

Introduction

Welcome to the Public Open House for the St. Laurent Boulevard (Industrial to Smyth) Transit Improvements Project.

This project has three main components:

- Reconstructing and expanding the Innes / Industrial / St. Laurent intersection to accommodate additional turning lanes and new cycling facilities;
- Reconstructing and widening St. Laurent Boulevard (within the existing right-of-way) to include a bus-only lane and a raised cycle track in each direction. The existing travel lanes will be maintained; and
- Minor improvements to the parking lot entrance near Elmvale transit station

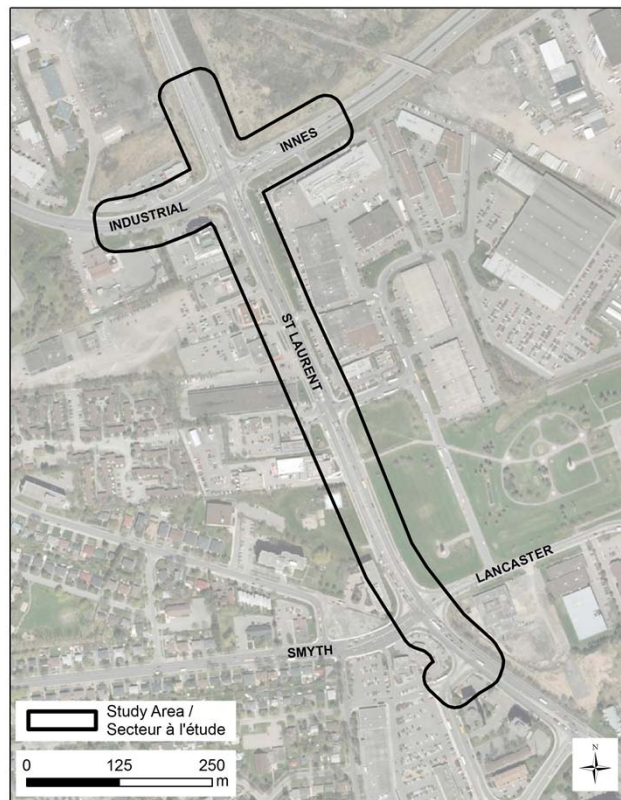
The project will improve transit reliability and cycling safety in the study area, and improve traffic operations and safety at the Innes / Industrial / St. Laurent intersection.

At today's Public Open House, the study team is providing information and seeking your feedback on the following topics:

- The overall study process
- The need for these improvements
- Current conditions in the study area
- The preliminary recommended plan
- Proposed implementation and construction staging
- Anticipated impacts and proposed mitigation measures

Representatives from the City of Ottawa and MMM Group (the City's consultant) are available to discuss the project with you. Please ask questions and provide your opinions to us. We encourage you to complete a comment sheet before leaving.

Please sign in at the front desk.



Introduction

Bienvenue à la réunion portes ouvertes sur le projet d'améliorations aux installations de transport en commun sur le boulevard Saint-Laurent (entre l'avenue Industrial et le chemin Smyth).

Le projet comporte trois volets :

- réfection et agrandissement de l'intersection du chemin Innes, de l'avenue Industrial et du boulevard Saint-Laurent afin d'ajouter des voies de virage et de nouvelles infrastructures cyclables;
- réfection et élargissement du boulevard Saint-Laurent (à l'intérieur de l'emprise existante) afin d'ajouter une voie réservée aux autobus et une voie cyclable surélevée dans chaque direction tout en maintenant les voies de circulation existantes;
- améliorations mineures à l'entrée du parc de stationnement près de la station Elmvale.

Le projet améliorera la fiabilité du service de transport en commun et la sécurité des cyclistes dans le secteur, ainsi que la circulation et la sécurité à l'intersection du chemin Innes, de l'avenue Industrial et du boulevard Saint-Laurent.

À la réunion d'aujourd'hui, l'équipe chargée de l'étude vous fournira de l'information et sollicitera vos commentaires sur les sujets suivants :

- processus d'étude global;
- bien-fondé des améliorations;
- état actuel du secteur;
- plan préliminaire recommandé;
- mise en œuvre et échelonnement des travaux proposés;
- répercussions attendues et mesures d'atténuation proposées.

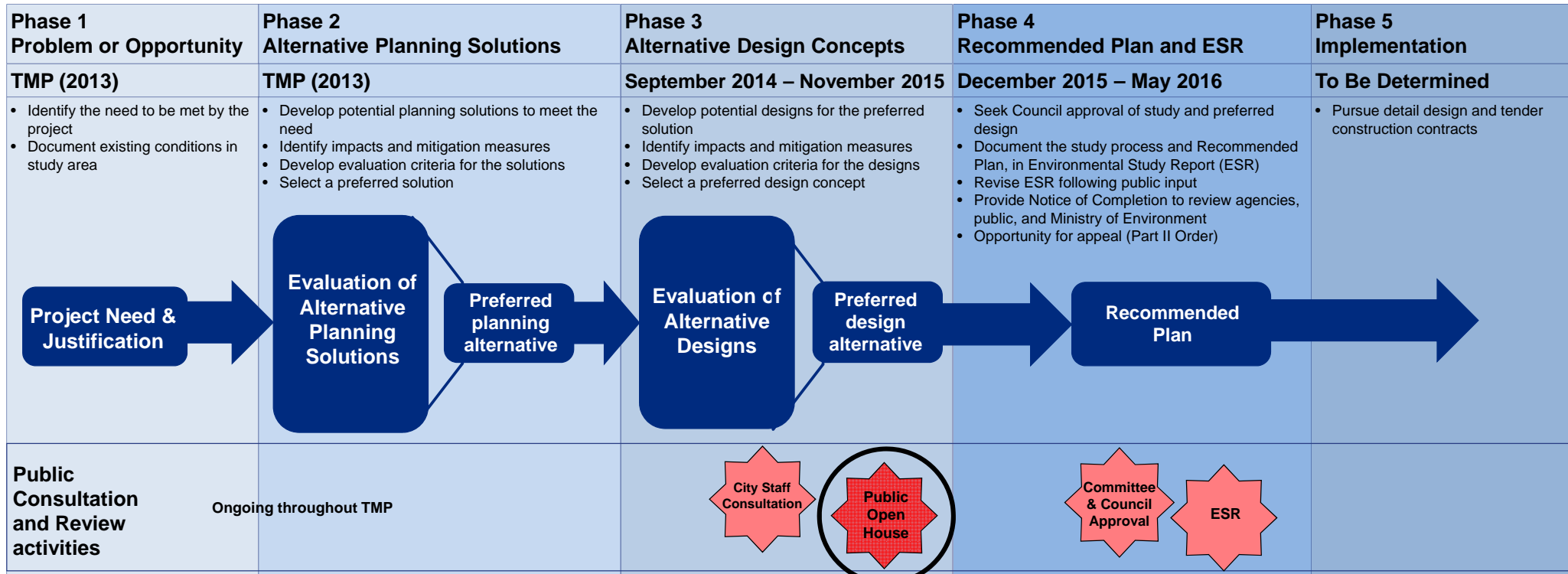
Des représentants de la Ville d'Ottawa et du MMM Group (consultant de la Ville) sont présents pour discuter du projet avec vous. N'hésitez pas à poser des questions et à exprimer votre opinion. Nous vous invitons à remplir une feuille de commentaires avant de partir.

Veillez signer la feuille de présence à l'accueil.

Study Process

This study is a Schedule C project under Ontario’s Municipal Class Environmental Assessment (MCEA) process, which is approved under the *Environmental Assessment Act*.

The first two phases of the MCEA process were completed as part of the City of Ottawa’s 2013 Transportation Master Plan (TMP) update. The current study will complete Phases 3 through 4.



Cadre de l'étude

Cette étude est menée conformément aux exigences de l'annexe C de l'évaluation environnementale municipale de portée générale, reconnue par la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario.

Les deux premières phases de l'évaluation ont été réalisées dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa en 2013. L'étude actuelle s'inscrit dans les phases 3 et 4.

Phase 1 Problème ou occasion	Phase 2 Solutions de rechange	Phase 3 Autres concepts	Phase 4 Plan recommandé et REE	Phase 5 Mise en oeuvre
PDT (2013)	PDT (2013)	Septembre 2014 – novembre 2015	Décembre 2015 – mai 2016	À déterminer
<ul style="list-style-type: none"> Indiquer le besoin visé par le projet Documenter les conditions actuelles dans le secteur visé par l'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer des solutions possibles de planification pour répondre au besoin Déterminer les répercussions et les mesures d'atténuation Élaborer des critères d'évaluation pour les solutions Choisir une solution privilégiée 	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer des concepts potentiels pour la solution privilégiée Déterminer les répercussions et les mesures d'atténuation Élaborer des critères d'évaluation pour les conceptions Choisir un concept privilégié 	<ul style="list-style-type: none"> Demander l'approbation du conseil pour l'étude et la conception privilégiée Documenter le processus d'étude et le plan recommandé dans le rapport d'étude environnementale (REE) Réviser le REE après les commentaires du public Fournir un avis d'exécution aux organismes d'examen, au public et au ministère de l'Environnement Occasion d'appel (arrêt en vertu de la partie II) 	<ul style="list-style-type: none"> Exécuter les contrats relatifs à la conception détaillée et aux soumissions de construction
Consultation publique et examen	En cours dans le cadre du Plan directeur des transports			

Why are the improvements needed?

St. Laurent Boulevard is subject to regular traffic congestion, especially at the Innes / Industrial and Smyth / Lancaster intersections.

2013 Transportation Master Plan (TMP)

Alternative planning solutions to address congestion and delay were considered for this corridor during the TMP development process.

- **Alternative 1: Do Nothing** – This alternative results in unacceptable levels of delay for drivers and transit users.
- **Alternative 2: Transit Priority** – This alternative includes priority signals and queue-jump or bus-only lanes. It is expected to meet travel demand to 2031.

Alternative 2 (Transit Priority) was selected to respond to the anticipated travel demand and reduce delay for all road users. The study corridor was therefore designated a **Transit Priority Corridor** in the TMP.

Supporting Policies

This segment of St. Laurent is also designated as an **Arterial Mainstreet** in the City's Official Plan (OP). It is recognized as a multi-modal transportation corridor and is intended to evolve, over time, into a more pedestrian-oriented and transit-friendly street with more compact development.

The Ottawa Cycling Plan 2013 designates St. Laurent Boulevard as a **spine route** providing access along a major corridor. Dedicated cycling facilities are preferred along spine routes.

Taking Opportunities

Where possible, the City combines road, transit, cycling and pedestrian improvements in a single construction project. This approach minimizes costs for the City and disruption for residents.

In this case, a planned rehabilitation of St. Laurent Boulevard offered an opportunity to implement transit priority measures, intersection improvements, dedicated cycling facilities and sidewalk improvements all at once.

Pourquoi les améliorations sont-elles nécessaires?

La congestion routière est fréquente sur le boulevard Saint-Laurent, particulièrement à l'intersection du chemin Innes et de l'avenue Industrial et à celle des chemins Smyth et Lancaster.

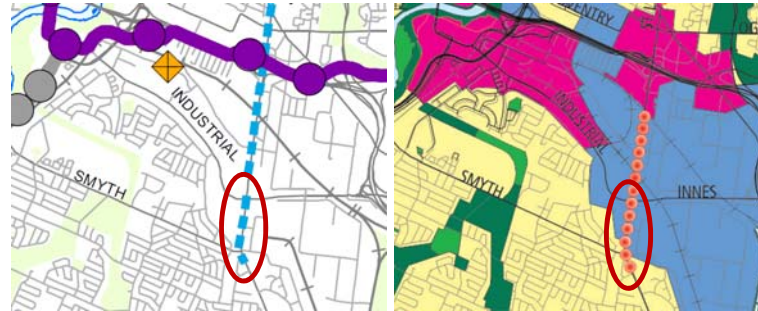
Plan directeur des transports (PDT) 2013

Différentes solutions en matière d'aménagement ont été envisagées pendant le processus de conception du PDT en vue de régler le problème de congestion et de retards sur le couloir.

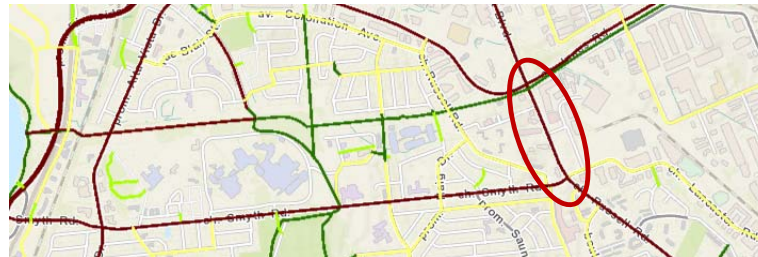
Option 1 : Ne rien faire – Cette solution causerait des retards inacceptables pour les automobilistes et les usagers du transport en commun.

Option 2 : Priorité au transport en commun – Cette solution prévoit l'aménagement d'une signalisation de priorité et de voies d'évitement de file d'attente ou de voies réservées pour les autobus. Grâce à cette solution, le boulevard suffirait à la demande jusqu'en 2031.

L'option 2 (priorité au transport en commun) a été choisie en vue de répondre aux besoins prévus et de réduire les retards pour tous les usagers de la route. Le couloir à l'étude a donc été désigné comme **couloir prioritaire de transport en commun** dans le PDT.



Above: TMP Transit Priority Corridor designation (left) and OP Arterial Mainstreet designation (right). **Below:** Cycling Plan Spine Route designation. **Ci-dessus :** désignation de couloir prioritaire de transport en commun dans le PDT (gauche) et d'artère principale dans le Plan officiel (droite). **Ci-dessous :** désignation de circuit principal dans le Plan sur le cyclisme.



Politiques connexes

Le tronçon du boulevard Saint-Laurent à l'étude a été désigné comme **artère principale** dans le Plan officiel de la Ville. Il est reconnu comme un couloir de transport multimodal qui deviendra, au fil du temps, une rue plus dense, axée sur les piétons et le transport en commun.

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2013 désigne le boulevard Saint-Laurent comme **circuit principal** offrant un accès le long d'un important couloir, où l'on privilégie les infrastructures réservées aux cyclistes.

Tirer profit des occasions

Lorsque c'est possible, la Ville regroupe les améliorations aux infrastructures routières, cyclables, piétonnières et du transport en commun en un seul projet. Cela lui permet de réduire les coûts ainsi que les désagréments subis par les résidents.

Dans le cas qui nous occupe, la réfection prévue pour le boulevard Saint-Laurent nous donne l'occasion de mettre en œuvre des mesures assurant la priorité au transport en commun en même temps que d'apporter des améliorations aux intersections, aux infrastructures réservées aux cyclistes et aux trottoirs.

Study Area and Context

There is up to 4 m of unused City-owned right-of-way on both sides of the existing St. Laurent Blvd.
/ On compte jusqu'à quatre mètres d'emprise municipale inutilisée des deux côtés du boulevard Saint-Laurent.

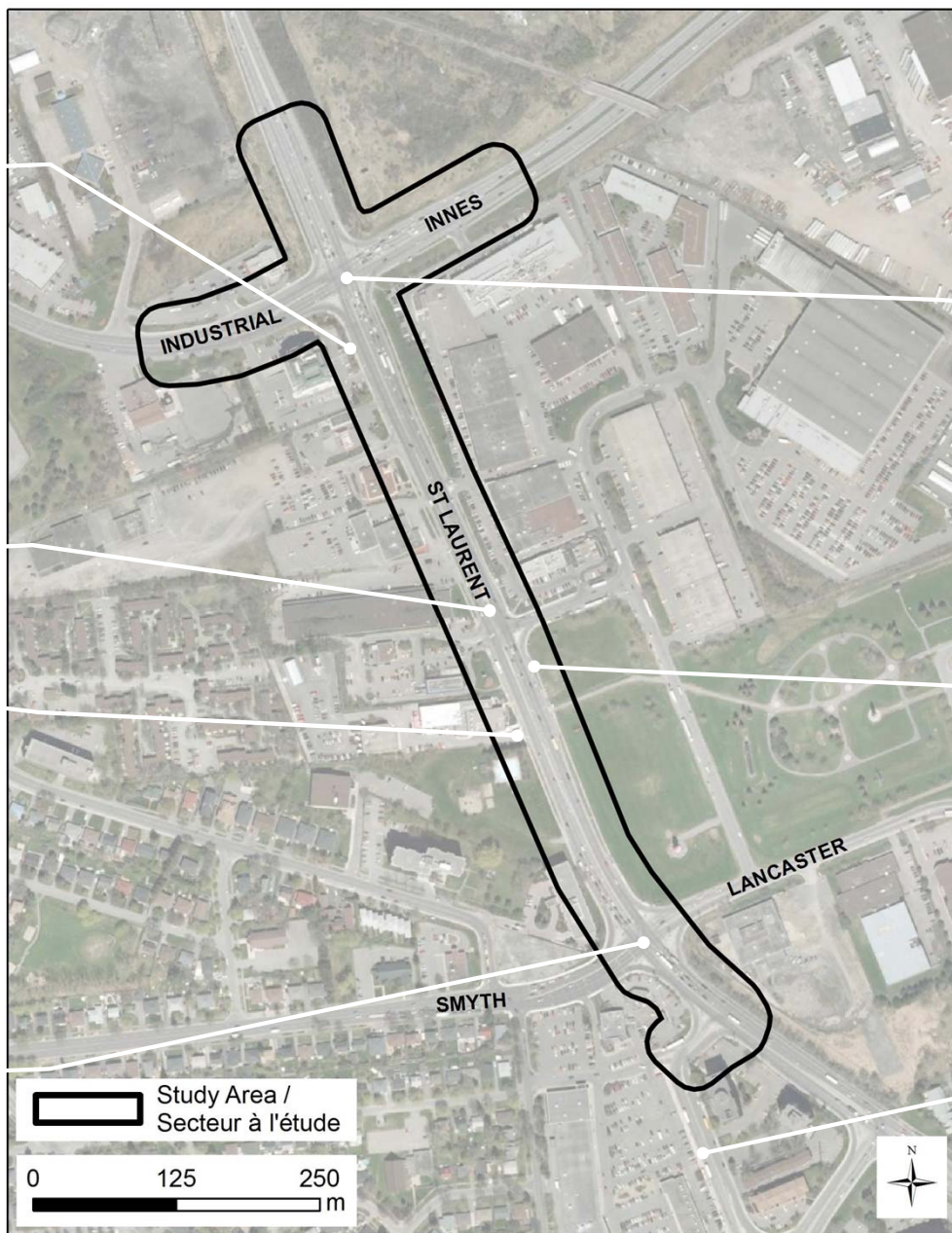


St. Laurent Boulevard currently includes two full travel lanes in each direction. / Le boulevard Saint-Laurent est actuellement doté de deux voies de circulation complètes dans chaque direction..

There are numerous commercial entrance bays on both sides of St. Laurent Boulevard. / Il y a de nombreuses entrées de commerces des deux côtés du boulevard Saint-Laurent.



High levels of traffic delay have been identified at the Smyth / Lancaster intersection. / On a constaté une congestion élevée à l'intersection des chemins Smyth et Lancaster..



Secteur à l'étude et contexte



Safety concerns and high levels of traffic delay have been identified at the Innes / Industrial intersection. / On a constaté des problèmes de sécurité et une congestion élevée à l'intersection du chemin Innes et de l'avenue Industrial.



A high-voltage overhead hydro line runs along the east side of St. Laurent Boulevard. Several underground utilities are present within the right-of-way as well. / Une ligne de transport de l'électricité de haute tension longe le côté est du boulevard Saint-Laurent. Plusieurs infrastructures souterraines de services publics occupent également l'emprise.



Elmvalle Station is a terminus and transfer point for 6 local bus routes that provide Transitway and neighbourhood access. / La station Elmvalle sert de terminus et de point de correspondance pour six circuits d'autobus locaux desservant le Transitway et le secteur environnant.

How We Developed the Plan

St. Laurent Boulevard

Several design alternatives were considered for the recommended improvements:

Alternative 1: Transit lanes only

- Avoids relocation of hydro poles
- Does not provide a dedicated cycling facility



Alternative 2: Transit lanes with on-road bike lanes

- Provides a dedicated cycling facility
- Requires costly relocation of hydro poles



Alternative 3: Transit lanes with raised cycle tracks

- Provides a dedicated cycling facility
- Hydro poles are located between cycle track and roadway



Innes / Industrial / St. Laurent intersection

The number and length of turning lanes, shape of traffic islands and channels, and treatment of pedestrian and cycling facilities were chosen to balance the following considerations:

- Safety of pedestrian, cyclist, transit, truck and general traffic movements
- Physical space available within City-owned right-of-way
- Utility relocations
- AODA compliance



Alternative 1: Transit lane only / Option 1: Voie pour le transport en commun seulement



Alternative 2: Transit lane and on-road bike lane / Option 2: Voie pour le transport en commun et voie cyclable sur route



Alternative 3: Transit lane (not shown) and raised cycle track / Option 3: Voie pour le transport en commun (non indiquée) et voie cyclable surélevée

Élaboration du plan

Boulevard Saint-Laurent

Différentes options ont été envisagées pour les améliorations recommandées :

Option 1: Voies pour le transport en commun seulement

- Évite le déplacement des poteaux d'électricité.
- Aucune infrastructure réservée aux cyclistes.



Option 2: Voies pour le transport en commun et voies cyclables sur route

- Aménagement d'une infrastructure réservée aux cyclistes.
- Nécessite le déplacement coûteux des poteaux d'électricité.



Option 3: Voies pour le transport en commun et voies cyclables surélevées

- Aménagement d'une infrastructure réservée aux cyclistes.
- Les poteaux d'électricité se situent entre la voie cyclable et la chaussée.



Intersection du chemin Innes, de l'avenue Industrial et du boulevard Saint-Laurent

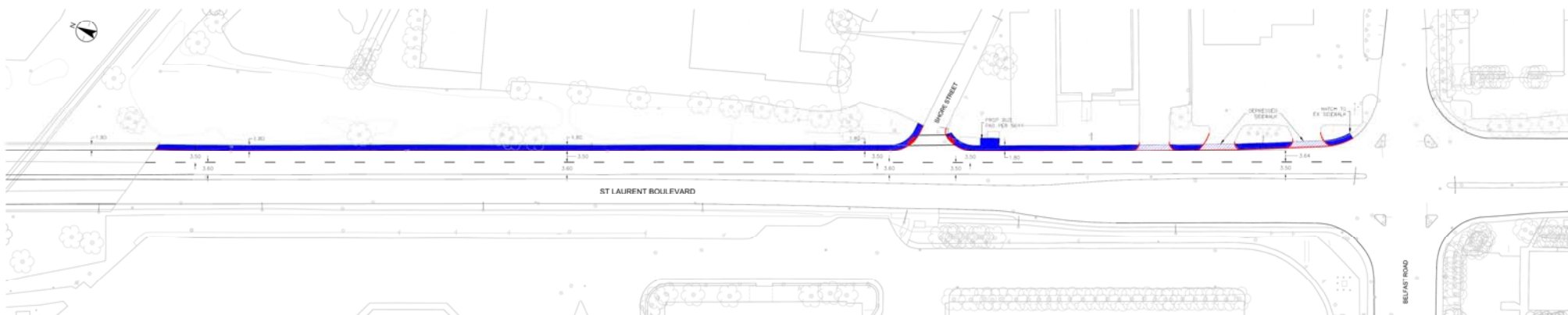
Le nombre et la longueur des voies de virage, la forme des îlots séparateurs et des voies et l'aménagement des infrastructures piétonnières et cyclables ont été déterminés en fonction des considérations suivantes :

- sécurité des piétons, des cyclistes, du transport en commun et des camions, et circulation globale;
- espace libre à l'intérieur de l'emprise de la Ville;
- déplacement de services publics;
- conformité à la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario.

Additional Project Components

At the same time as the transit improvements, the City will replace the substandard sidewalk on the east side of St. Laurent Boulevard from Belfast Road to Tremblay Road. The new sidewalk (illustrated below) will be a minimum of 1.8 m wide.

The City may also resurface St. Laurent from the Innes / Industrial intersection southerly to the Elmvale Shopping Centre / Transit Station entrance as part of the overall construction project.



Autres composantes du projet

Parallèlement aux améliorations aux installations de transport en commun, la Ville remplacera le trottoir non conforme du côté est du boulevard Saint-Laurent entre les chemins Belfast et Tremblay. Le nouveau trottoir (illustration ci-dessous) aura une largeur minimale de 1,8 m.

Dans le cadre du projet de construction global, la Ville pourrait également réasphalter le boulevard Saint-Laurent à partir de l'intersection du chemin Innes et de l'avenue Industrial en direction sud, jusqu'au centre commercial Elmvale et à l'entrée de la station de transport en commun.

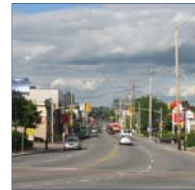
Environmental Impacts and Mitigation



Traffic Operations / Opérations de la circulation

Throughout construction, two full travel lanes will be maintained during the day. Limited daytime closures of turn lanes may occur outside peak periods. Lane reductions will occur at night. A traffic management plan will be developed to minimize the impact of closures.

Pendant les travaux, deux voies de circulation complètes seront conservées durant le jour. Les voies de virage pourraient être fermées le jour, pendant des périodes limitées, en dehors des heures de pointe. Les réductions du nombre de voies auront lieu la nuit. Un plan d'aménagement de la circulation sera mis au point pour réduire l'impact des fermetures.



Access / Accès

Access to commercial areas and key driveways in the study area will be maintained at all times during construction. The Contractor will work with adjacent property owners to minimize any disruptions to access.

L'accès aux commerces et aux entrées de stationnement importantes sera maintenu en tout temps. L'entrepreneur collaborera avec les propriétaires des immeubles adjacents pour limiter la fermeture des accès.



Noise / Bruit

Construction activities will result in elevated noise levels. As most construction will take place at night, a Noise By-law exemption will likely be required. The Contractor will be required to maintain equipment in good operating condition to prevent unnecessary noise and restrict idling of equipment to the minimum necessary to perform the work.

Les activités de construction entraîneront une hausse des niveaux de bruit. Comme la majeure partie des travaux aura lieu la nuit, une exemption au Règlement sur le bruit sera vraisemblablement nécessaire. L'entrepreneur maintiendra son équipement en bon état de marche pour empêcher un bruit excessif, et il limitera le fonctionnement au ralenti des moteurs au minimum nécessaire aux travaux.



Transit Service / Services de transport en commun

During construction, OC Transpo bus stops may be temporarily relocated and shelters temporarily removed. Overall transit service disruptions are likely to be minor.

Pour une période temporaire, les arrêts d'autobus d'OC Transpo pourraient être déplacés et les abribus, retirés. Les perturbations au service de transport en commun devraient être mineures.

Répercussions environnementales et mesures d'atténuation



Property / Propriétés

Approximately 21 m² of private property is required at the southeast corner of Innes Road and St. Laurent Boulevard, up to 3.5 m past the current property line. Some grading and temporary disturbance may impact adjacent properties. All disturbed property and landscaping will be reinstated after construction is complete.

Au coin sud-est de l'intersection du chemin Innes et du boulevard Saint-Laurent, il faudra reculer la limite de propriété actuelle d'au plus 3,5 mètres pour obtenir une surface d'environ 21 m² sur une propriété privée. Il se peut qu'un certain nivellement et des perturbations temporaires aient des effets sur les propriétés adjacentes. Toutes les propriétés et tout l'aménagement paysager perturbés seront remis en état après la construction.



Vegetation / Végétation

Vegetation and landscaping within the right-of-way may require removal to accommodate construction. Consideration will be given to reinstating any removed trees and shrubs in-kind (1:1 ratio). Vegetation that does not require removal will be protected from construction activities.

Il faudra peut-être enlever la végétation et l'aménagement paysager dans l'emprise pour faire de la place à la construction. On envisagera de réinstaller chacun des arbres et buissons enlevés. La végétation qu'il n'est pas nécessaire d'enlever sera protégée contre les activités de construction.



Waste Management / Gestion des déchets

Stockpiled materials, dust and construction waste have the potential to contaminate the surrounding environment if not managed properly. Construction waste will be removed off-site and managed by the Contractor in accordance with provincial standards. The Contractor will implement procedures to control emissions of dust and other debris.

Les matériaux, la poussière et les déchets de construction empilés peuvent contaminer les environs s'ils sont mal gérés. L'entrepreneur enlèvera du chantier et gèrera les déchets de construction conformément aux normes provinciales. Il appliquera les méthodes de contrôle des émissions de poussière et de production d'autres débris.



ST. LAURENT TRANSIT IMPROVEMENTS • AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE BOULEVARD ST-LAURENT

Next Steps

- Present to Transportation Committee
- Prepare and file Environmental Study Report (ESR) for regulatory agency and public review (anticipated in February 2016)
- Complete detail design and secure required permits / approvals

We want to hear from you!

Tell us what you think about the Recommended Plan presented today. Please fill out a comment sheet and leave it in the box provided, or send an email to Michael Paul, the City's project manager, at michael.paul@ottawa.ca.

Stay involved

- Join the study mailing list by emailing your request to michael.paul@ottawa.ca
- Review the ESR when it is filed
- Visit the study website at ottawa.ca/en/st-laurent-blvd-industrial-smyth

Freedom of information and protection of privacy

Comments and information are being collected to assist in the identification of a recommended plan. This material will be maintained on file for use during the study and may be included in study documentation. With the exception of personal information, all comments will become part of the public record.

Étapes suivantes

- Présentation au Comité des transports
- Préparation et dépôt du rapport d'étude environnementale (ERS) aux fins d'examen par l'organisme de réglementation et le public (prévus pour février 2016).
- Achèvement de la conception détaillée et obtention des permis et des autorisations nécessaires

Nous voulons recueillir votre avis!

Dites-nous ce que vous pensez du plan préféré présenté aujourd'hui. Veuillez remplir une feuille de commentaires et la déposer dans la boîte prévue à cet effet, ou envoyer un courriel à Michael Paul, gestionnaire de projet de la Ville, à michael.paul@ottawa.ca.

Restez à l'écoute

- Inscrivez-vous sur la liste d'envoi en envoyant votre demande à michael.paul@ottawa.ca
- Examinez le REE quand il sera déposé
- Visitez le site Web de l'étude à <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/boulevard-st-laurent-dindustrial-smyth>

Accès à l'information et protection de la vie privée

Les renseignements sont recueillis conformément à la Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée. Ils demeureront au dossier pour être utilisés durant l'étude et pourront figurer dans la documentation sur l'étude. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires feront partie du domaine public.