

Earl Armstrong Road Extension (Albion to Hawthorne) Environmental Assessment Study Évaluation environnementale du prolongement du chemin Earl Armstrong (du chemin Albion au chemin Hawthorne)

Caractéristiques de conception

La réfection de l'infrastructure de transport offre la possibilité d'accueillir les piétons et les cyclistes conformément aux politiques et aux objectifs énoncés dans le Plan officiel et le Plan directeur des transports de la Ville afin de soutenir la mise en œuvre de différentes solutions en matière de transport actif et de rues complètes.

Pour les piétons, les différentes solutions qui ont été évaluées incluent les suivantes :

1. Aucune installation piétonnière
2. Trottoirs de 2 m de largeur d'un seul côté ou des deux côtés du couloir
3. Sentier polyvalent de 3 m de largeur d'un seul côté ou des deux côtés du couloir

Pour les cyclistes, les différentes solutions qui ont été évaluées incluent les suivantes :

1. Aucune installation cyclable
2. Larges accotements asphaltés sur les bords extérieurs des coupes transversales rurales, dans chaque direction
3. Voies cyclables peintes sur la route sur les bords extérieurs des coupes transversales urbaines
4. Voies cyclables unidirectionnelles sur les bords extérieurs des coupes transversales urbaines
5. Voies cyclables bidirectionnelles d'un seul côté ou des deux côtés du couloir

Installations pour piétons et cyclistes

Compte tenu des contextes d'utilisation des sols environnants actuels et projetés, nous présentons les recommandations suivantes :

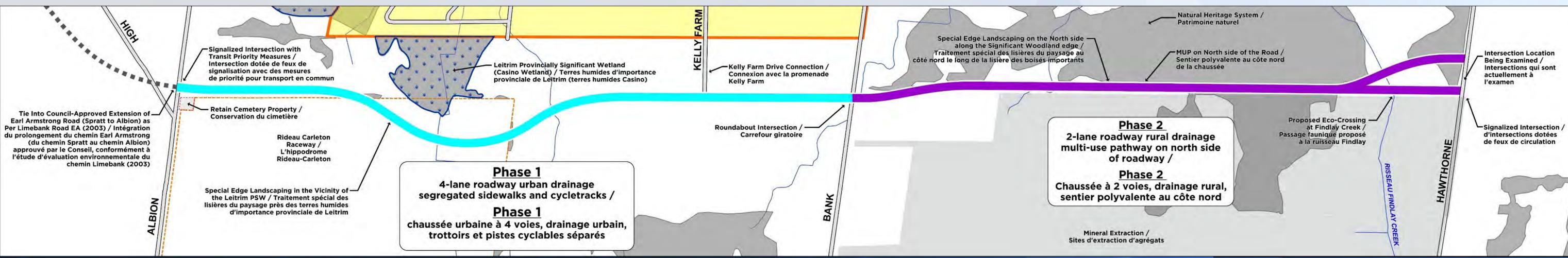
Phase 1 (du chemin Albion jusqu'à la rue Bank)

- Trottoirs accessibles de 2 m de largeur d'un seul côté ou des deux côtés du couloir
- Voies cyclables unidirectionnelles de 1,8 m de largeur d'un seul côté ou des deux côtés du couloir

Phase 2 (de la rue Bank jusqu'au chemin Hawthorne)

- Sentier polyvalent accessible de 3 m de largeur du côté nord du couloir

La conception sera conforme aux *Normes de conception accessible* de la Ville d'Ottawa et aux exigences de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* afin de garantir que le projet de prolongement du chemin Earl Armstrong favorise la création de collectivités inclusives pour les usagers de tous âges et de toutes capacités.



Earl Armstrong Road Extension (Albion to Hawthorne) Environmental Assessment Study Évaluation environnementale du prolongement du chemin Earl Armstrong (du chemin Albion au chemin Hawthorne)

Design Considerations

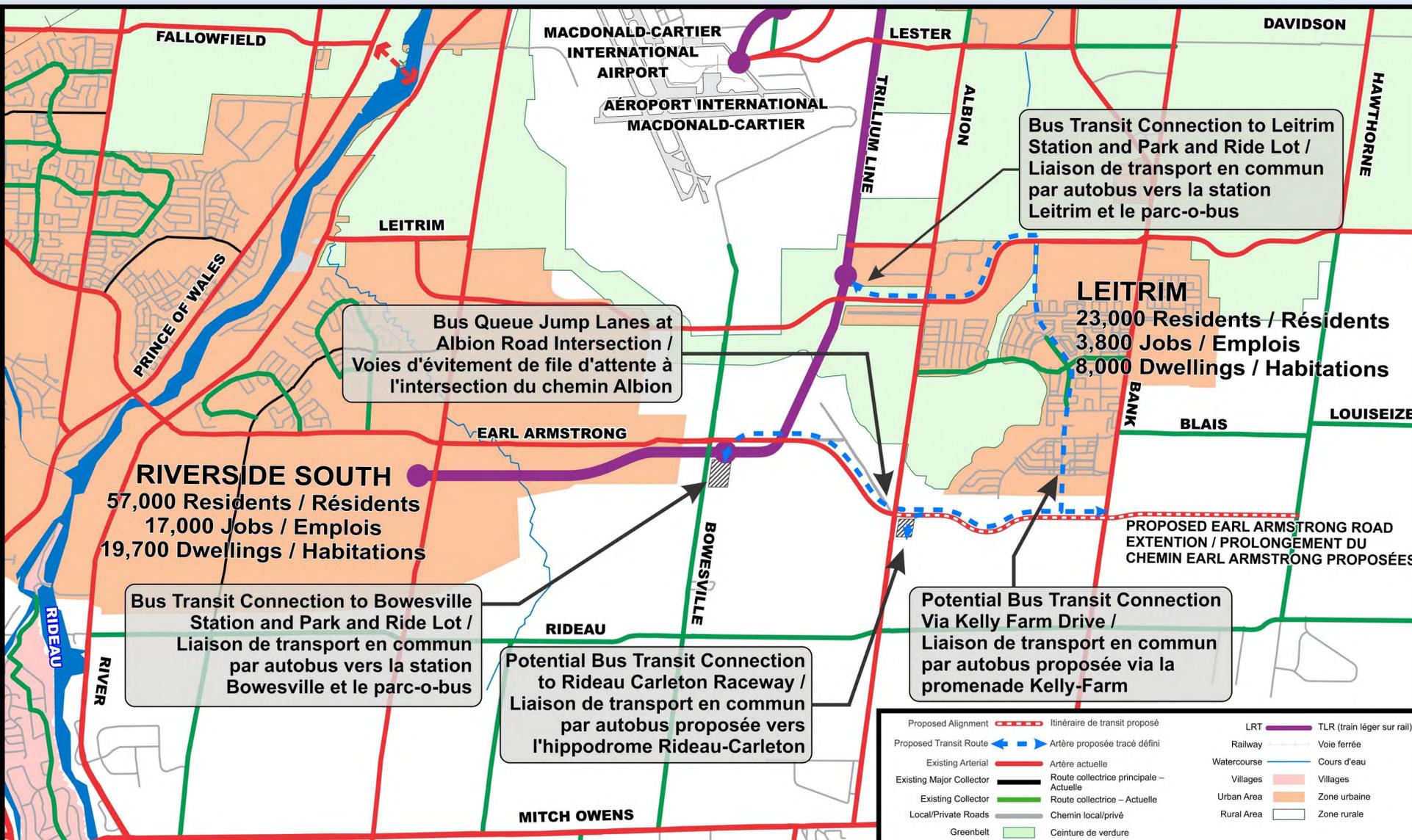
Transit Priority Measures and Transit Connectivity

- Transit priority measures such as Bus Queue Jump Lanes and Transit Signal Priority are included in the Recommended Plan
- OC Transpo confirmed the importance of the four-lane road in providing for community bus transit service and in providing connections to Bowesville LRT Station and Park and Ride Lot

Caractéristiques de conception

Mesures assurant la priorité aux transports en commun et connectivité du réseau de transport en commun

- Le plan recommandé prévoit la mise en œuvre de mesures assurant la priorité aux transports en commun, comme les voies d'évitement de file d'attente pour les autobus et la priorité aux carrefours équipés de feux pour les véhicules de transport en commun.
- OC Transpo a confirmé l'importance de la conception à quatre voies de la route pour le service de transport en commun par autobus à destination des collectivités et pour la liaison avec la station de train léger Bowesville et les parcs-o-bus.



Bus Transit Signal Priority



Priorité aux autobus du réseau de transport en commun aux feux de circulation

Accessibility In The Design

The Earl Armstrong Road extension project will be designed to meet the City of Ottawa *Accessibility Design Standards* (2015), as well as the *Accessibility for Ontarians with Disabilities* (AODA) Act.

Pending current standards and policies at the time of detailed design, the following Standards are examples for inclusion:

- Requirements for clear width for exterior paths of travel-sidewalk minimum width of 1.8m
- Longitudinal grade kept to 5% or less
- Crossfall of pedestrian facilities set at 2% maximum
- Intersections to incorporate appropriate waiting areas at crosswalks, accessible pedestrian signals, and Tactile Walking Surface Indicators (TWSI)
- Bus transit stops, where provided, to include space for accessible ramp deployment
- Where adjacent to each other, pedestrian surfaces and cycling surfaces to have tactile delineation or separation between them
- Multi-use pathways, where provided, to provide a smooth surface for users of wheeled mobility devices



Tactile Walking Surface Indicator
Indicateur tactile de surface de marche



Accessibilité de la conception

Le projet de prolongement du chemin Earl Armstrong sera conforme aux *Normes de conception accessible* (2015) de la Ville d'Ottawa et à la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

En attendant l'adoption de normes et de politiques à l'étape de la conception détaillée, les normes suivantes doivent servir d'exemples :

- Largeur libre des voies de déplacement extérieures d'au moins 1,8 m;
- Pente longitudinale de 5 % ou moins;
- Pente transversale des installations piétonnières de 2 % ou moins;
- Aux intersections, aménagement d'aires d'attente aux passages pour piétons, de signaux accessibles pour piétons et d'indicateurs tactiles de surface de marche;
- Espace permettant le déploiement d'une rampe d'accès aux arrêts d'autobus, là où ils sont prévus;
- Délimitation tactile ou séparation entre les surfaces piétonnières et cyclistes adjacentes;
- Surface lisse sur les sentiers polyvalents pour les utilisateurs d'appareils d'aide à la mobilité à roues.

