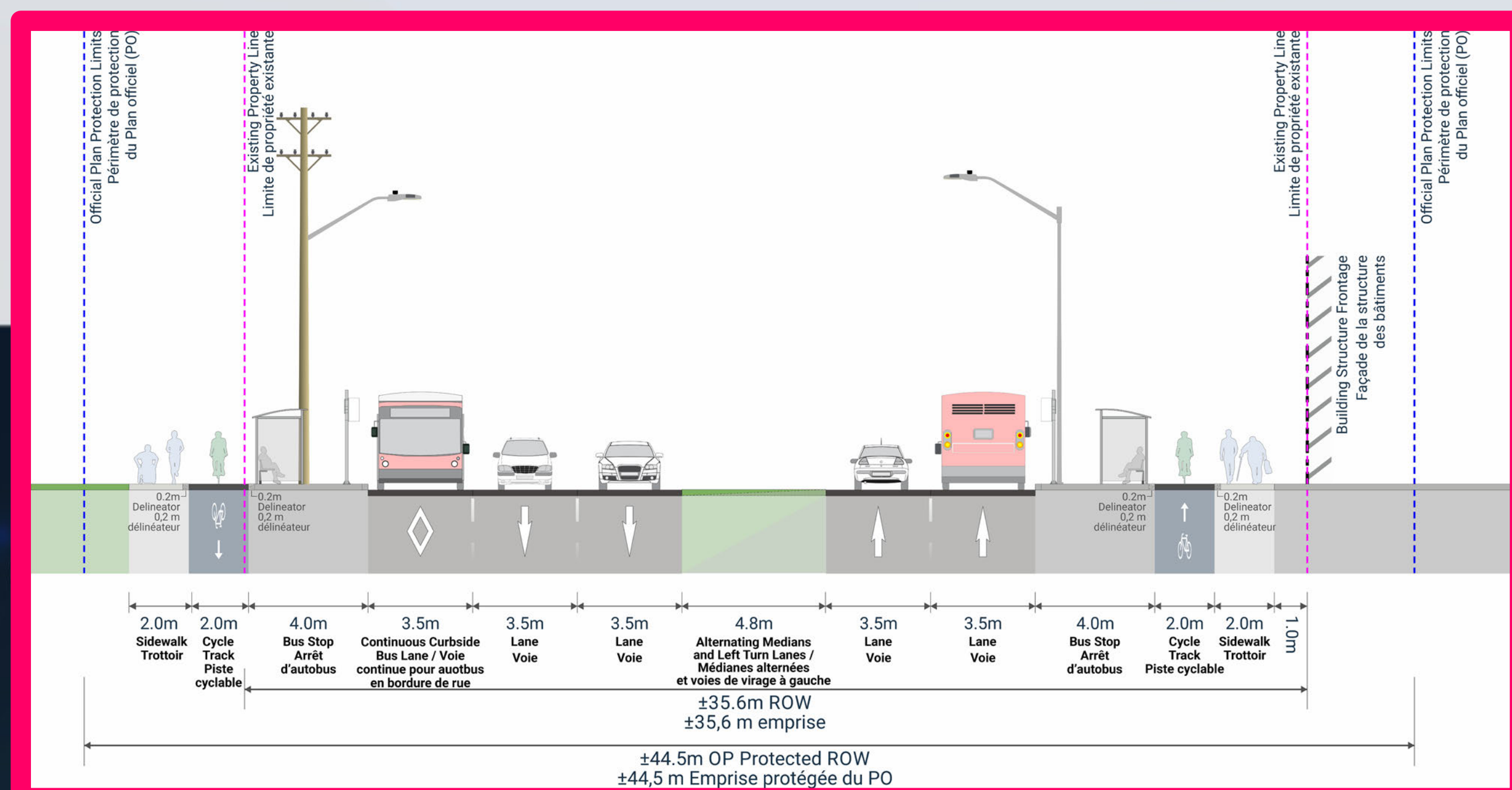
Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE) Segment 3: McArthur Avenue to North of Lemieux Street/Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux

- Analysis of Transit Priority Measures for intersections: McArthur Avenue (southbound), Donald (southbound), Shopping Centre, Cyrville (southbound), and Ogilvie/Coventry./Analyse des mesures de transports en commun prioritaires pour les intersections : avenue McArthur (dans le sens sud), rue Donald (dans le sens sud), centre commercial, boulevard Cyrville (dans le sens sud) et chemin Ogilvie/chemin Coventry.

Alternative A: Isolated transit priority measures only./Piste de solution A : Mesures de transports en commun isolées seulement

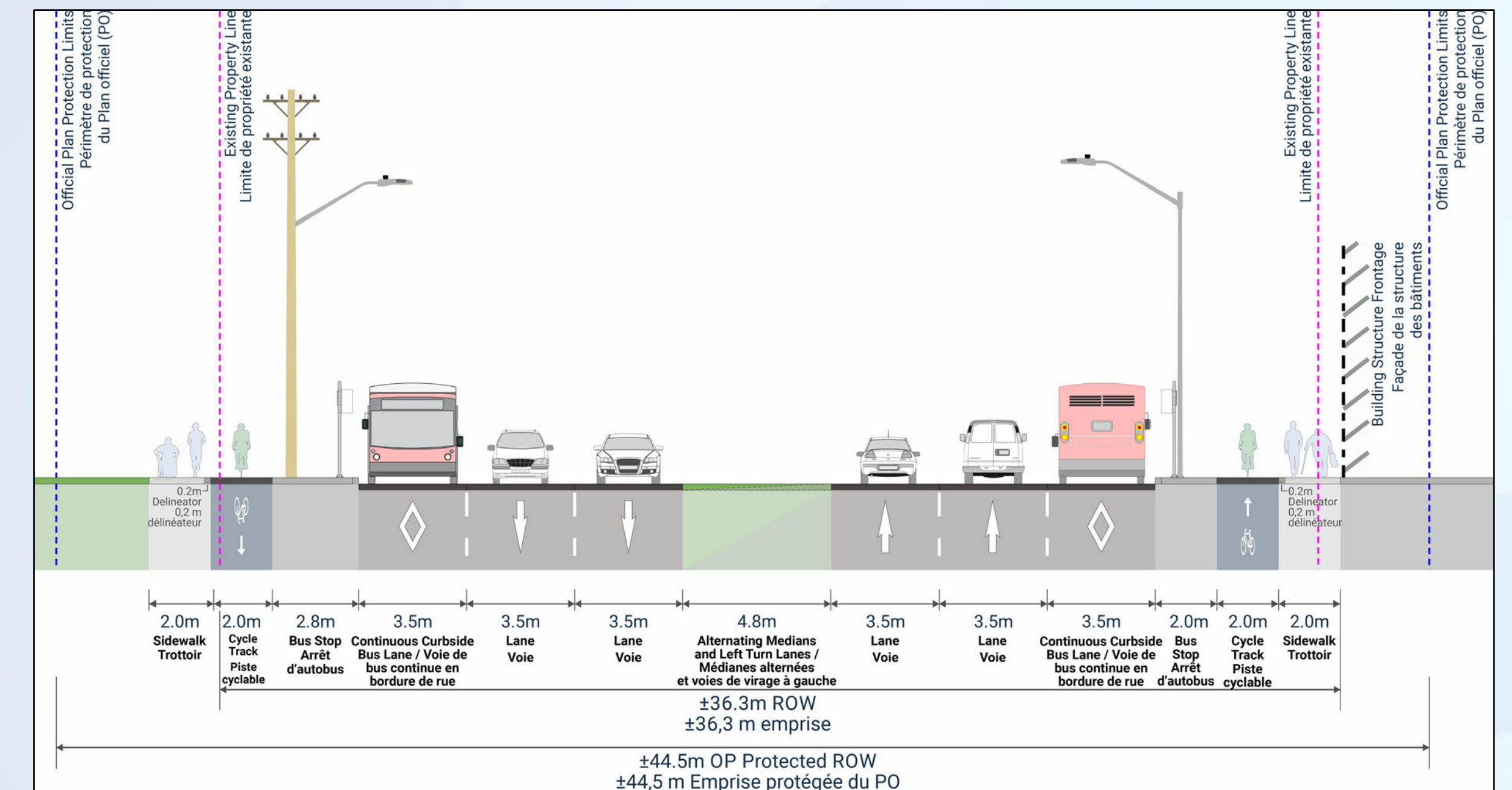


Alternative C: Continuous bus lane in one direction through reallocation of a traffic lane, isolated transit priority measures in the other direction./**Piste de solution C :** Voie d'autobus continue dans un sens grâce au réaménagement d'une nouvelle circulation; mesures de transports en commun isolées dans l'autre sens.

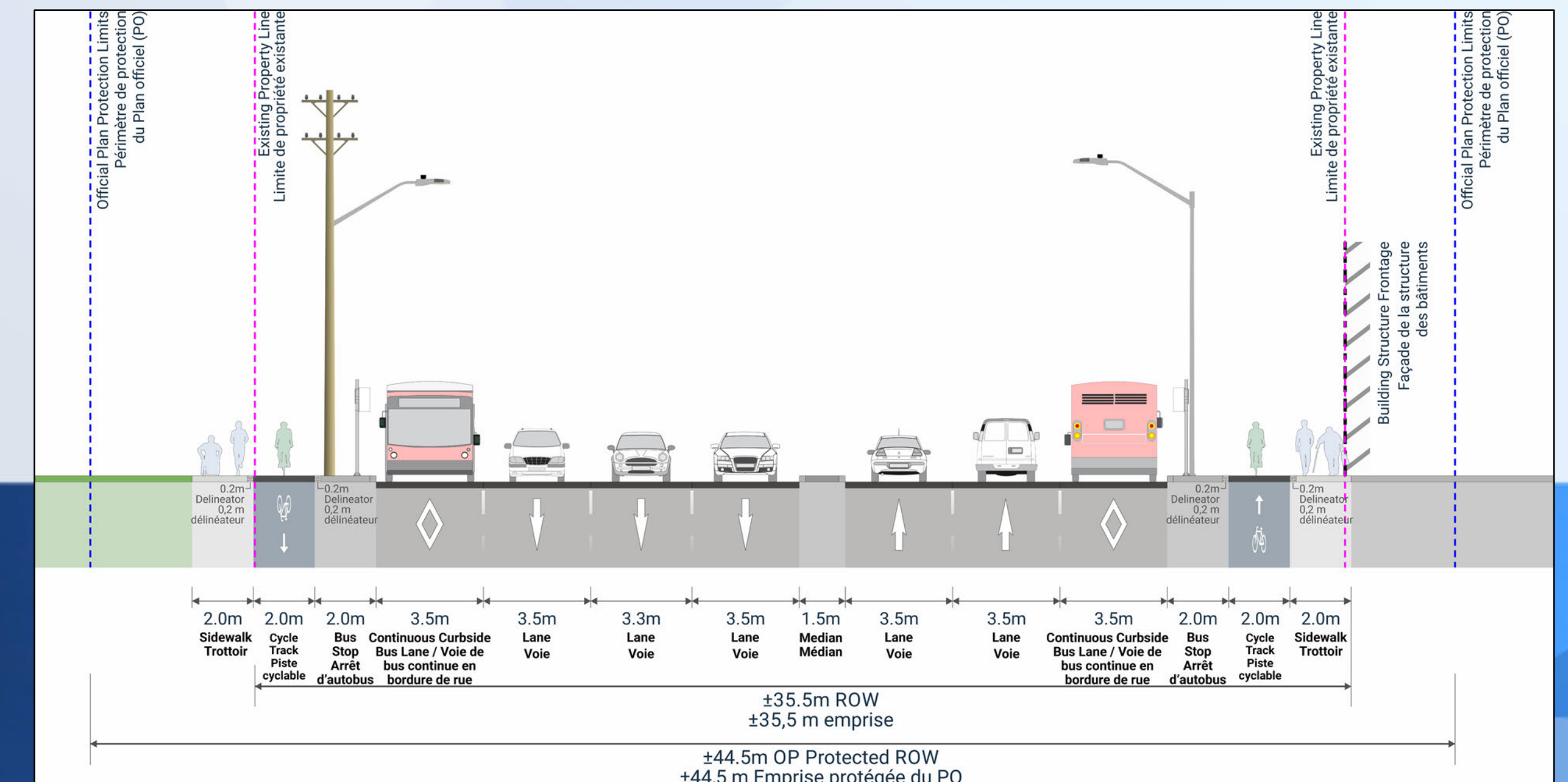


*Cross-sections are all looking south
*Les coupes transversales sont toutes orientées vers le sud.

Alternative B: Continuous bus lanes in each direction through the reallocation of traffic lanes./Piste de solution B : Voies d'autobus continues dans chaque sens grâce au réaménagement des voies de circulation



Alternative D: Continuous bus lanes in each direction, maintaining existing lanes./Piste de solution D : Voies d'autobus continues dans chaque sens; maintien des voies existantes.



St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 3: McArthur Avenue to North of Lemieux Street

Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux

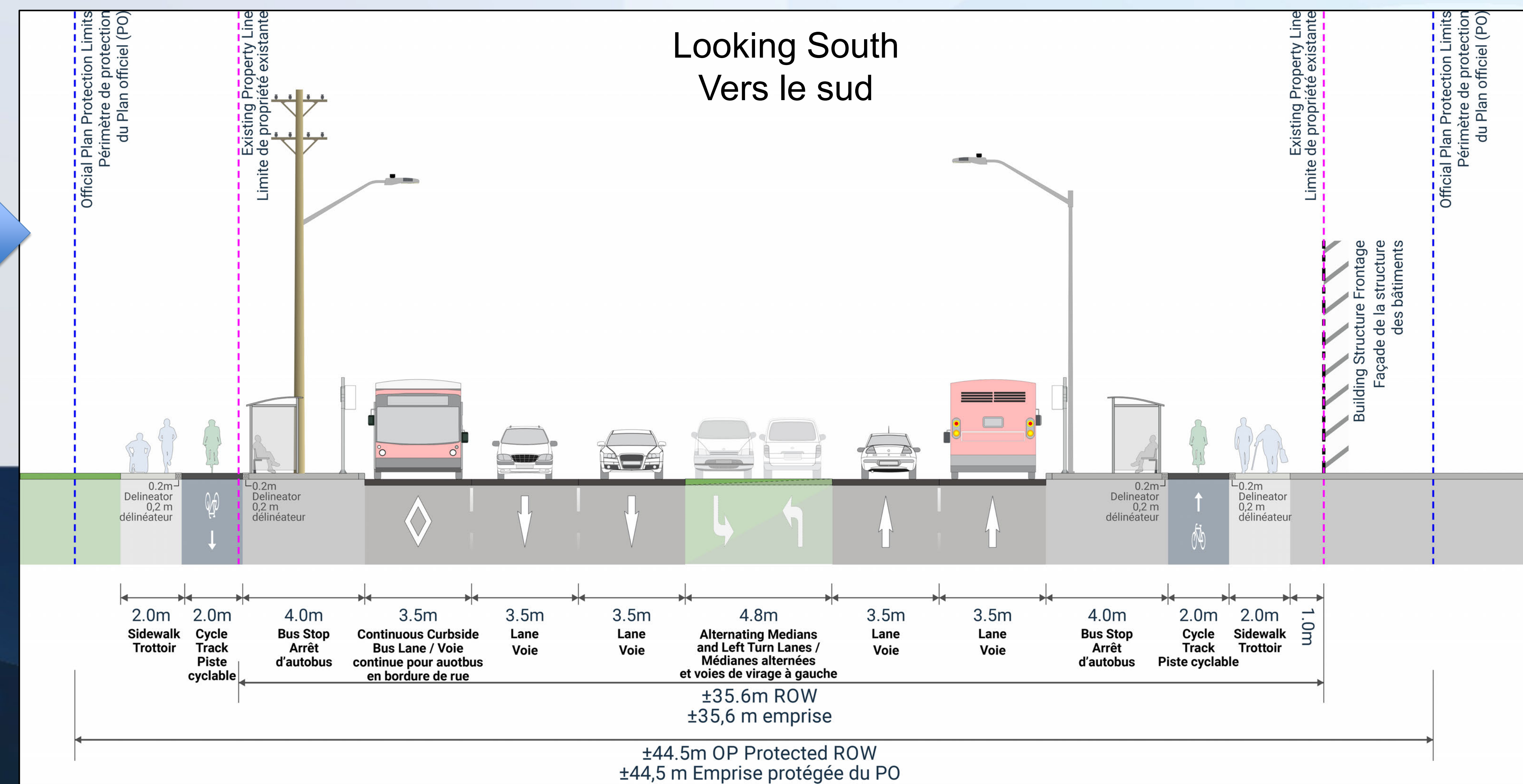
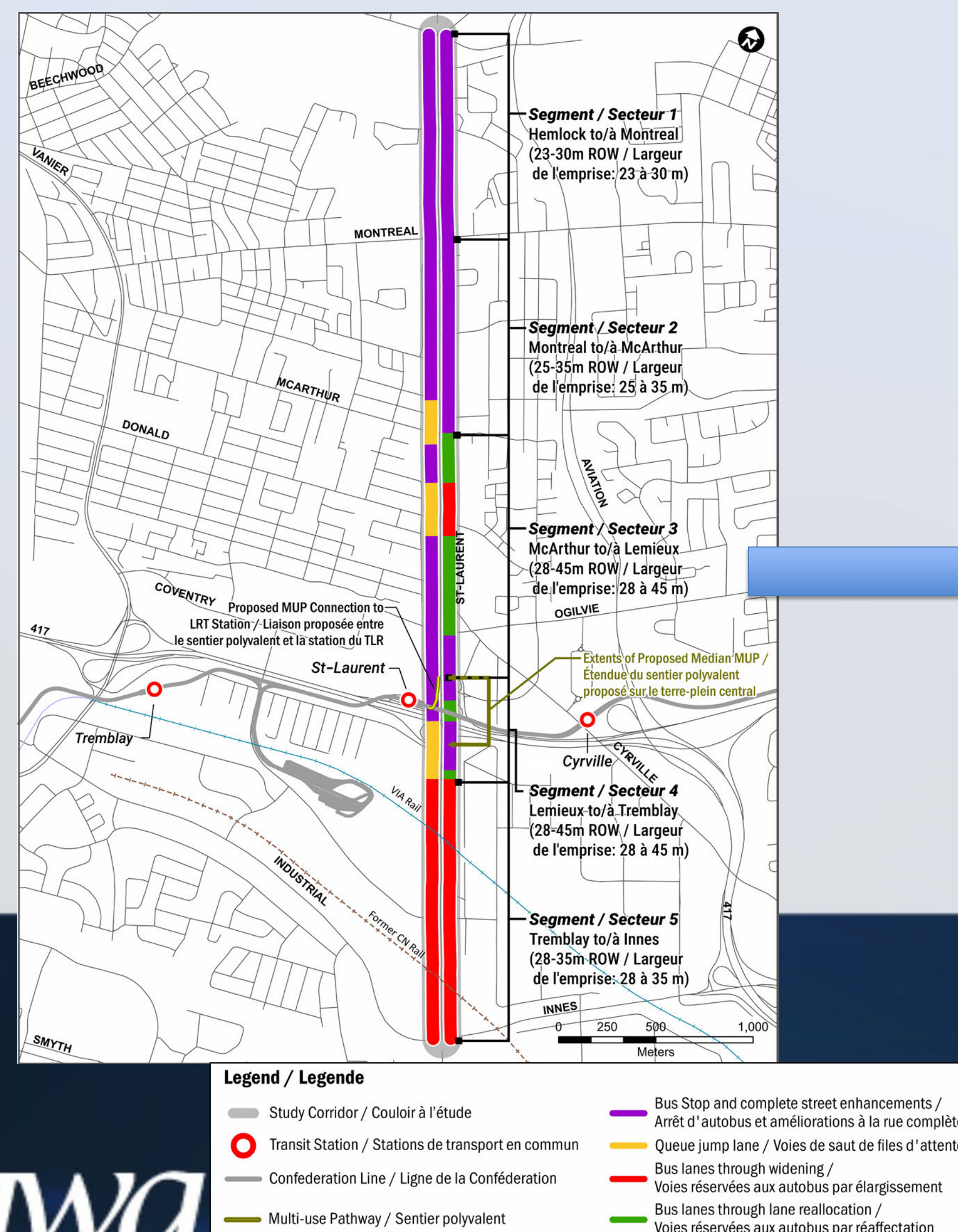
Preferred Solution(s): Bus Stop and Complete Street Enhancements, Isolated Transit Priority Measures and Transit-only lanes
 Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète, mesures de transport en commun isolées prioritaires et voies réservées aux transports en commun.

Key Elements:

- Traffic lane reallocation analysis informed recommended lane distribution.
- Seamless connection to Cross-Town Bikeway on Donald and Ogilvie.
- Mainstreet Corridor and Hub designations (Official Plan).

Éléments essentiels :

- L'analyse de la réaffectation des voies de circulation a permis de recommander la répartition des voies.
- Liaison fluide avec le parcours cyclable transurbain et aux rues Donald et Ogilvie.
- Désignations du couloir et du carrefour (Plan officiel)



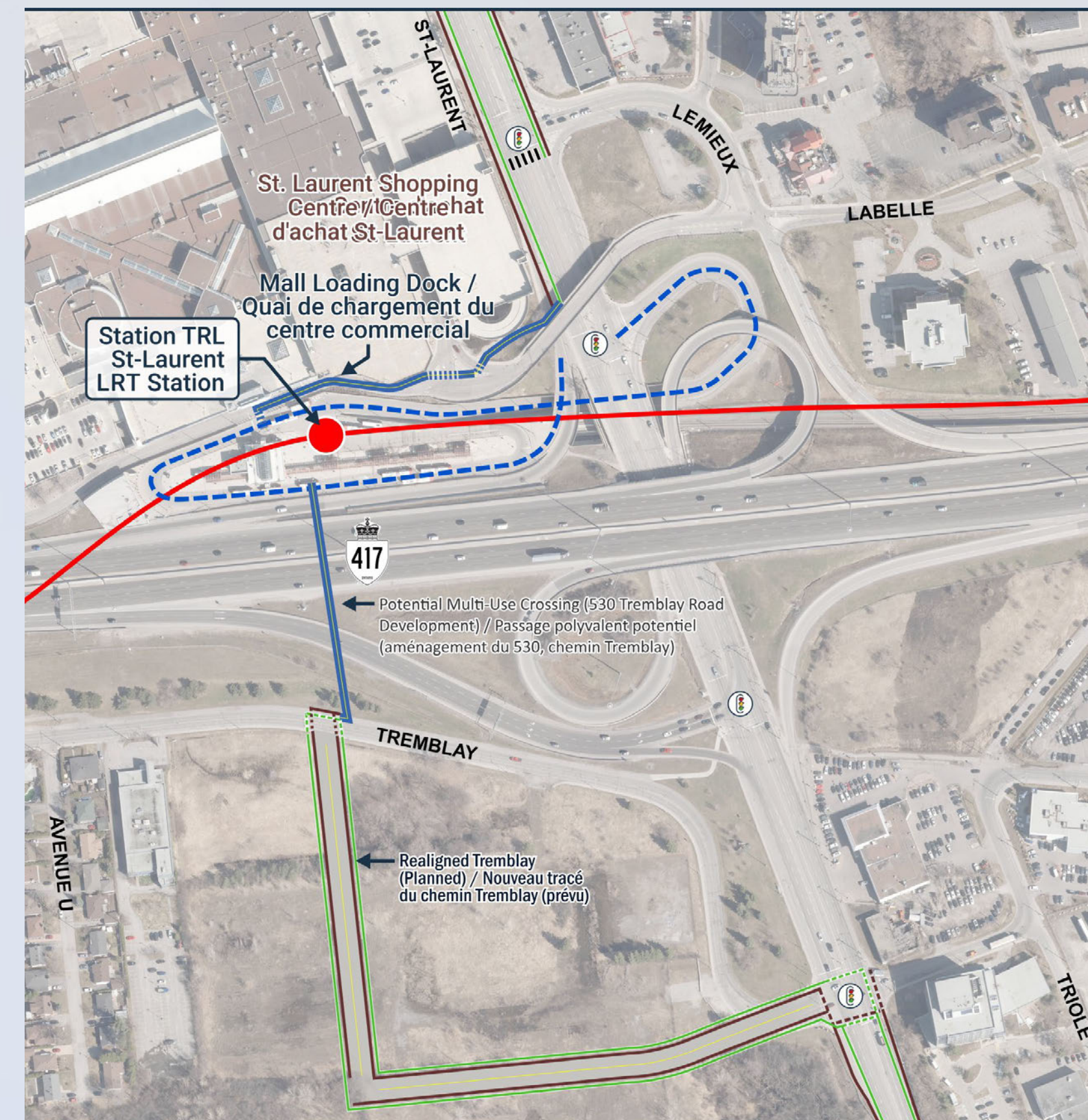
St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

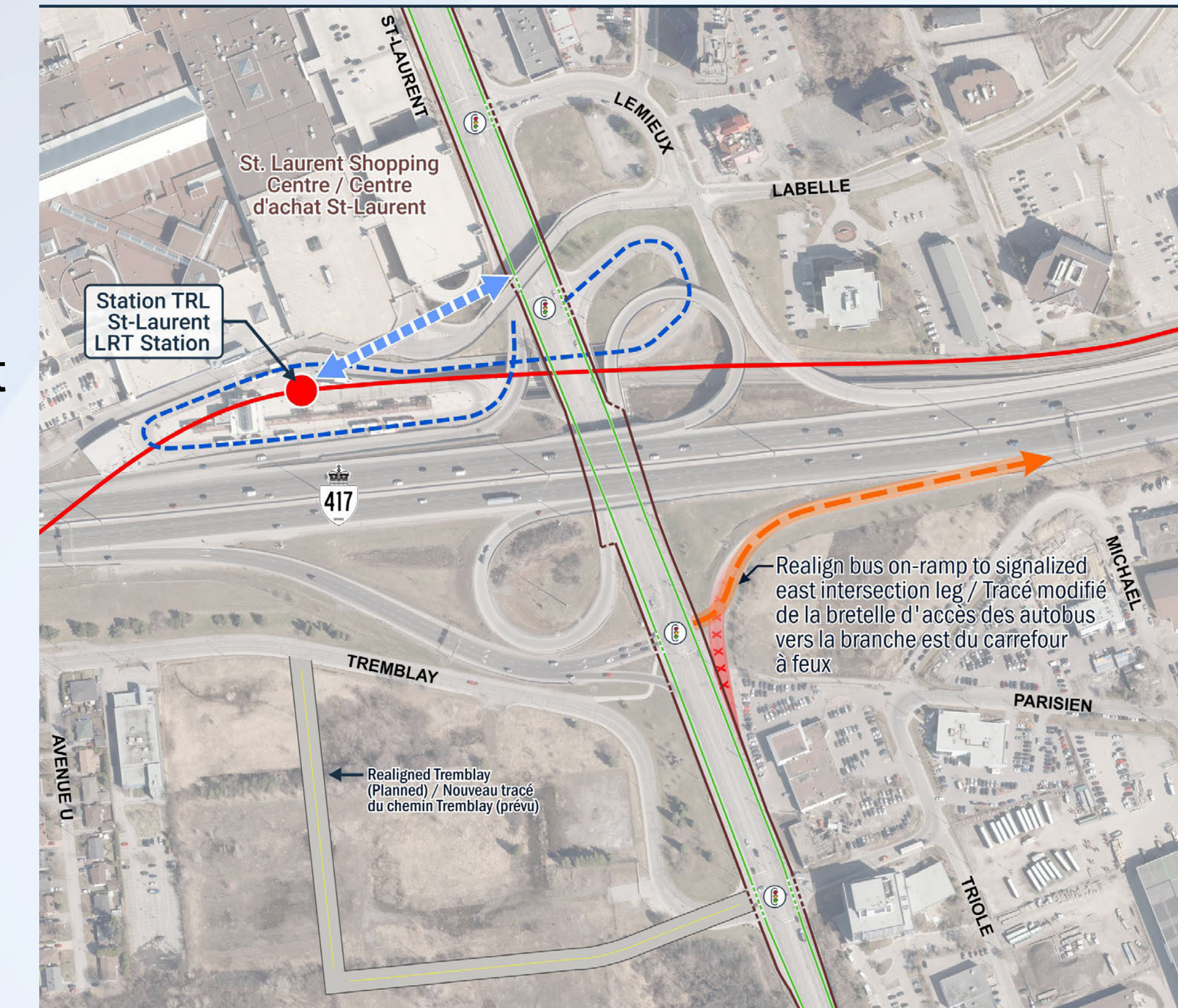
Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road: Highway 417 Crossing

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay : Passage de l'autoroute 417

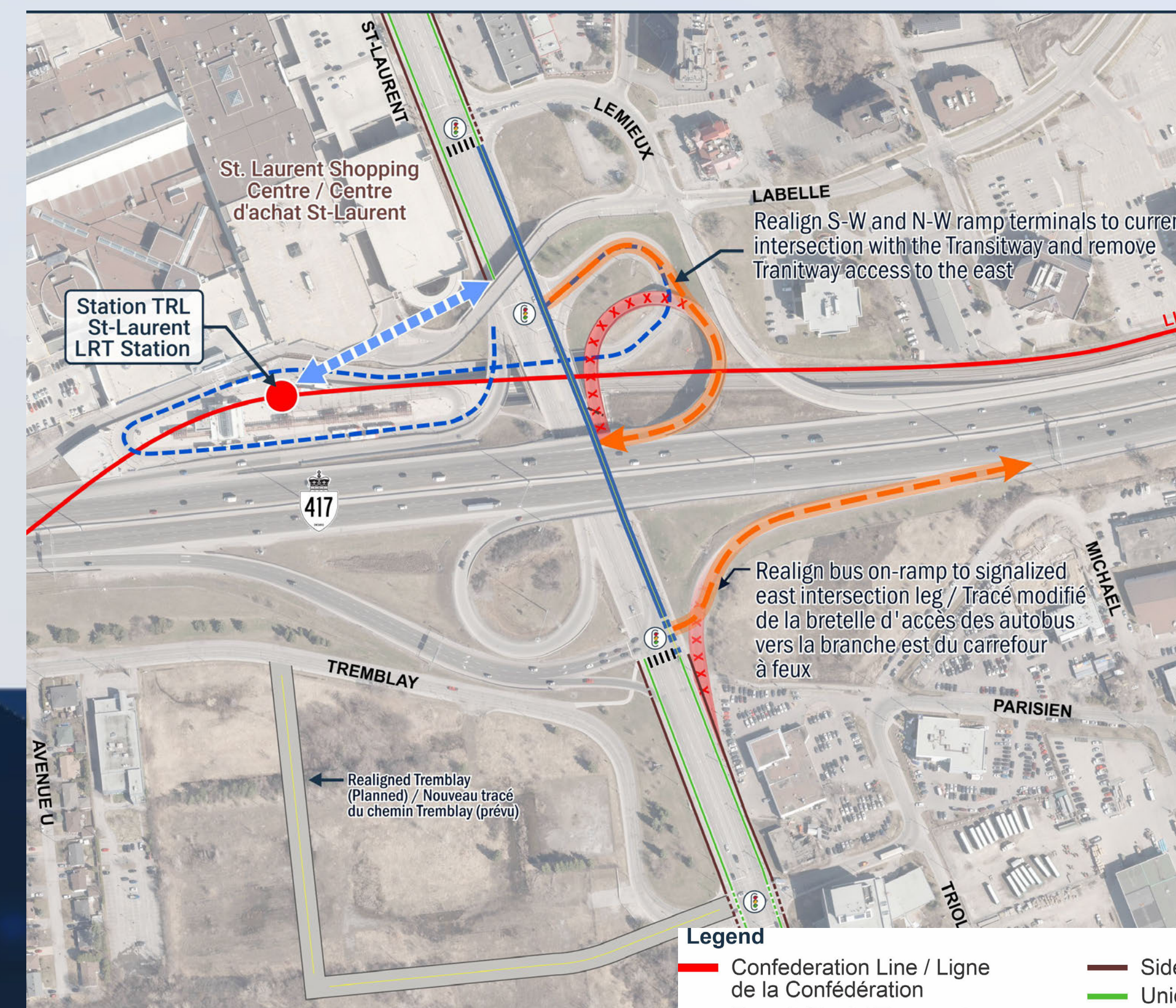
Alternative A: Potential 530 Tremblay multi-use crossing ('Do Nothing'). Not Recommended.
 Piste de solution A : Passage polyvalent potentiel du 530, chemin Tremblay (statu quo)
 Solution non recommandée



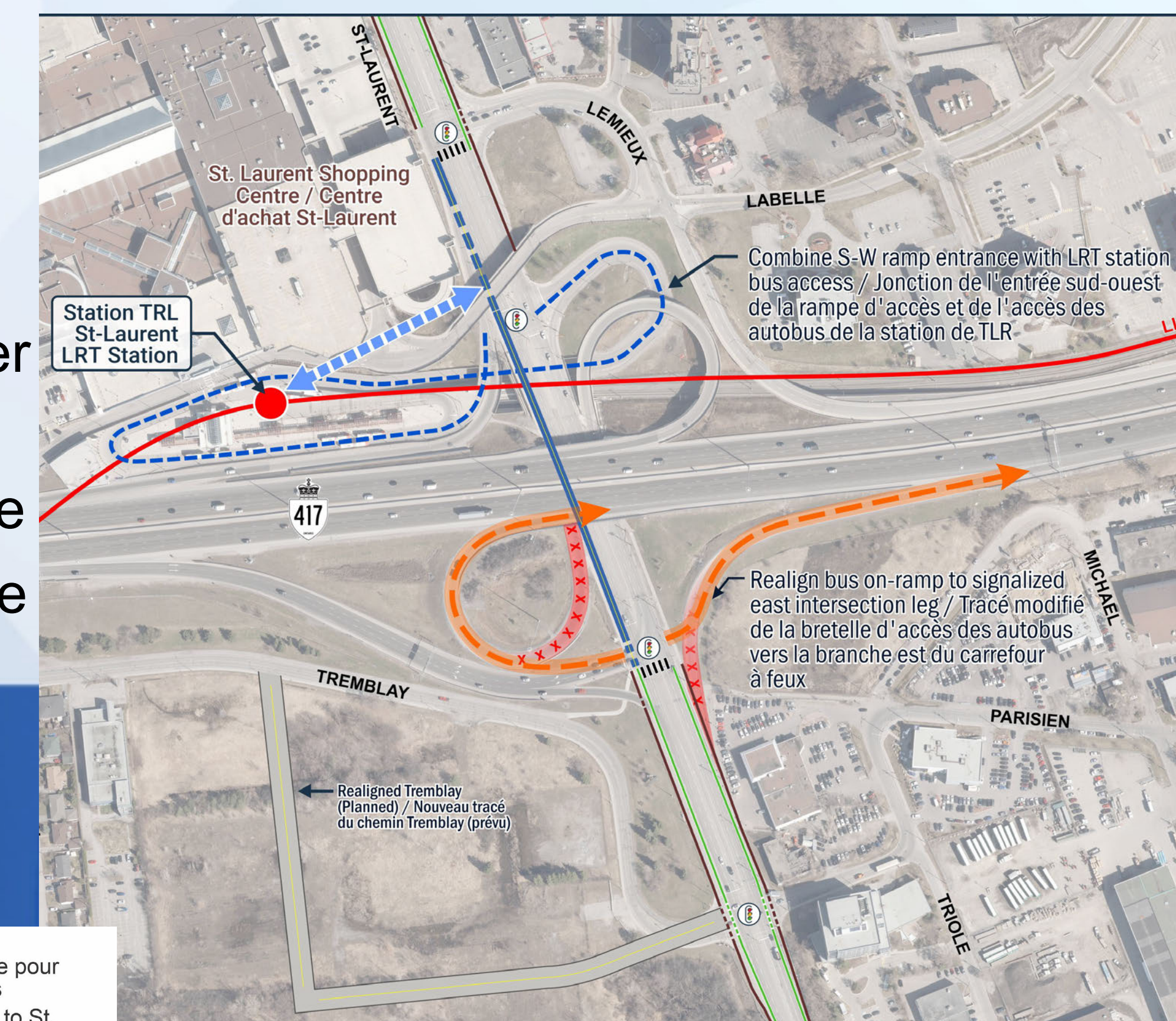
Alternative B: Unidirectional cycle tracks and sidewalks. Not Recommended.
 Piste de solution B : Pistes cyclables unidirectionnelles et trottoirs
 Solution non recommandée



Alternative C: East side multi-use pathway with realigned S-W ramp. Potential solution (not preferred).
 Piste de solution C : Sentier polyvalent du côté est avec bretelle S.-O. réaffectée
 Solution potentielle (non privilégiée)



Alternative D: West side multi-use pathway with realigned N-E ramp. Not Recommended.
 Piste de solution D : Sentier polyvalent du côté ouest avec bretelle N.-E. retracée
 Solution non recommandée



Confederation Line / Ligne de la Confédération	Sidewalk / Trottoir	Crosswalk/Crossride / Passage pour piétons / passage pour cyclistes
Transit (Bus) / Transport en commun (autobus)	Unidirectional Cycle Track / Piste cyclable unidirectionnelle	See Alternative AT Connections to St. Laurent Station / Voir les autres propositions de liaisons entre les modes de transport actifs à la station St-Laurent
LRT Station / Station du TLR	Multi-Use Pathway / Sentier polyvalent	Proposed Construction / Construction proposée
Existing Signalized Intersection / Carrefour à feux existant	Deconstructed Roadway / Chaussée démolie	

**North is up on all maps
 **Le nord est visible sur toutes les cartes

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

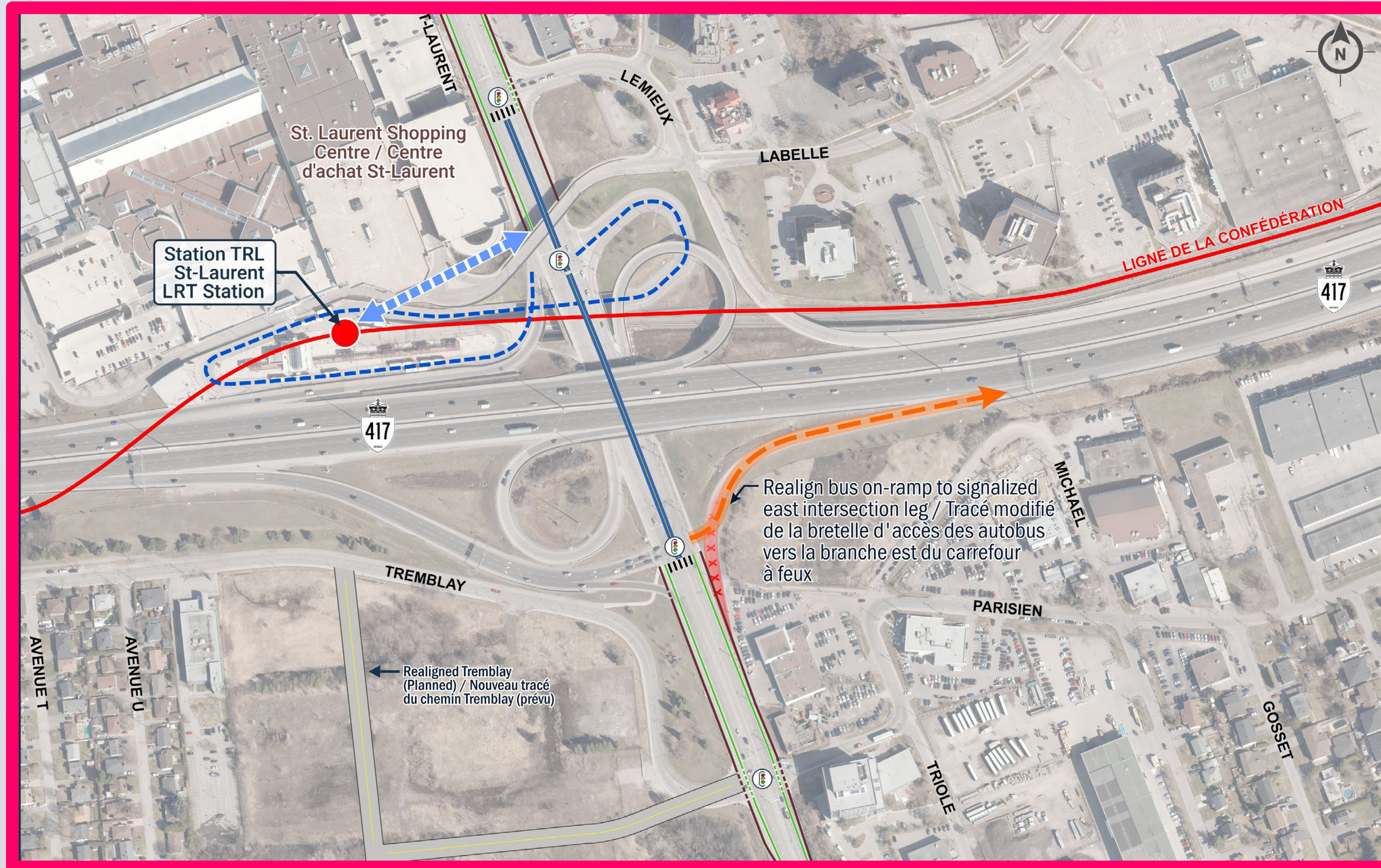
Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road: Highway 417 Crossing

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay : Passage de l'autoroute 417

Alternative E: Median multi-use pathway. Preferred Alternative.

Piste de solution E : Sentier polyvalent du terre-plein Solution privilégiée



Alternative F: Multi-use crossing overpass.

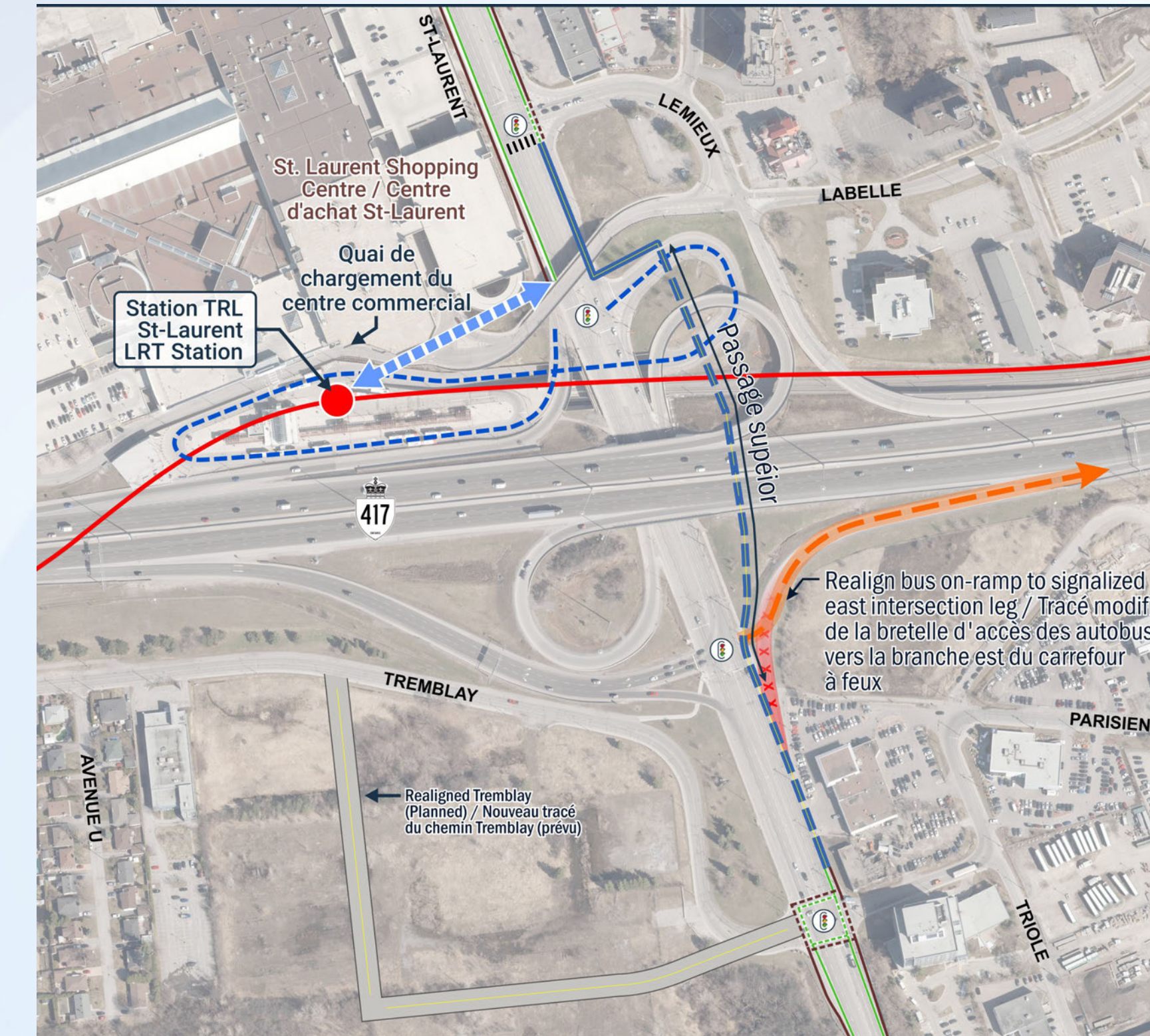
Not Recommended.

Piste de solution F :

Passages supérieurs

polyvalents

Solution non recommandée



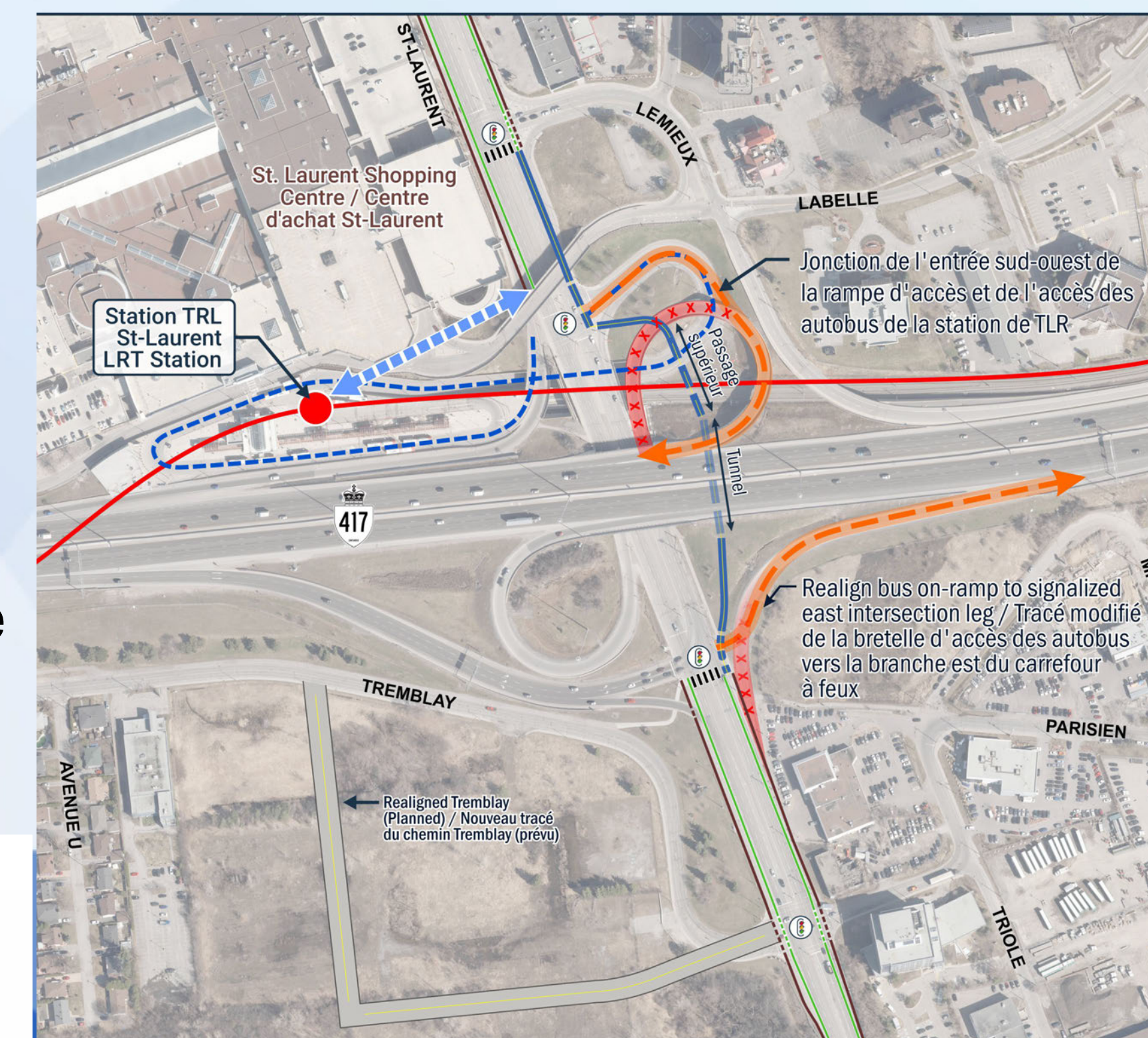
Alternative G: Multi-use crossing tunnel/bridge.

Potential solution (not preferred).

Piste de solution G :

Passages polyvalents

Solution potentielle pour le tunnel et le pont (solution non privilégiée)



Legend

— Confederation Line / Ligne de la Confédération

- - - Transit (Bus) / Transport en commun (autobus)

● LRT Station / Station du TLR

Ⓢ Existing Signalized Intersection / Carrefour à feux existant

— Sidewalk / Trottoir

— Unidirectional Cycle Track / Piste cyclable unidirectionnelle

— Multi-Use Pathway / Sentier polyvalent

→ Proposed Construction / Construction proposée

xxx Deconstructed Roadway / Chaussée démolie

|||| Crosswalk/Crossride / Passage pour piétons / passage pour cyclistes

↔ See Alternative AT Connections to St. Laurent Station / Voir les autres propositions de liaisons entre les modes de transport actifs à la station St-Laurent



**North is up on all maps

**Le nord est visible sur toutes les cartes

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road: Highway 417 Crossing

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay : Passage de l'autoroute 417

Preferred Solution(s): Bus Stop and Complete Street Enhancements, Isolated Transit Measures and Transit-only lanes

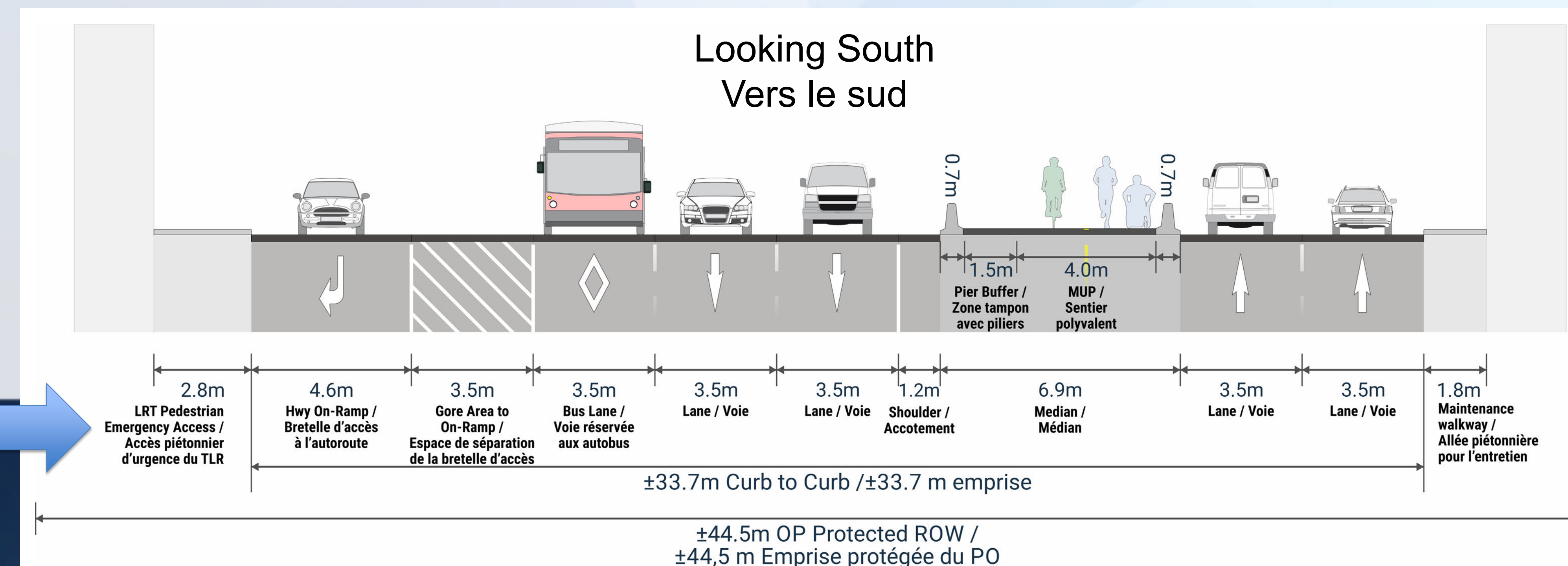
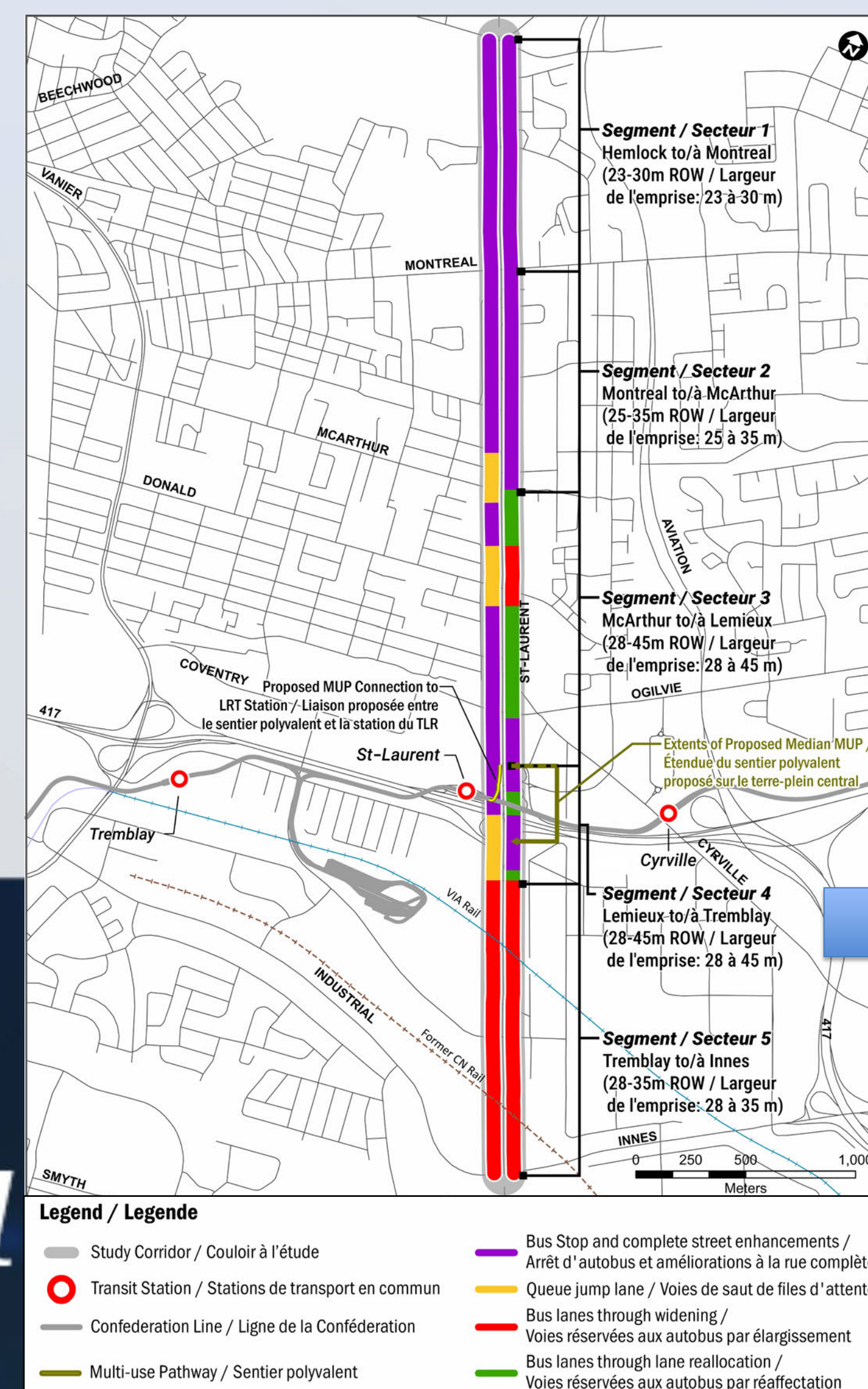
Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète, mesures de transport en commun isolées et voies réservées aux transports en commun.

Key Elements:

- Explored many alternatives for pedestrians and cycling users, including separate active transportation structure.
- Median multi-use pathway design solution preferred.
- Design reviewed by accessibility experts.
- Existing secondary transitway access to St-Laurent Station relocated at Tremblay Road.
- Future analysis required by MTO.

Éléments essentiels :

- De nombreuses solutions ont été envisagées pour les piétons et les cyclistes, y compris une structure distincte pour les transports actifs.
- Solution privilégiée pour la conception d'un sentier polyvalent sur le terre-plein central
- Conception revue par des experts en accessibilité.
- Conception revue par des experts en accessibilité.
- L'accès secondaire existant du Transitway à la station St-Laurent est déplacé au chemin Tremblay
- Analyse future requise par le MTO.



St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road: Highway 417 Crossing

ALTERNATIVE	OUTCOME	RATIONALE
A: 530 Tremblay multi-use crossing	Screened out ✕	•At least 800m of out-of-way travel for pedestrians and cyclists traveling through on St-Laurent Boulevard.
B: Cycle tracks and sidewalks on both sides	Screened out ✕	•Results in unsafe and uncomfortable conditions for pedestrians and cyclists crossing free-flow highway ramps. •Realignment of ramps to terminate at a single point intersection with St-Laurent Boulevard, which would mitigate the conflict at ramps through signalization measures, is infeasible due to traffic demand for ramps (up to 1,500 vehicles per hour during peak periods).
C: East side multi-use pathway with realigned S-W ramp	Partially fulfills, not preferred ✕	•Removes all pedestrian/cyclist conflicts with free-flow ramps by confining them to the east side of the corridor and realigning conflicting ramps to signalized intersections. •Traffic and bus operations are not significantly impacted by the combination of the bus access ramp and Highway 417 S-W on-ramp, but a NBR smart channel is required, and high vehicle volumes may result in conflicts for pedestrians and cyclists. •The cost to reconstruct the existing S-W ramp structure is considered a limiting factor. •An additional feasibility review is required to assess whether ramp realignment is feasible.
D: West side multi-use pathway with realigned N-E ramp	Screened out ✕	•Introduces a major conflict between pedestrians and cyclists and vehicles diverging onto the free-flow Highway 417 N-W / LRT station bus access on-ramp, which cannot be signalized due to the traffic demand (up to 1,500 vehicles per hour during peak periods).
E: Median multi-use pathway	Preferred ✓	•Eliminates all pedestrian and cyclist conflicts at Highway 417 free-flow ramps without impact to existing structures or significant out-of-way travel for pedestrians/cyclists. •The high volumes of traffic on either side of the multi-use pathway may create some discomfort for pedestrians and cyclists, but mitigation measures (e.g. noise walls at the highway underpass) will be explored. •Some inconvenience for pedestrians and cyclists crossing the intersections to continue through on either end.
F: Multi-use overpass	Screened out ✕	•Grades of up to 7% would be required at the north end to provide sufficient clearances from the highway, ramps, LRT, and LRT station bus access. This is non-compliant with AODA standards (maximum 5% grade). •Would require the relocation of the 1235 St-Laurent driveway to provide a maximum 5% grade at the south end of the overpass, and total structure length would exceed 500m.
G: Multi-use tunnel/bridge	Partially fulfills, not preferred ✕	•Requires a complex structure that is approximately 250m in length. •Maximum 5% grade can be accommodated (AODA compliant). •High construction costs and potential constructability challenges with the constraints between multiple structures. •Realignment of the S-W Highway 417 ramp to the signalized bus access intersection is required (see Alternative C) but a northbound right smart channel and high vehicle volumes may result in conflicts for pedestrians and cyclists.

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay : Passage de l'autoroute 417

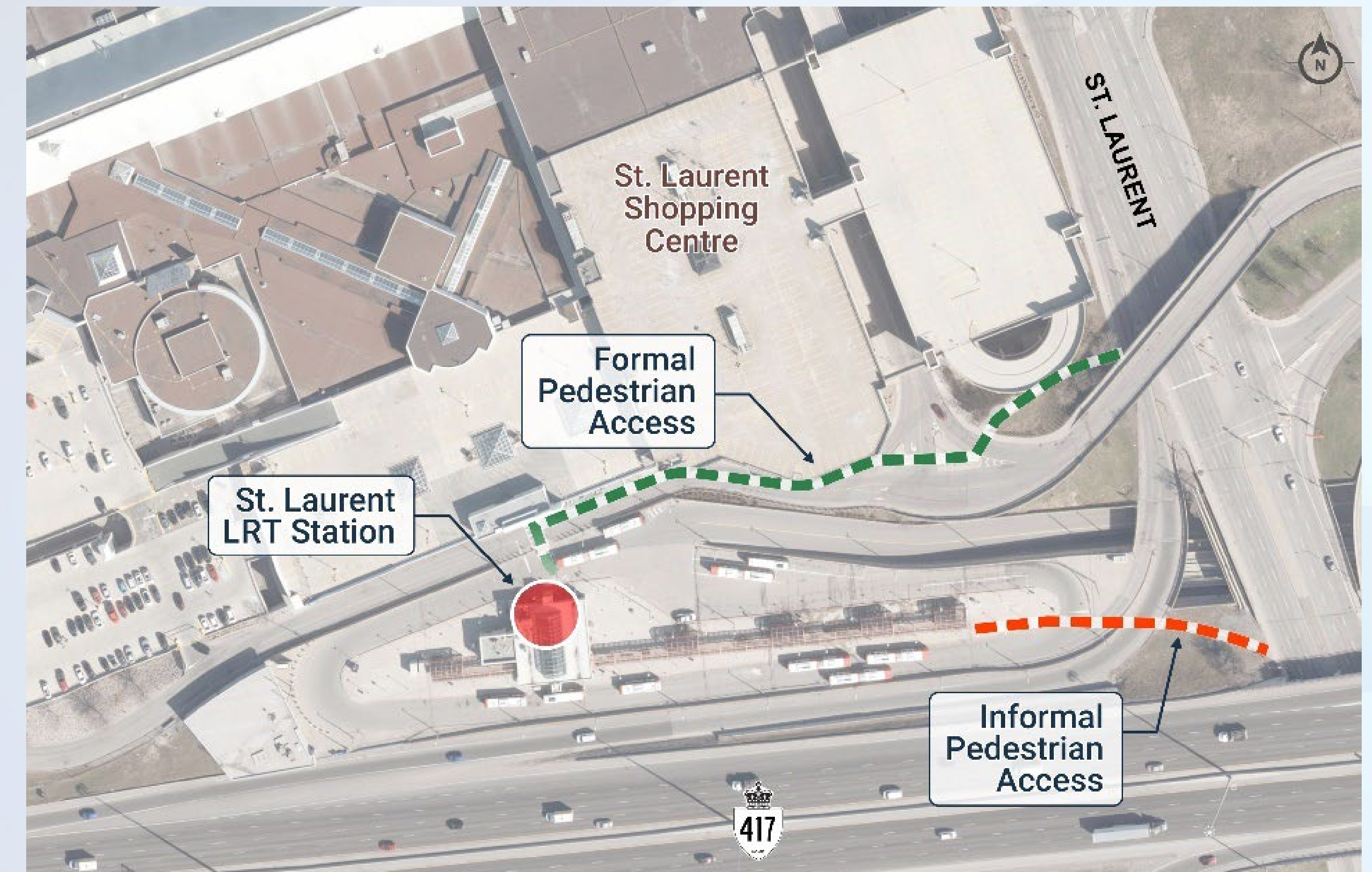
PISTES DE SOLUTION	RÉSULTATS	JUSTIFICATION
A : Passage polyvalent du 530, chemin Tremblay	Éliminée x	•Au moins 800 m de voies de circulation en retrait pour les piétons et les cyclistes qui se déplacent sur le boulevard St-Laurent
B : Pistes cyclables et trottoirs des deux côtés	Éliminée x	•Cette piste de solution donne lieu à des conditions insécuritaires et inconfortables pour les piétons et les cyclistes qui empruntent les bretelles d’autoroute à libre circulation. •Retraçage des bretelles pour qu’elles aboutissent à une intersection en un seul point avec le boulevard St-Laurent, ce qui permettrait d’enrayer le conflit dans les bretelles en raison des mesures de signalisation; solution non viable en raison de la demande de l’achalandage pour les bretelles (achalandage pouvant atteindre 1 500 véhicules à l’heure pendant les périodes de pointe)
C : Sentier polyvalent du côté est avec bretelle S.-O. retracée	Satisfaisante en partie, mais non privilégiée x	•Cette solution élimine tous les conflits avec les piétons et les cyclistes grâce aux bretelles à libre circulation en les confinant du côté est du couloir et en retraçant les bretelles en conflit jusqu’aux intersections à feux. •La circulation automobile et les opérations de transport en autobus ne sont pas vraiment impactées par la combinaison de la bretelle d’accès des autobus et de la bretelle d’accès S.-O. de l’autoroute 417; toutefois, il faut prévoir un couloir intelligent pour virer à droite dans le sens nord, et l’achalandage automobile élevé pourrait donner lieu à des conflits pour les piétons et les cyclistes. •On considère que le coût de la reconstruction de la structure de la bretelle S.-O. existante est un facteur limitatif. •Il faut mener un autre examen de la viabilité pour savoir si le nouveau tracé des bretelles d’accès est viable.
D : Sentier polyvalent du côté ouest avec bretelle N.-E. retracée	Éliminée x	•Cette solution donne lieu à un conflit majeur entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes qui empruntent l’autoroute 417 N.-O. à libre circulation et qui se rendent à la bretelle d’accès des autobus de la station du TLR, dans laquelle on ne peut pas installer de feux de circulation à cause de la demande en déplacements automobiles (il peut y avoir 1 500 véhicules à l’heure pendant les périodes de pointe).
E : Sentier polyvalent du terre-plein	Privilégiée ✓	•Cette solution élimine tous les conflits avec les piétons et les cyclistes dans les bretelles à libre circulation de l’autoroute 417, sans avoir d’impact sur les structures existantes ni sur les voies importantes de circulation en retrait pour les piétons et les cyclistes. •L’achalandage considérable de part et d’autre de la voie polyvalente peut créer un certain inconfort pour les piétons et les cyclistes; toutefois, nous nous pencherons sur des mesures permettant d’enrayer ce problème (par exemple des murs antibruits dans le passage inférieur de l’autoroute). •Il pourrait y avoir certains inconvénients pour les piétons et les cyclistes qui traversent les intersections pour se rendre à l’autre extrémité d’un côté ou de l’autre.
F : Passage polyvalent	Éliminée x	•Il faudrait prévoir des pentes d’au plus 7 % à l’extrémité nord afin de prévoir des dégagements suffisants à partir de l’autoroute, des bretelles, du TLR et de l’accès des autobus à la station du TLR. Cette piste de solution n’est pas conforme aux normes de la LAPHO (pente maximum de 5 %). •Il faudrait réinstaller l’entrée de cour du 1235, boulevard St-Laurent afin de prévoir une pente maximum de 5 % à l’extrémité sud du passage supérieur, et la longueur totale de la structure dépasserait 500 m.
G : Tunnel et pont polyvalents	Satisfaisante en partie, mais non privilégiée x	•Il faut prévoir une structure complexe, de l’ordre de 250 m de longueur. •On peut aménager une pente maximum de 5 % (conforme à la LAPHO). •Coûts de construction élevés et difficultés potentielles de constructibilité en raison des contraintes entre les différentes structures. •Il faut refaire le tracé de la bretelle de l’autoroute 417 S.-O. jusqu’à l’intersection à feux pour l’accès en autobus (cf. la piste de solution C). Toutefois, un couloir intelligent de virage à droite dans le sens nord et l’achalandage automobile élevé pourraient donner lieu à des conflits avec les piétons et les cyclistes.

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road

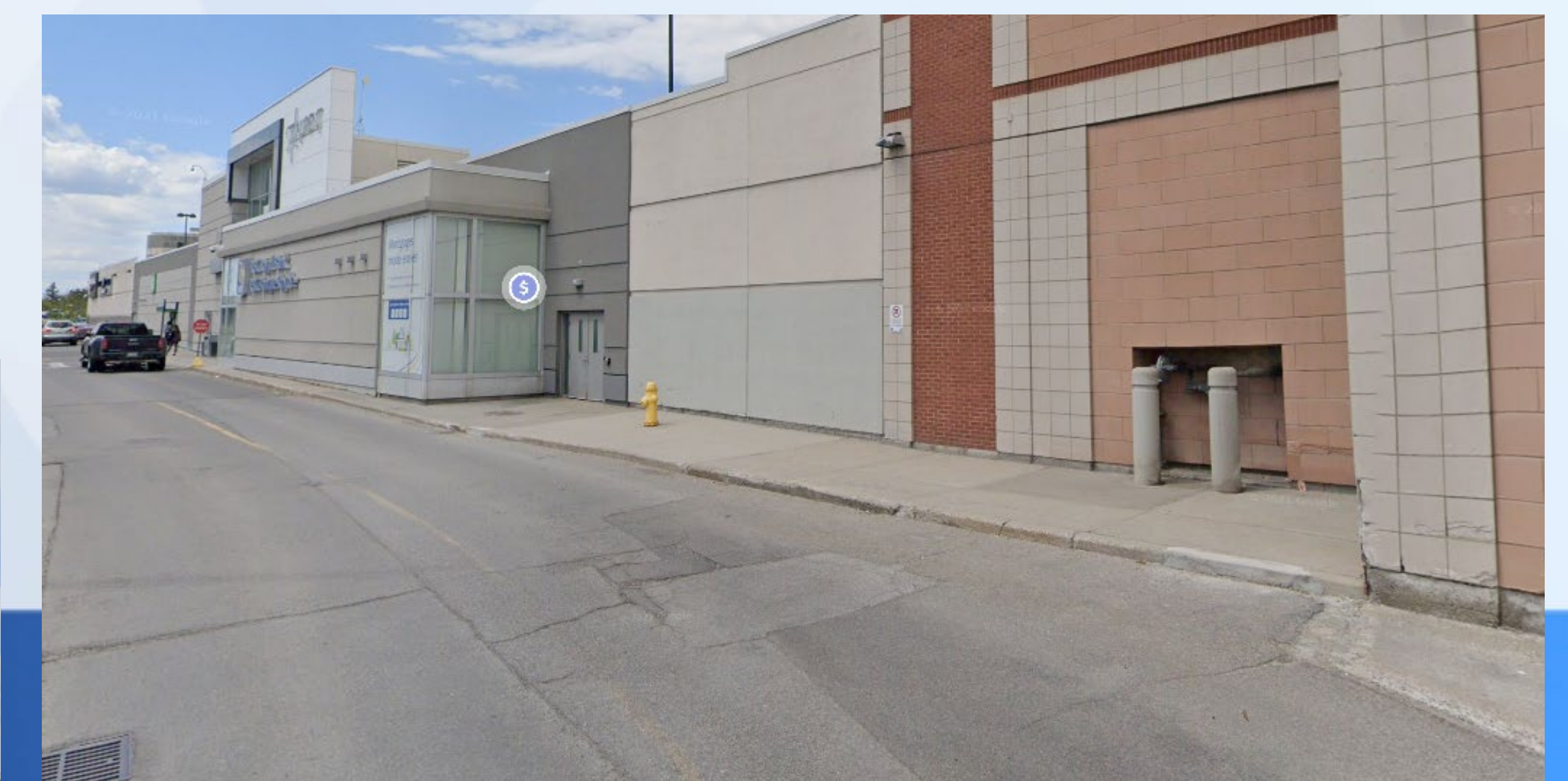
St-Laurent LRT Station Active Transportation Connection

Given the existing conditions and constraints, the following were considered during the evaluation of alternatives:

- Safety and comfort;
- Out-of-way travel;
- Geometry;
- Sufficiently wide active transportation facility to meet anticipated demand can be provided;
- Affordability and constructability;
- Access;
- Maintains access provided by existing roadways and the LRT station; and
- Property impacts minimized.



Existing Conditions

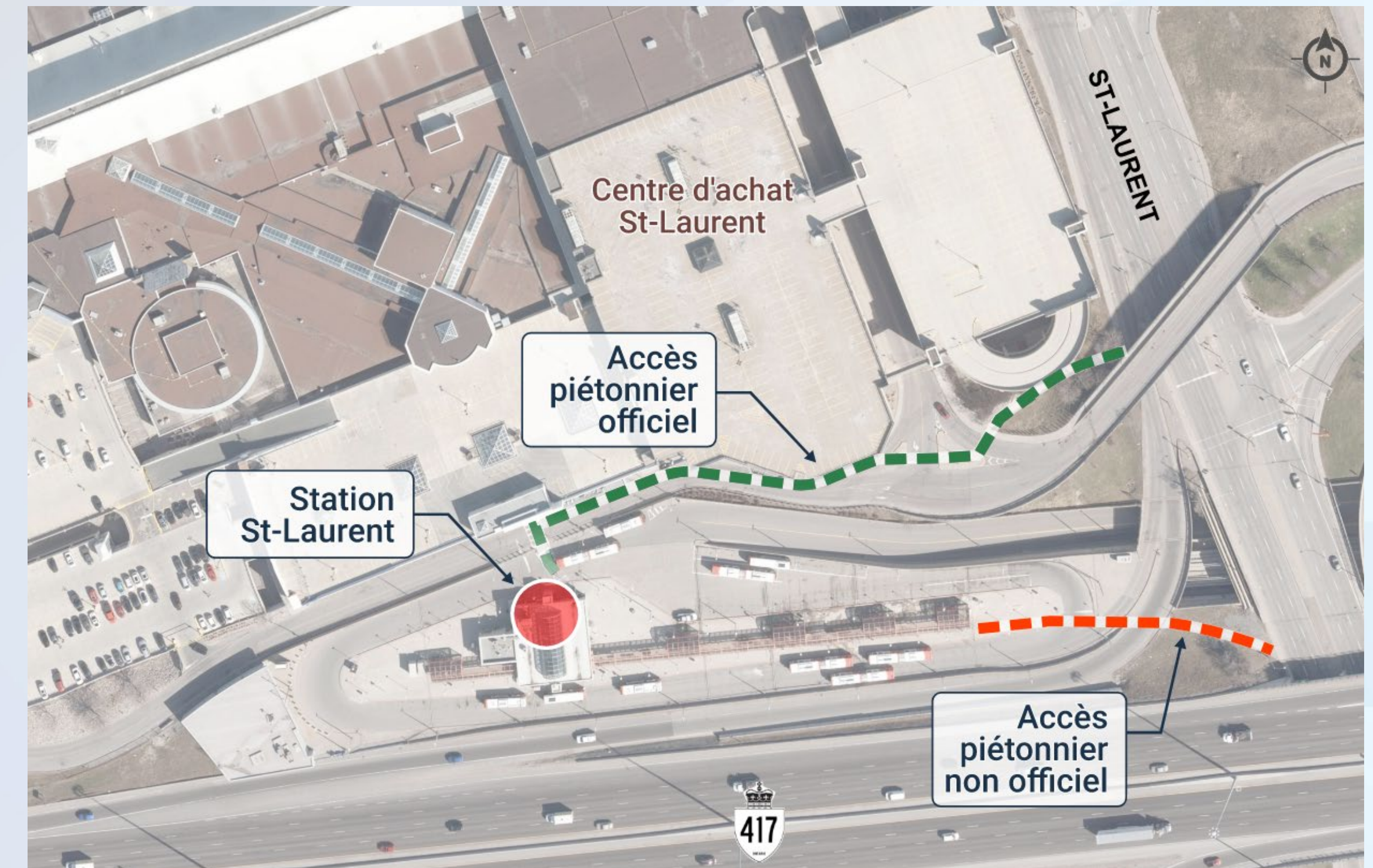


Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

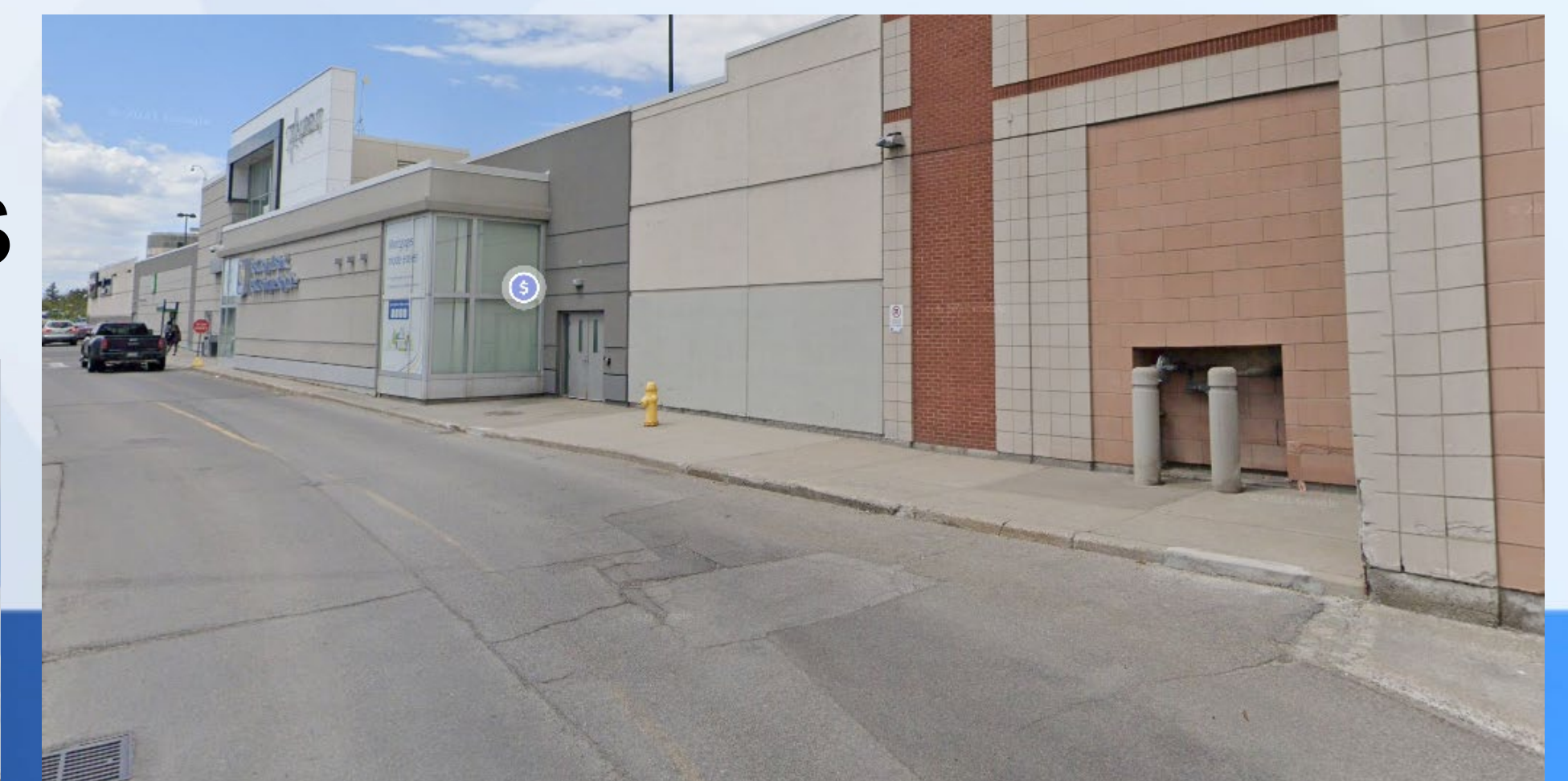
Liaison de transport actif de la station de TLR St-Laurent

Compte tenu des conditions et des contraintes existantes, nous nous sommes penchés sur les questions suivantes pendant l'évaluation des pistes de solution :

- sécurité et confort;
- circulation en retrait;
- géométrie;
- possibilité d'aménager une infrastructure de transport actif suffisamment large pour répondre à la demande prévue;
- abordabilité et constructibilité;
- accès;
- maintien de l'accès grâce aux routes existantes et à la station du TLR;
- minoration des impacts sur les propriétés.



Conditions existantes



St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road / Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

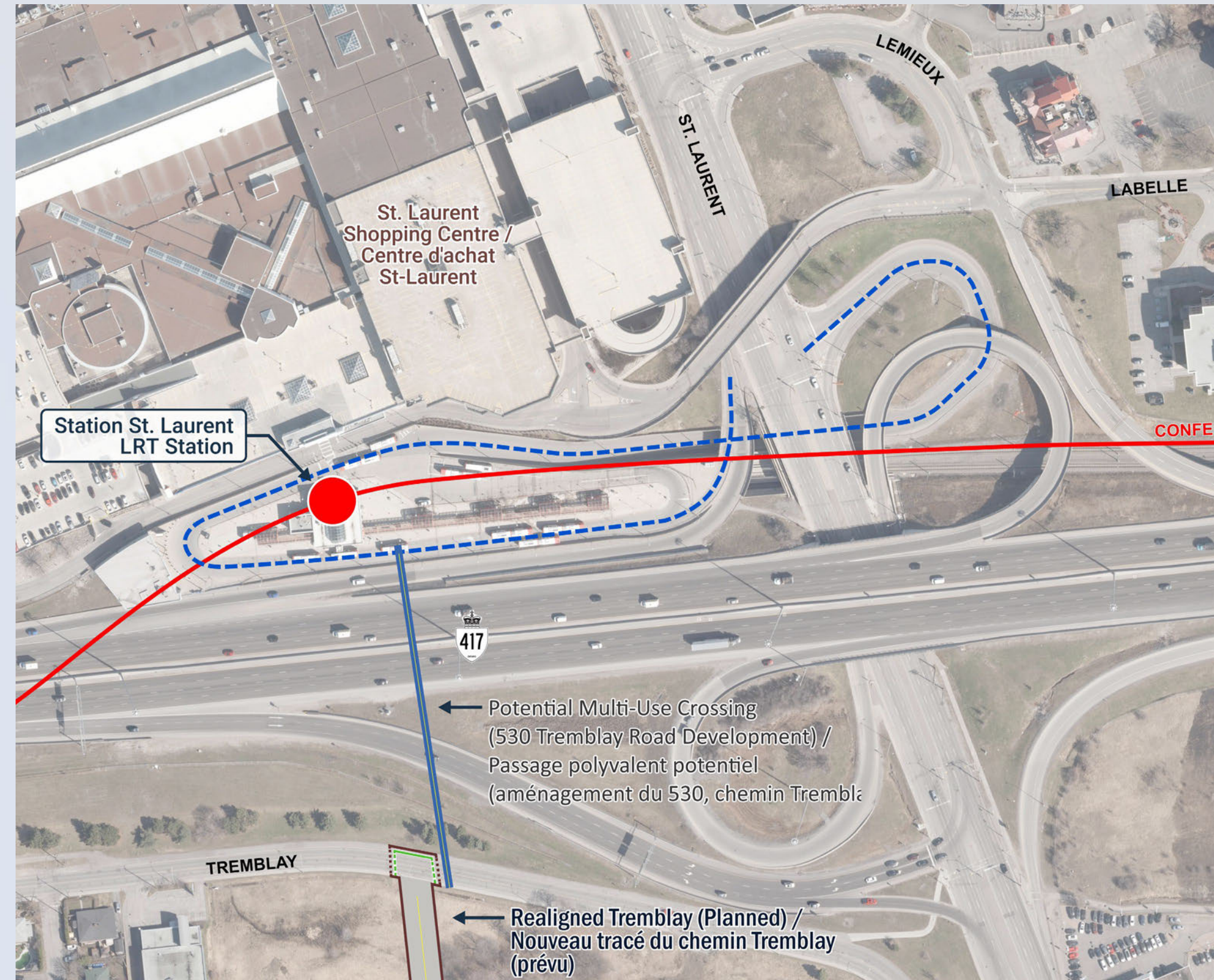
St-Laurent LRT Station Active Transportation Connection/Liaison de transport actif de la station de TLR St-Laurent

Alternative A: 530 Tremblay
multi-use crossing ('Do Nothing')

Not Recommended.

Piste de solution A : Passage
polyvalent du 530, chemin
Tremblay (statu quo)

Solution non recommandée

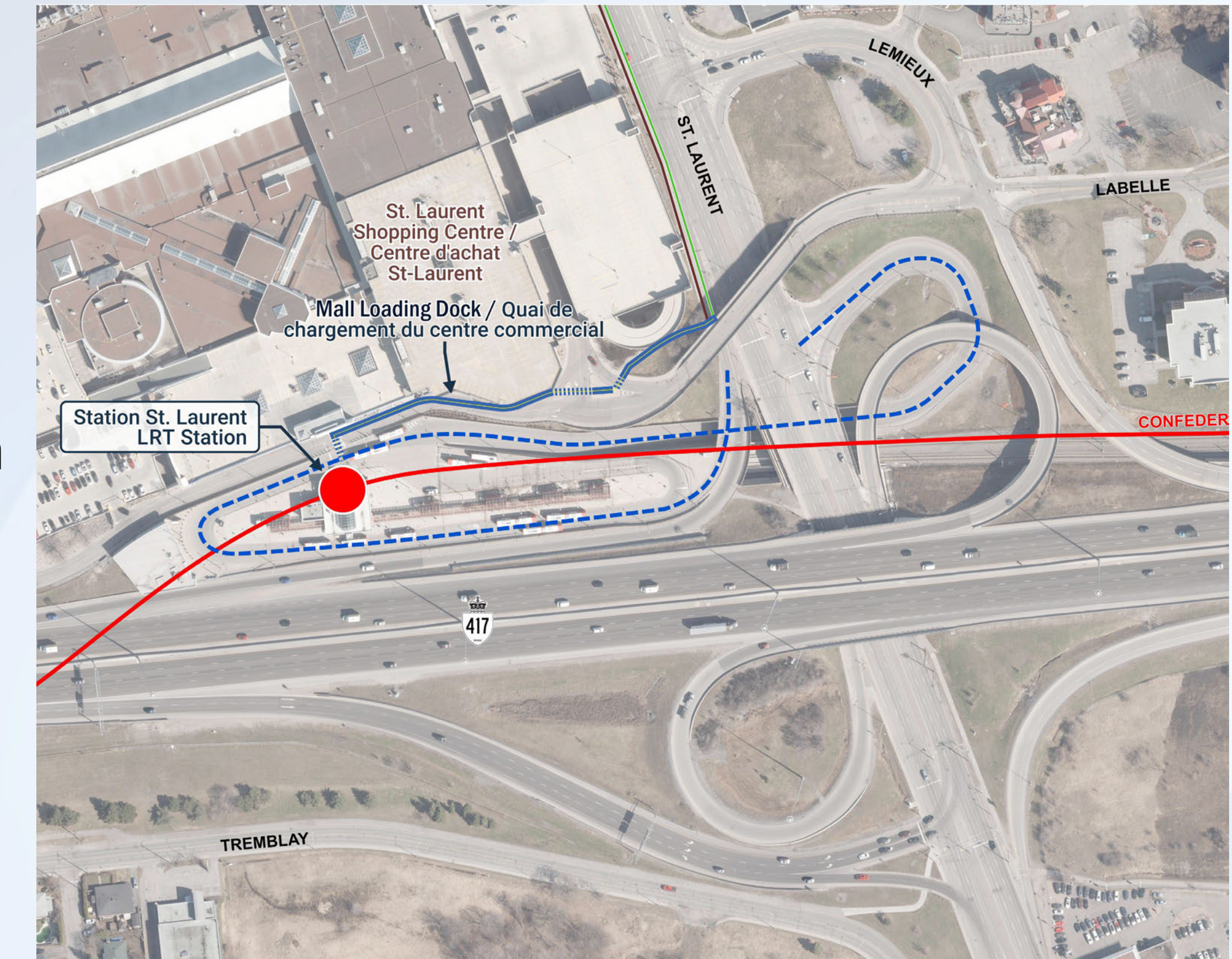


Alternative B: Improve
existing sidewalk
connection

Not Recommended.

Piste de solution B :
Amélioration de la liaison
avec le trottoir existant

Solution non
recommandée

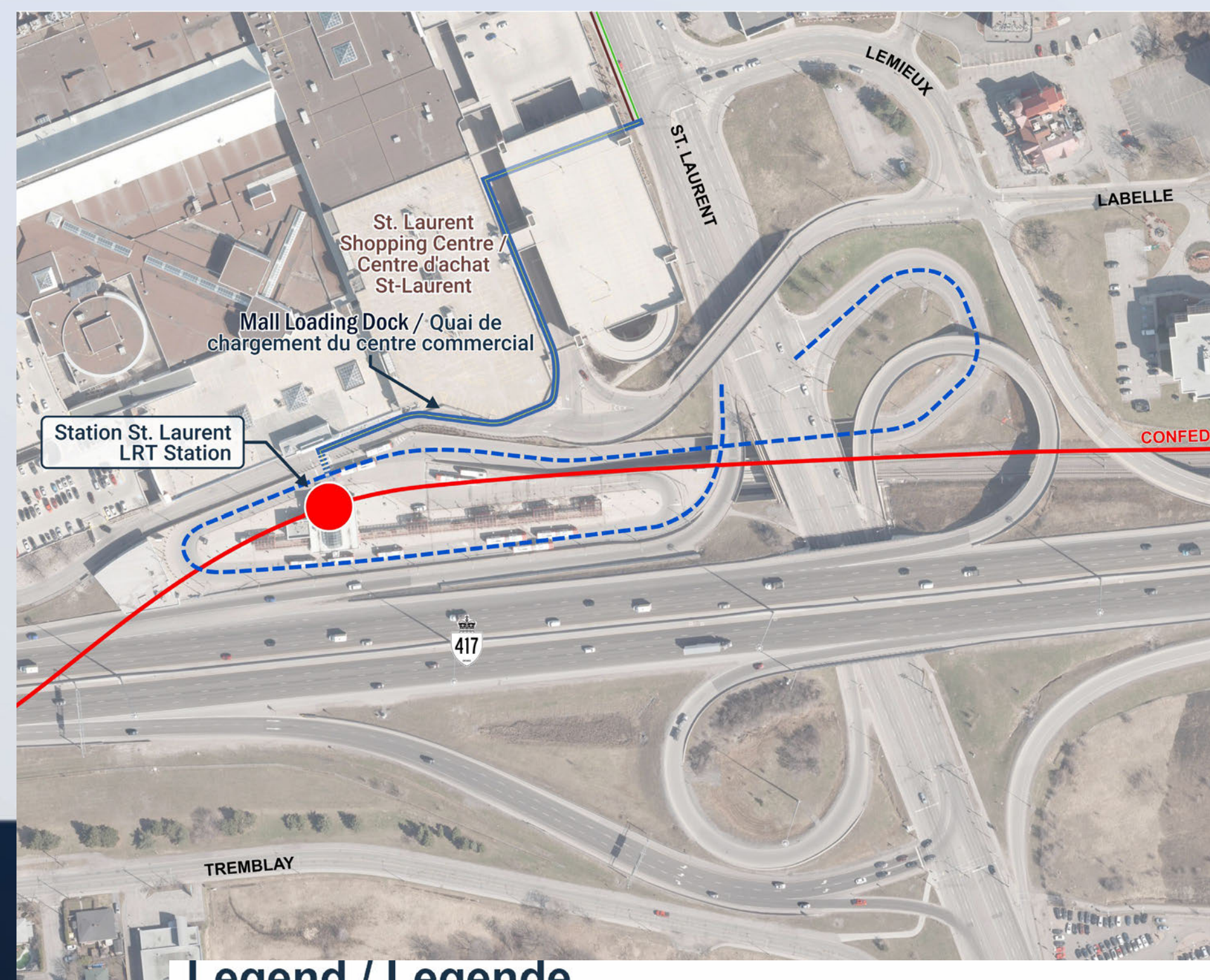


Alternative C: Utilize mall
parking garage

Not Recommended.

Piste de solution C : Utilisation
du garage de stationnement
de la galerie marchande

Solution non recommandée

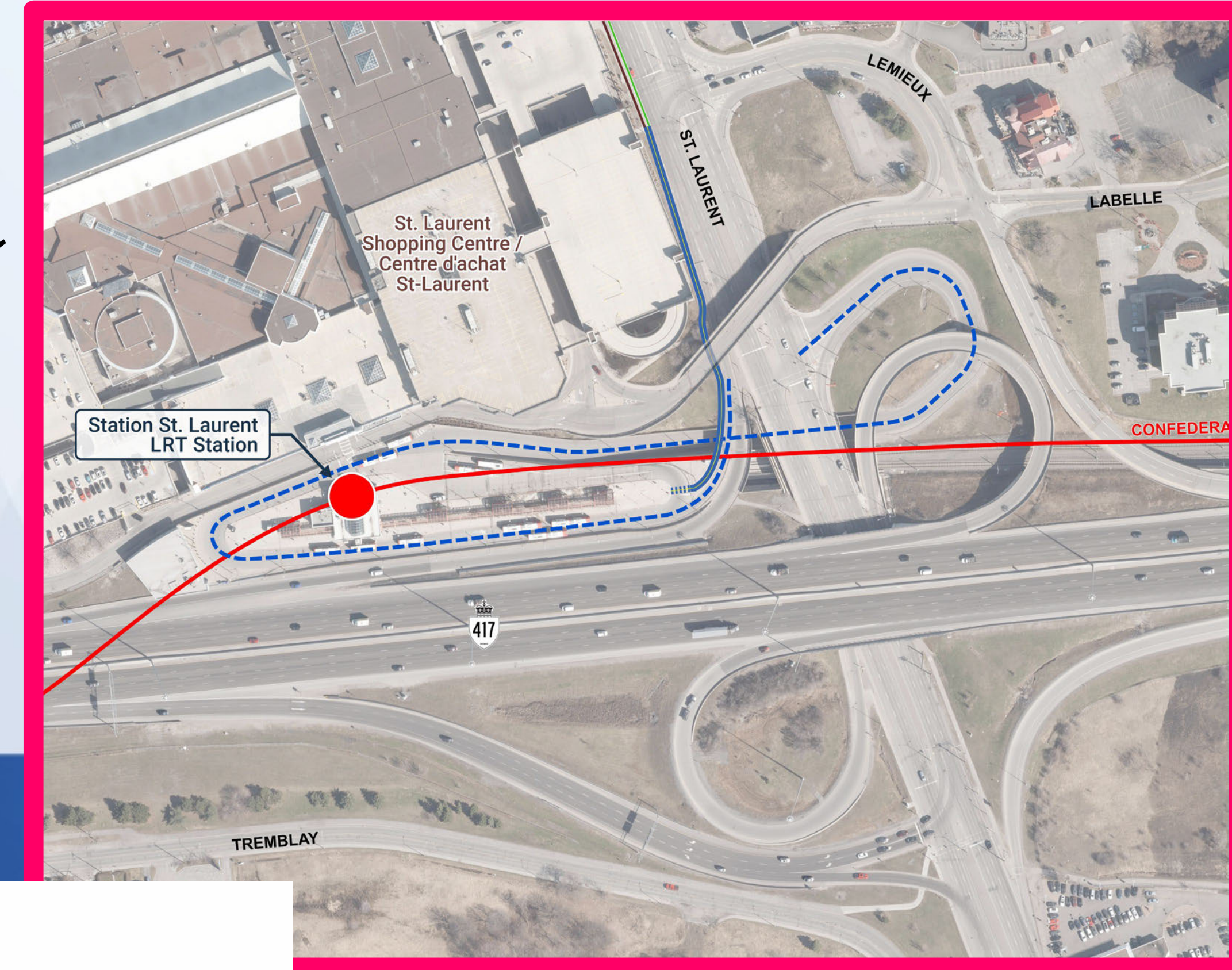


Alternative D: Multi-use
pathway along Highway
417 N-W ramp

Recommended. ✓

Piste de solution D :
Sentier polyvalent le long
de la bretelle de
l'autoroute 417 N.-O.

Solution recommandée



Legend / Légende

- Confederation Line / Ligne de la Confédération
- Transit (Bus) / Transport en commun (autobus)
- LRT Station / Station du TLR
- Existing Signalized Intersection / Carrefour à feux existant

- Sidewalk / Trottoir
- Unidirectional Cycle Track / Piste cyclable unidirectionnelle
- Sentier polyvalent
Multi-Use Pathway

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

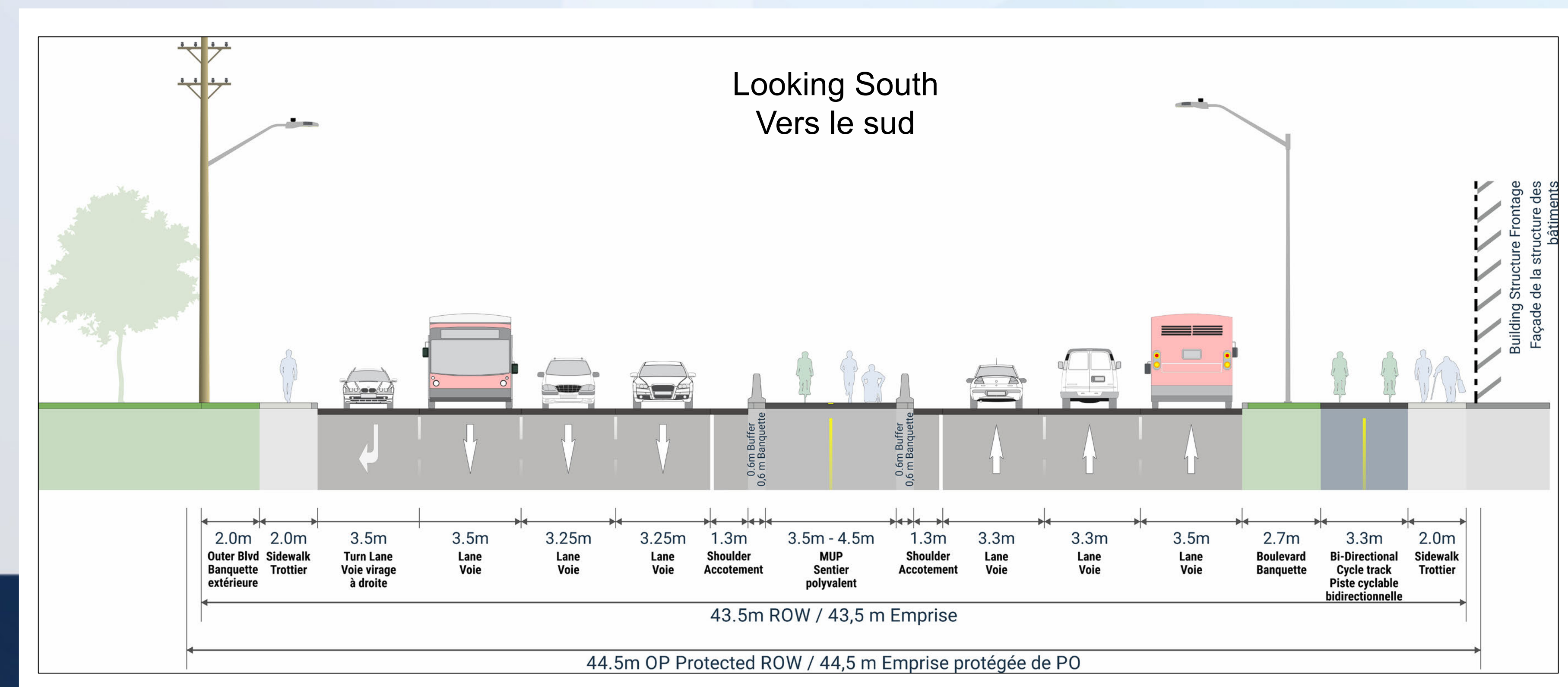
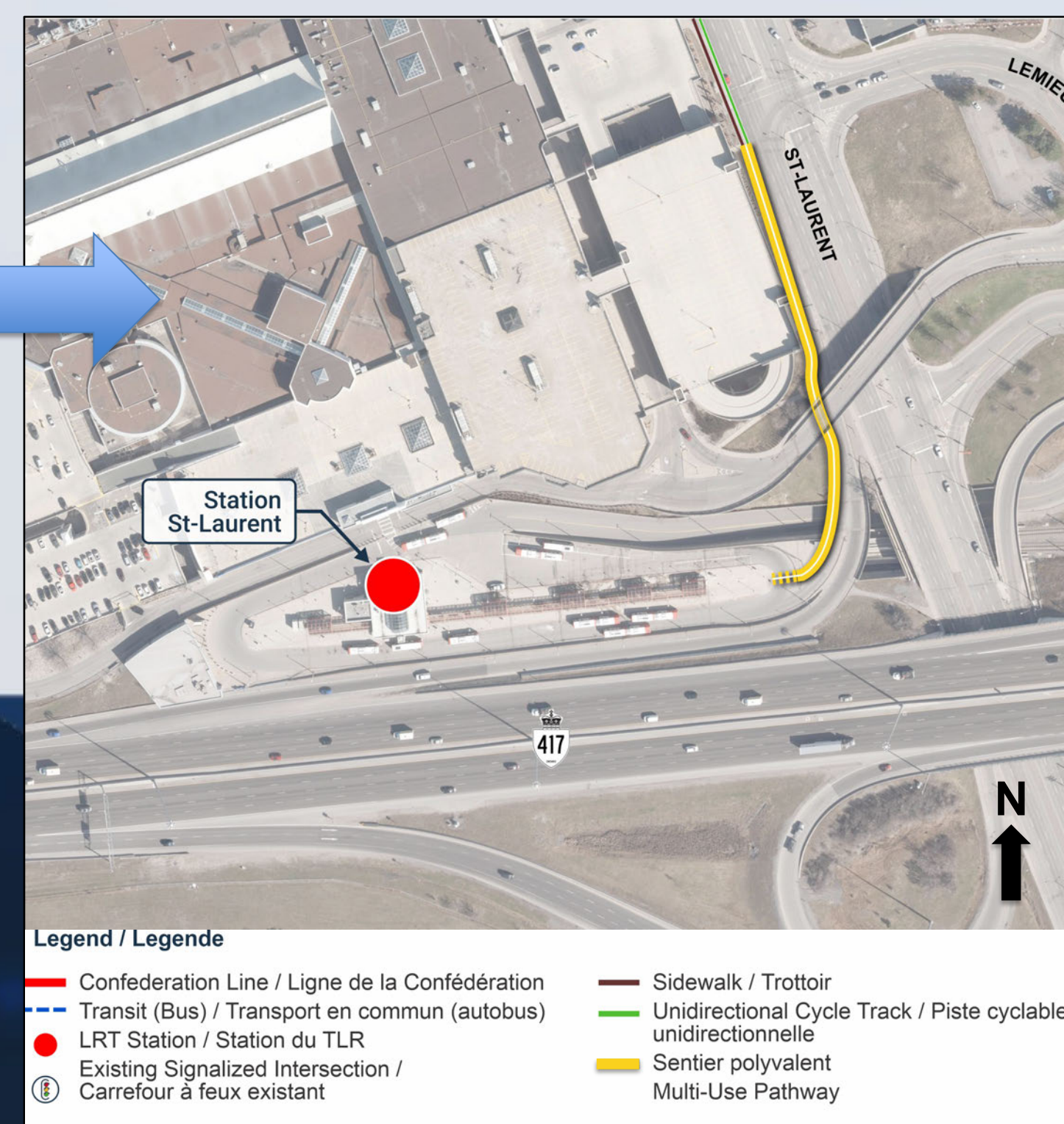
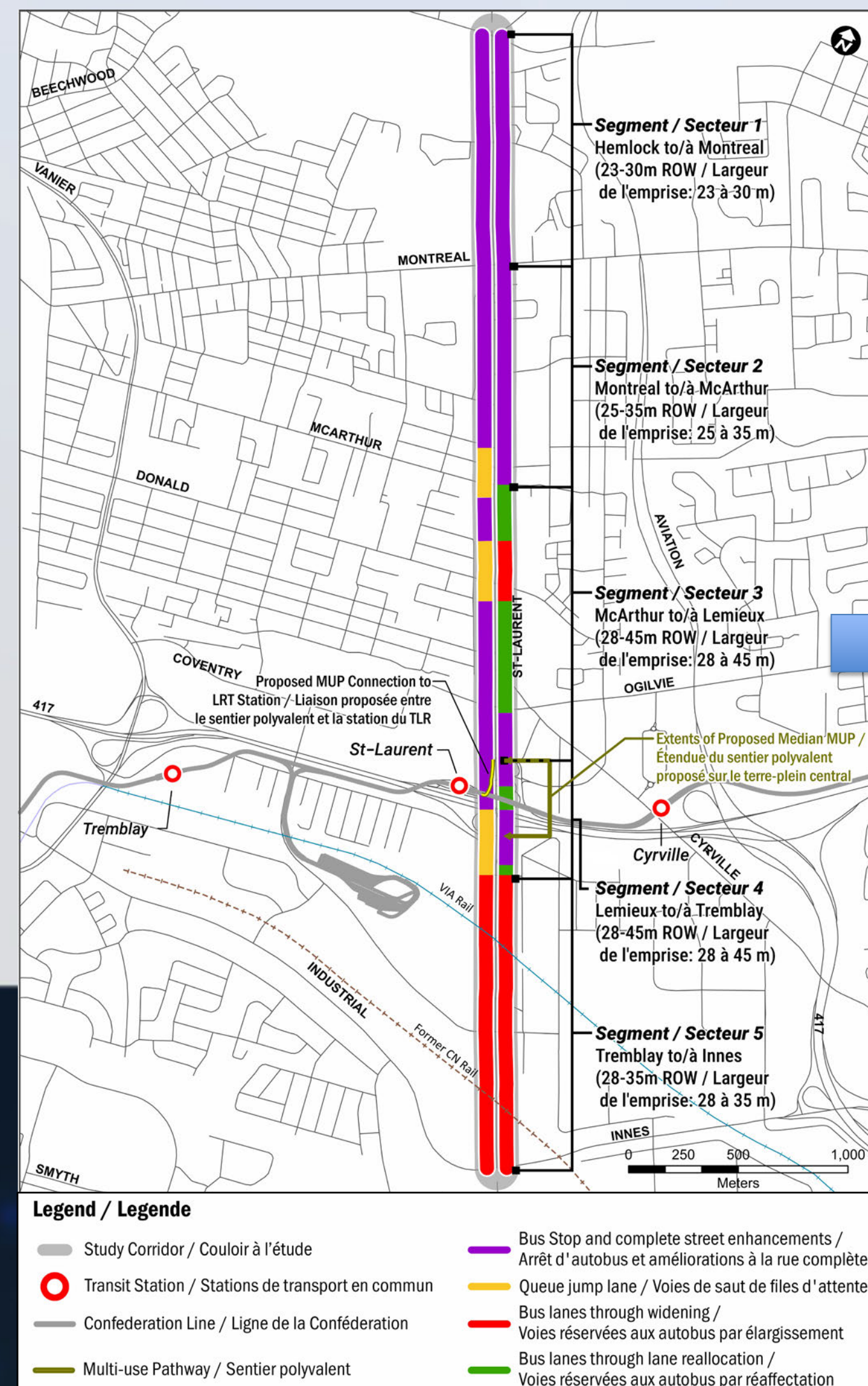
St-Laurent LRT Station Active Transportation Connection/Liaison de transport actif de la station de TLR St-Laurent

Key Elements:

- Significant constraints given existing conditions, MTO infrastructure.
- Recommended multi-use pathway along Highway 417 westbound on-ramp (protected by a traffic barrier).
- Pedestrians and cyclists access from the Lemieux intersection (west side of St-Laurent Blvd).
- Multi-use pathway connects to the station at the eastern edge of the upper-level bus platforms.

Éléments essentiels :

- Contraintes considérables, compte tenu des conditions existantes, de l'infrastructure du MTO.
- Sentier polyvalent recommandé le long de la bretelle d'accès à l'autoroute 417 en direction ouest (protégé par une barrière de sécurité).
- Accès aux piétons et cyclistes à partir de l'intersection Lemieux (côté ouest du boulevard St-Laurent)
- Le sentier polyvalent relie la gare à l'extrémité est des quais d'autobus du niveau supérieur.



Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road

St-Laurent LRT Station Active Transportation Connection

ALTERNATIVE	OUTCOME	RATIONALE
A: 530 Tremblay multi-use crossing ('Do Nothing')	Screened out ✕	•At least 500m of out-of-way travel for pedestrians and cyclists accessing the station from St-Laurent Boulevard to the south. •Does not provide a connection for cyclists accessing the station from the north. •There is insufficient space to widen the existing sidewalk along the south side of the mall to a multi-use pathway, and it would create conflicts with the mall loading dock.
B: Improve existing sidewalk connection	Screened out ✕	•There is insufficient space to widen the existing sidewalk along the south side of the mall to a multi-use pathway, and it would create conflicts with the mall loading dock.
C: Utilize mall parking garage	Screened out ✕	•Formalizing an active transportation connection through the mall parking garage introduces potential conflicts with vehicles for pedestrians and cyclists, as they may not be expected in a parking garage. •As with Alternative A and B, there is insufficient space to provide a multi-use pathway along the south side of the mall and it would create conflicts with the mall loading dock.
D: Multi-use pathway along Highway 417 N-W ramp	Preferred ✓	•Gives pedestrians and cyclists a direct, dedicated connection to the LRT station without limiting spatial constraints or conflicts with vehicles. •There is sufficient space to provide a 3.5m multi-use pathway and 2.0m clearance from vehicles on the ramp (including a traffic barrier).

- Pedestrians and cyclists would access the multi-use pathway from the Lemieux intersection (west side of St-Laurent Blvd).
- Multi-use pathway connects to the station at the eastern edge of the bus platforms via the Highway 417 ramp (protected by a traffic barrier).

Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay

Liaison de transport actif de la station de TLR St-Laurent

PISTES DE SOLUTION	RÉSULTATS	JUSTIFICATION
A : Passage polyvalent du 530, chemin Tremblay (statu quo)	Éliminée x	• Voie de circulation en retrait sur au moins 500 m pour les piétons et les cyclistes qui ont accès à la station à partir du boulevard St-Laurent dans le sens sud • Cette piste de solution n'assure pas la liaison pour les cyclistes qui ont accès à la station depuis le nord. • Il n'y a pas suffisamment d'espace pour élargir le trottoir existant le long du côté sud de la galerie marchande jusqu'au sentier polyvalent, et cette piste de solution créerait des conflits avec le quai de chargement de la galerie marchande.
B : Amélioration de la liaison avec le trottoir existant	Éliminée x	• Il n'y a pas suffisamment d'espace pour élargir le trottoir existant le long du côté sud de la galerie marchande jusqu'au sentier polyvalent, et cette piste de solution créerait des conflits avec le quai de chargement de la galerie marchande.
C : Utilisation du garage de stationnement de la galerie marchande	Éliminée x	• En officialisant une liaison de transport actif traversant le garage de stationnement de la galerie marchande, on crée des conflits potentiels avec les automobilistes pour les piétons et les cyclistes, puisqu'il se pourrait qu'on ne puisse pas s'attendre à ce qu'ils se déplacent dans un garage de stationnement. • Comme dans les pistes de solution A et B, il n'y a pas suffisamment d'espace pour aménager un sentier polyvalent du côté sud de la galerie marchande, et ces pistes de solution créeraient des conflits avec le quai de chargement de la galerie marchande.
D : Sentier polyvalent le long de la bretelle de l'autoroute 417 N.-O.	Privilégiée ✓	• Cette piste de solution permet d'aménager, pour les piétons et les cyclistes, une liaison exclusive directe menant à la station du TLR sans limiter les contraintes spatiales ni créer de conflits avec les automobilistes. • Il y a suffisamment d'espace pour aménager un sentier polyvalent de 3,5 m et un dégagement de 2,0 m à partir des voies automobiles sur la bretelle (dont une glissière de sécurité).

- Les piétons et les cyclistes auraient accès au sentier polyvalent à partir de l'intersection de la rue Lemieux (du côté ouest du boulevard St-Laurent).
- Le sentier polyvalent assure la liaison avec la station sur la lisière est des quais d'autobus en passant par la bretelle de l'autoroute 417 (protégée par une glissière de sécurité).

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Segment 5: South of Tremblay Road to Innes Road / Industrial Avenue

Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial

Preferred Solution(s): Bus Stop and Complete Street Enhancements and Transit-only lanes

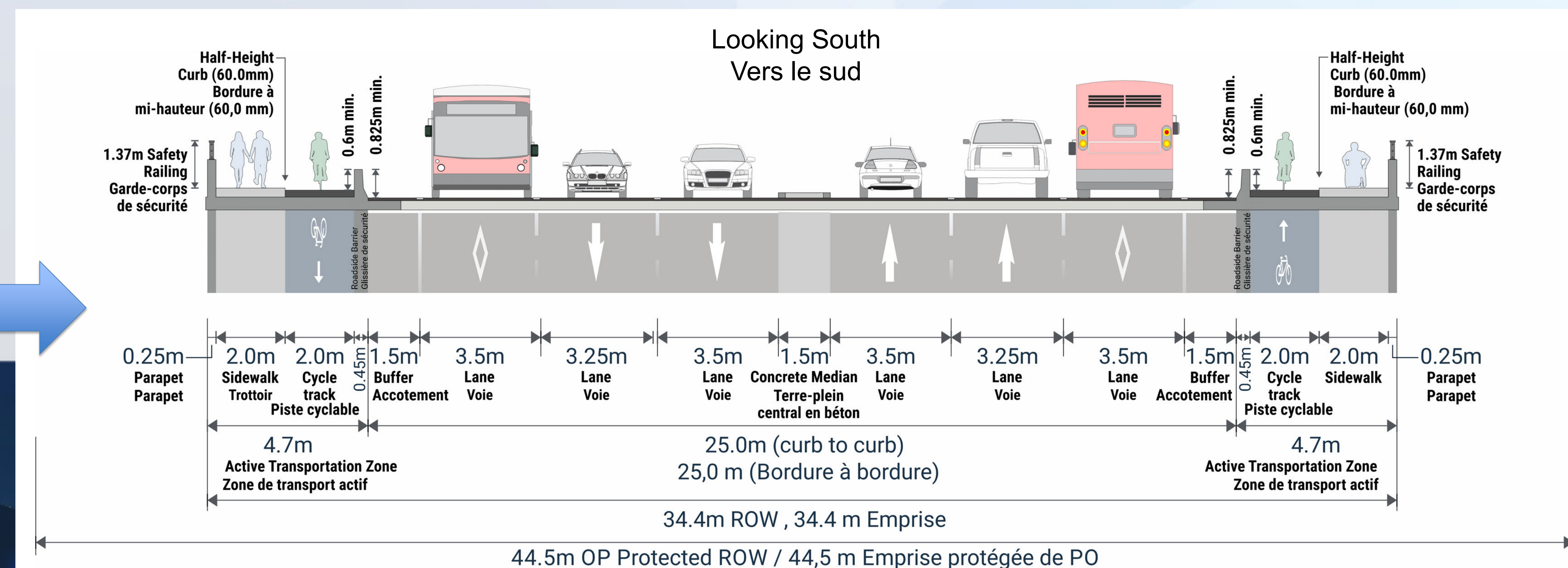
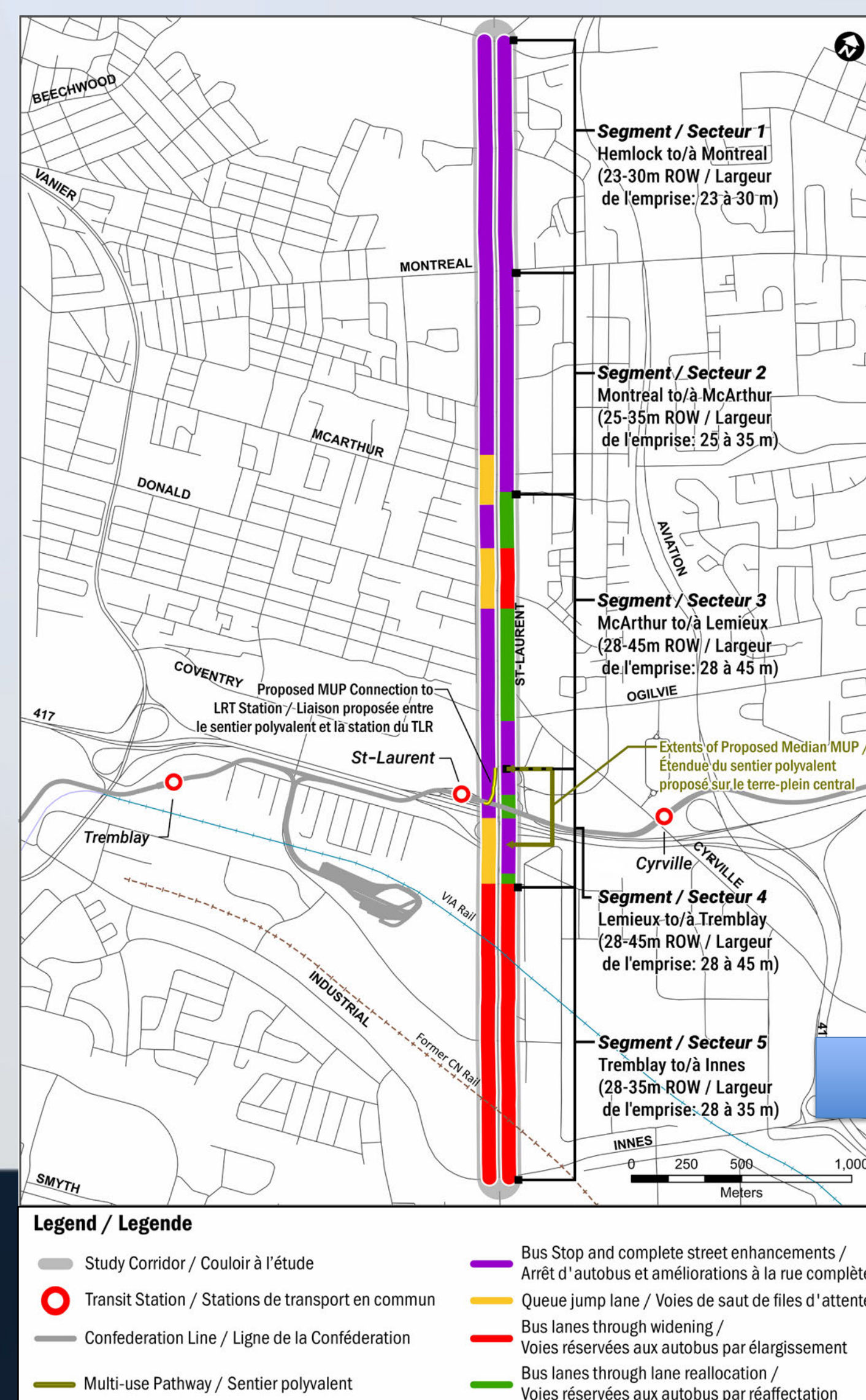
Solution(s) à privilégier : Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète et voies réservées aux transports en commun

Key Elements:

- Two bridge overpasses.
- Addition of cycling facilities.
- Bus lanes in both directions.

Éléments essentiels :

- Deux passages supérieurs.
- Ajout d'installations cyclables.
- Voies d'autobus dans les deux directions

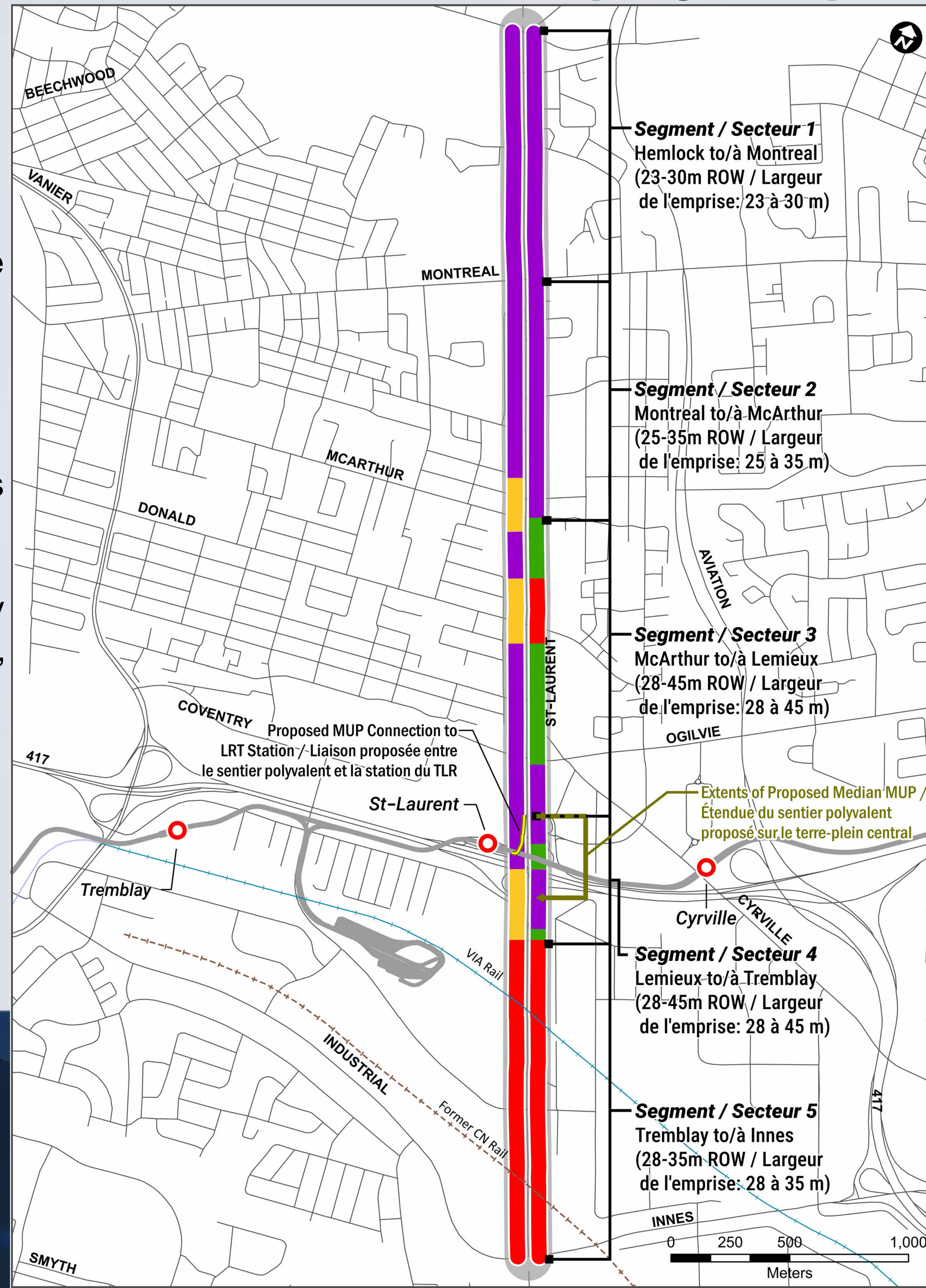


Preliminary Recommended Plan Overview

- The study corridor was broken down into five distinct segments based on elements such as available right-of-way and adjacent land uses.
- Following evaluation of alternative designs for each segment the Preliminary Recommended Plan was established.
- The Preliminary Recommended Plan consists of elements such as bus stop and complete street enhancements, isolated transit priority measures, and transit-only lanes along St-Laurent Boulevard, and reflects input received from stakeholders and the public.
- Design details are provided on rolls plans.

Aperçu du plan préliminaire recommandé

- Le couloir à l'étude a été divisé en cinq segments distincts en fonction d'éléments tels que l'emprise disponible et les aménagements voisins.
- Après l'évaluation des différentes conceptions possibles pour chaque segment, le plan préliminaire recommandé a été établi.
- Le plan préliminaire recommandé comprend des éléments tels que l'amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète, des mesures de transport en commun isolées prioritaires et des voies réservées aux transports en commun le long du boulevard Saint-Laurent, et reflète les commentaires reçus des intervenants et du public.
- Les détails de la conception sont fournis sur les plans de déploiement.



Legend / Légende

- | | |
|---|--|
| Study Corridor / Couloir à l'étude | Bus Stop and complete street enhancements / Arrêt d'autobus et améliorations à la rue complète |
| Transit Station / Stations de transport en commun | Queue jump lane / Voies de saut de files d'attente |
| Confederation Line / Ligne de la Confédération | Bus lanes through widening / Voies réservées aux autobus par élargissement |
| Multi-use Pathway / Sentier polyvalent | Bus lanes through lane reallocation / Voies réservées aux autobus par réaffectation |

Preliminary Recommended Plan Overview (Continued)

Key Challenges

- Several intersections are constrained by adjacent properties and buildings.
- Competition for space between all modes:
 - Transit priority measures;
 - Protected intersections, cycling facility approaches on side streets;
 - Safe active transportation facility at Highway 417/St-Laurent interchange; and
 - Traffic capacity.
- Priorities and trade-offs weighed at each location depending on context (e.g. intersection of two transit routes, designation as a Cross-Town Bikeway).
- Property acquisition at key locations.
 - Led to development of interim design.

Property Impacts

- Ultimate design will require property acquisition:
 - 12 properties with major impacts, 67 with minor or moderate impacts;
 - Property requirements are generally less than the right-of-way protection identified in the OP.
 - Opportunity to acquire right-of-way as properties are redeveloped.
- Interim designs developed at key locations to defer significant property acquisition in advance of redevelopment.
 - 5 properties with major impacts, 65 with minor or moderate impacts.

Aperçu du plan préliminaire recommandé (suite)

Principaux défis

- Plusieurs intersections sont restreintes par des propriétés et des édifices adjacents
- Lutte pour de l'espace de la part de tous les modes :
 - Mesures de transport en commun prioritaires.
 - Intersections protégées, approches des installations cyclables des deux côtés de la rue
 - Infrastructure de transport actif sécuritaire à l'échangeur de l'autoroute 417/St-Laurent.
 - Capacité de circulation.
- Priorités et compromis pondérés à chaque endroit selon le contexte (p. ex. intersection de deux circuits de transport en commun, désignation comme parcours cyclable transurbain).
- Acquisitions de terrains à des endroits clés.
 - A conduit à l'élaboration d'une conception provisoire.

Incidences sur l'acquisition des propriétés

- La conception finale nécessitera l'acquisition de propriétés :
 - 12 propriétés avec des répercussions importantes, 67 avec des répercussions mineures ou modérées.
 - Les exigences des propriétés ont généralement inférieures à celles relatives à la protection de l'emprise établie dans le Plan officiel.
 - Possibilité d'acquérir des emprises au fur et à mesure du réaménagement des propriétés.
- Des conceptions provisoires ont été élaborées à des endroits clés pour différer l'acquisition importante de propriétés avant le réaménagement.
 - 5 propriétés avec des répercussions importantes, 65 avec des répercussions mineures ou modérées.

Preliminary Recommended Plan Overview (Continued)

Aperçu du plan préliminaire recommandé (suite)

Project Benefits

- Benefits for Transit:
 - Improves transit operations on St-Laurent Boulevard by implementing sections of bus-only lanes and queue jump lanes.
 - Improves bus stop locations, amenities and configurations.
 - Provides transit travel time savings (up to 4 minutes per trip) and reliability (up to 29%), mainly during the afternoon peak period.
 - Results in reduced annual transit operating costs.
 - Provides connections to O-Train Line.
- Benefits for Active Modes:
 - Implements protected intersections, segregated cycle tracks and improved sidewalks.
 - Provides an accessible connection to St-Laurent LRT station.
 - Provides a safer facility through the Highway 417 interchange.

Les avantages du projet

- Avantages pour le transport en commun :
 - Amélioration des opérations de transport en commun sur le boulevard St-Laurent par la mise en place de sections de voies réservées aux autobus et des voies d'évitement des files d'attente.
 - Améliorer l'emplacement, les commodités et la configuration aux arrêts d'autobus.
 - Permet de gagner du temps en se déplaçant dans les transports en commun (jusqu'à 4 minutes par trajet) et en fiabilité (jusqu'à 29 %), principalement aux heures de pointe de l'après-midi.
 - Réduction des coûts annuels d'exploitation des transports en commun.
 - Offrir des correspondances avec la Ligne de l'O-Train.
- Avantages pour les modes de transport actif :
 - Mise en place d'intersections protégées, de pistes cyclables séparées et de trottoirs améliorés.
 - Fournit une liaison accessible avec la station de TLR St-Laurent.
 - Fournit une infrastructure plus sûre à travers l'échangeur de l'autoroute 417.

Preliminary Recommended Plan Overview (Continued)

Benefits for Active Modes:

- Transforms the corridor to a Complete Street with new segregated cycle tracks and improved sidewalks.
- Provides an accessible active transportation connection to the St-Laurent LRT station.
- Provides a safer Active Transportation (AT) facility through the Highway 417 interchange.
- Improves multi-modal connectivity to adjacent communities, employment centres and commercial uses.
- Implements protected intersections at all signalized intersections.

The table illustrates the key benefits for each mode in each individual Study Corridor segment. In general, all segments support the needs of each roadway user.

Study Corridor Segment	Pedestrians	Cyclists	Transit Users			Vehicles
			Bus stop and Complete Street enhancements	Isolated Transit Measures	Provide Transit-only lanes	
Segment 1: Hemlock to North of Montreal Road	✓	✓	✓			No Change
Segment 2: Montreal Road to North of McArthur Avenue	✓	✓	✓	✓		No Change
Segment 3: McArthur Avenue to North of Lemieux Street	✓	✓	✓	✓	✓	Reallocate 1 northbound lane from general traffic to transit
Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road	✓	✓	✓	✓	✓	Reallocate lanes in both directions to transit and AT
Segment 5: South of Tremblay Road to Innes Road/Industrial Avenue	✓	✓	✓		✓	Widening to provide transit lanes

Vue d'ensemble du plan préliminaire recommandé (suite)

Avantages pour les modes de transport actif :

- Le plan recommandé transforme le couloir en une rue complète avec de nouvelles pistes cyclables séparées et des trottoirs améliorés.
- Fournit une liaison accessible avec la station de TLR St-Laurent.
- Il prévoit une infrastructure de transport actif (TA) plus sûre en passant par l'échangeur de l'autoroute 417.
- Il améliore la connectivité multimodale avec les collectivités attenantes, les pôles d'emploi et les établissements commerciaux.
- Il met en place des intersections protégées à toutes les intersections dotées de feux de signalisation.

Ce tableau fait état des principaux avantages de chaque mode dans chacun des différents segments du couloir de l'étude. En règle générale, tous les segments répondent aux besoins de chacun des usagers de la route.

Segment du couloir de l'étude	Piétons	Cyclistes	Usagers des transports en commun			Véhicules *
			Amélioration des arrêts d'autobus et de la rue complète	Mesures de transport en commun isolées	Aménagement de voies réservées aux transports en commun	
Segment 1 : Du chemin Hemlock au nord du chemin de Montréal	✓	✓	✓			Aucune modification
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur	✓	✓	✓	✓		Aucune modification
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux	✓	✓	✓	✓	✓	Réaffectation d'une voie direction nord de la circulation générale au transport en commun
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay	✓	✓	✓	✓	✓	Réaffectation des voies dans les deux directions aux transports en commun et au TA
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial	✓	✓	✓		✓	Élargissement pour créer des voies réservées aux transports en commun

Project Impacts and Mitigation Measures

The Project will be designed and implemented with the benefit of contemporary planning, engineering, and environmental best practices and plans. Examples of these are listed below and will be updated and refined during the subsequent detailed design phase of the project.

Impacts du projet et mesures d'atténuation

Le projet sera conçu et mis en œuvre en profitant des avantages apportés par les règles de l'art et les plans contemporains de planification, d'ingénierie et d'environnement. En voici des exemples, qui seront actualisés et affinés pendant la phase suivante de la conception détaillée du projet :

Potential Impacts/Répercussions potentielles	Mitigation	Atténuation
Climate Change/Changement climatique	• Tree-planting where possible, shade provision • Sustainable transportation approach	• Plantation d'arbres dans la mesure du possible, ombrage • Approche du transport durable
Private Property/Propriété privée	• Design minimizes need for acquisition and modifications to property access wherever possible	• La conception minimise le besoin d'acquisition et de modification de l'accès à la propriété dans la mesure du possible
Drainage/Drainage	• Stormwater Management Plan to ensure water balance throughout the corridor.	• Plan de gestion des eaux pluviales pour assurer le bilan hydrique dans l'ensemble du couloir.
Landscape/Paysage	• Landscape Plan, including shading and rest areas	• Plan d'aménagement paysager, y compris les zones d'ombrage et les aires de repos
Construction/Construction	• Construction Waste Management Plan • Construction and Traffic Management Plan	• Plan de gestion des déchets de construction • Plan de gestion de la construction et de la circulation
Accessibility/Accessibilité	• Future commitments for additional consultation with accessibility representatives • Incorporation of contemporary accessibility design features at the time of implementation	• Engagements futurs pour une consultation supplémentaire des représentants de l'accessibilité • Incorporation de caractéristiques d'accessibilité contemporaines au moment de la mise en œuvre

Implementation and Phasing

The five Study Corridor segments were reviewed to determine implementation priority based on factors shown in the Table below.

Segment 3 was ranked #1 (highest priority) for having the highest existing and future transit ridership.

Segment 1 was identified as the lowest priority (#5) because transit operates well through this segment.

Implementation and phasing is dependent on:

- Critical travel demand;
- Funding availability;
- Future development/redevelopment; and
- City Council priorities.

Study Corridor Segment	Transit Benefits	Transit Ridership	Property Impact	Other	Priority Ranking
Segment 1: Hemlock to North of Montreal Road	Low	Low	Low	Low active transportation need (existing bike lanes, lower traffic volumes/speed)	5
Segment 2: Montreal Road to North of McArthur Avenue	Low	Medium	Medium	High active transportation need (no cycling facilities, sidewalk often close to road, higher traffic volumes/speed)	4
Segment 3: McArthur Avenue to North of Lemieux Street	High	High	Highest	High active transportation need, ease of implementation due to lane reallocation and redevelopment opportunities	1
Segment 4: Lemieux Street to Tremblay Road	Low	High	Negligible	Highest active transportation need, provides safe and accessible crossing of Hwy 417 ramps	3
Segment 5: South of Tremblay Road to Innes Road/Industrial Avenue	Medium	High	Low	High active transportation need, provides improved connection to transit network and communities to south (e.g. Herongate),	2

Mise en œuvre et les différentes phases

Les cinq segments du couloir à l'étude ont été examinés afin de déterminer les priorités de mise en œuvre en fonction des facteurs indiqués dans le tableau ci-dessous.

Le **segment 3** a été classé premier (priorité absolue) en raison de la plus forte fréquentation actuelle et future des transports en commun.

Le **segment 1** a été défini comme la priorité la plus basse (n° 5) parce que les transports en commun fonctionnent bien sur ce segment.

La mise en œuvre et les différentes phases varient en fonction :

- de la demande relative aux déplacements critiques;
- de la disponibilité du financement;
- de l'aménagement/du réaménagement futur;
- des priorités du Conseil municipal.

Segment du couloir de l'étude	Avantages pour le transport en commun	Taux d'achalandage	Répercussions sur les propriétés	Attribution des priorités	Segment du couloir de l'étude
Segment 1 : Entre le chemin Hemlock et le nord du chemin de Montréal	Faibles	Faible	Faibles	Faible besoin en matière de transport actif (bandes cyclables existantes, faibles volumes et vitesse de circulation)	5
Segment 2 : Du chemin de Montréal au nord de l'avenue McArthur	Faibles	Moyen	Moyennes	Fort besoin en matière de transport actif (aucune installation cyclable, trottoir souvent proche de la route, forts volumes et vitesse de circulation)	4
Segment 3 : De l'avenue McArthur au nord de la rue Lemieux	Importants	Élevé	Les plus importantes	Fort besoin en matière de transport actif, facilité de la mise en œuvre en raison de la réaffectation des voies et des possibilités de réaménagement	1
Segment 4 : De la rue Lemieux au chemin Tremblay	Faibles	Élevé	Négligeables	Besoin plus élevé en matière de transport actif, permettant un passage sûr et accessible des bretelles de l'autoroute 417	3
Segment 5 : Au sud du chemin Tremblay au chemin Innes et à l'avenue Industrial	Moyens	Élevé	Faibles	Fort besoin en matière de transport actif, amélioration de la liaison avec le transport en commun aux communautés situées au sud (par exemple Herongate).	2

Property Acquisition Processes

The implementation of the project will require property acquisition by the City. The details of property requirements will be confirmed during detailed design phase of the project, which will take place at a future date. The process of property acquisition will begin when funding for the project is secured. The City of Ottawa will work with affected property owners throughout the subsequent process in accordance with the City's 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.

Processus d'acquisition des terrains

La mise en œuvre de ce projet obligera la Ville à faire l'acquisition de terrains. Les détails des besoins en terrains seront confirmés au moment où le projet sera soumis à la conception détaillée, à un moment donné. Le processus d'acquisition des terrains ne sera pas lancé tant que le financement du projet et les détails de la conception n'auront pas été confirmés. La Ville d'Ottawa interviendra directement auprès des propriétaires fonciers visés pendant tout le processus subséquent, conformément à la Politique sur l'acquisition des biens-fonds.

La Ville a le pouvoir de faire l'acquisition de terrains dans le cadre de la mise en œuvre du Plan officiel d'Ottawa, ainsi que de la Loi de 2001 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 grands aspects du processus d'acquisition :

Affectation : Dans certains cas, la Ville peut faire l'acquisition de propriétés ou de droits de propriété à titre de condition d'approbation d'une demande d'aménagement.

Négociation : C'est la méthode privilégiée par la Ville pour l'obtention de droits de propriété, où les modalités sont acceptables pour les deux parties.

Expropriation : Cette méthode est utilisée, conformément aux lois et règlements applicables, lorsque les négociations sont infructueuses ou qu'il devient urgent de respecter le calendrier des travaux.

Valeur marchande actuelle : Toutes les acquisitions de propriétés doivent faire l'objet d'une évaluation selon la valeur marchande courante, qui est effectuée par un professionnel indépendant du secteur immobilier ou par un évaluateur qualifié faisant partie du personnel de la Ville.

Optimisation : Les rapports d'évaluation reposent sur l'« optimisation » de la propriété. Une fois l'évaluation terminée, un rapport présentant les conclusions de l'estimation est remis au propriétaire.

Équité : Le premier objectif de la Ville, c'est que les propriétaires fonciers soient indemnisés de manière équitable et que leurs droits soient respectés et protégés. Dans le processus d'acquisition, la négociation et l'entente mutuelle sont des priorités.

St-Laurent Boulevard Transit Priority Corridor Environmental Assessment Study

Le couloir prioritaire de transport en commun du boulevard St-Laurent Étude d'évaluation environnementale (EEE)

Next Steps/Prochaines étapes

Please identify any comments or concerns you would like to see addressed and provide them by completing the survey on the project website. Additional information on the project can be found on the City's website at:

Ottawa.ca/stlaurentblvd

The Study Team will review the feedback and finalize the Recommended Plan for the project.

To provide additional comments and questions, or to subscribe to the project mailing list, please contact:

Nous vous invitons à nous adresser tous les commentaires ou motifs d'inquiétude que vous souhaiteriez porter à notre attention en répondant au sondage publié sur le site Web du projet. Des renseignements complémentaires sur le projet sont disponibles sur le site Internet de la Ville à l'adresse suivante :

Ottawa.ca/blvdstlaurent

L'équipe chargée de l'étude examinera les commentaires et finalisera le plan recommandé pour le projet.

Pour formuler des commentaires ou des questions supplémentaires, ou pour vous inscrire sur la liste de distribution du projet, veuillez communiquer avec :

Jabbar Siddique, P.Eng./ ing

Senior Project Manager, Transportation Planning/Gestionnaire principale de projet,
planification des transports

Planning, Development and Building Department, City of Ottawa/Direction générale
de la planification, de l'immobilier et du développement économique, Ville d'Ottawa

Tel: 613-580-2424 ext. 13914

Email: Jabbar.Siddique@ottawa.ca

Your feedback is important to the success of this Study.
Vos commentaires sont importants pour la réussite de cette étude.

Thank you for your participation!
Merci de votre participation!