La | The Nation
Municipalité | Municipality



Transportation Master Plan
Plan directeur des transports

Public Information Centre |
Séance d'information publique

Where are you from? | D'où venez-vous ?

Limoges

St-Isidore

St-Albert





Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

Welcome!

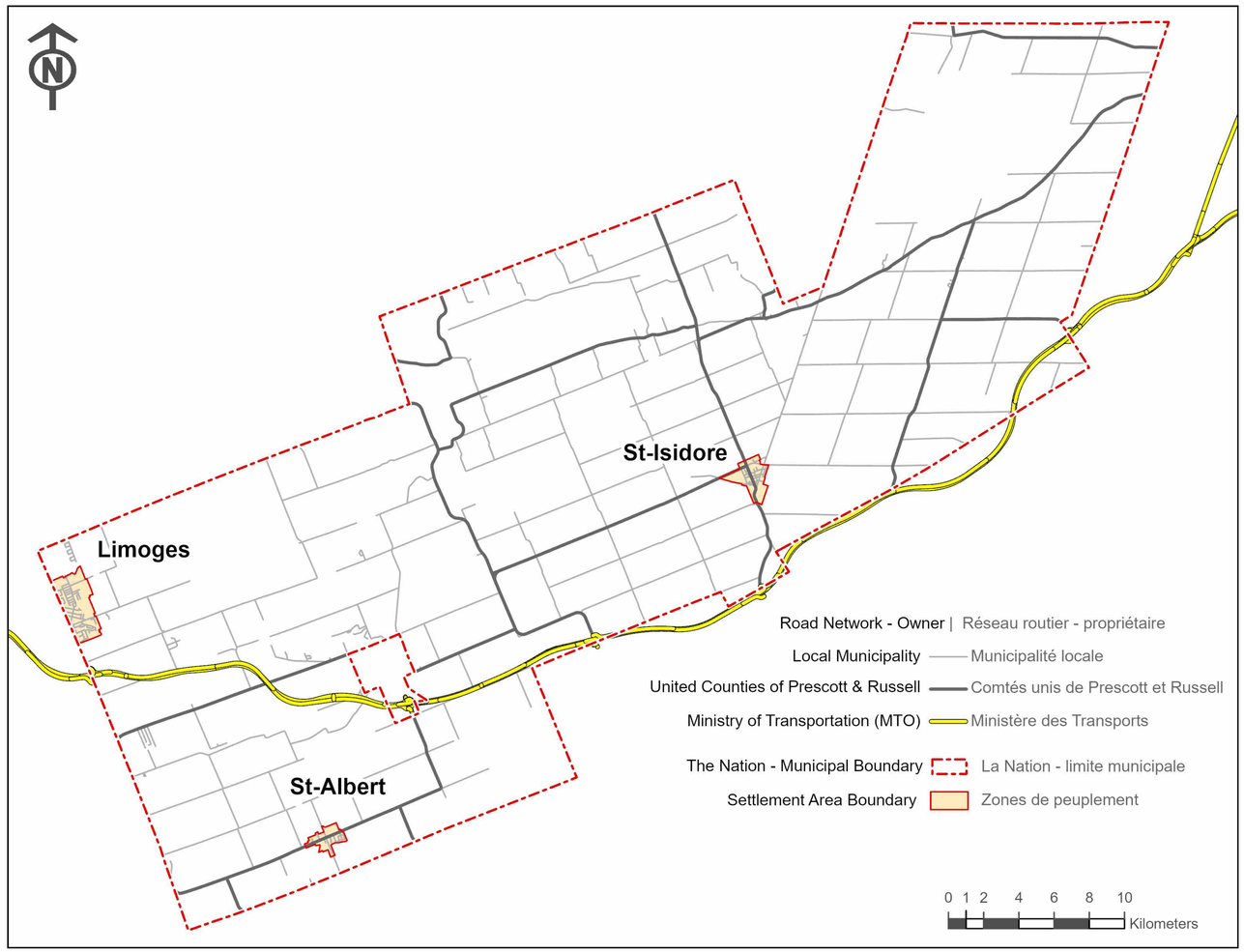
Thank you for taking the time to attend this Public Open House. The Nation Municipality is preparing a Transportation Master Plan, and we would like your input. The study area includes the three settlement areas of **Limoges**, **St-Albert** and **St-Isidore**.

Please help shape the future of transportation in The Nation by asking us a question or submitting a comment.

Bienvenue !

Merci de prendre le temps de participer à notre séance d'information publique. La municipalité de La Nation prépare un Plan directeur des transports et souhaite connaître votre avis. L'étude porte sur les zones de peuplement de **Limoges**, de **St-Albert** et de **St-Isidore**.

Aidez-nous à planifier l'avenir des transports à La Nation. Posez-nous vos questions ou laissez-nous un commentaire.



Contact the Project Managers | Communiquez avec les gestionnaires du projet:

Marc-Olivier Gratton, P.Eng.
Civil engineer | Ingénieur civil
Municipality of The Nation |
Municipalité de La Nation
Email | courriel : mogratton@nationmun.ca

Austin Shih, MASc, P.Eng.
Sr. Engineer | Ingénieur principal
Parsons Inc.
Email | courriel: austin.shih@parsons.com



Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d’information publique

What is a Transportation Master Plan?

A Transportation Master Plan (TMP) is a long-term planning document with policies and projects to address the short- and long-term needs of a municipality’s transportation network.

Why is a TMP important?

A TMP guides decision-making to support sustainable long-term growth. The process requires public consultation, which is critical to having an informed plan.

Municipal Class Environmental Assessment process

This TMP follows Approach #1 of the master planning process in the Municipal Engineers Association’s Municipal Class Environmental Assessment (MCEA), an approved process under the Environmental Assessment Act.

Qu’est-ce qu’un Plan directeur des transports (PDT) ?

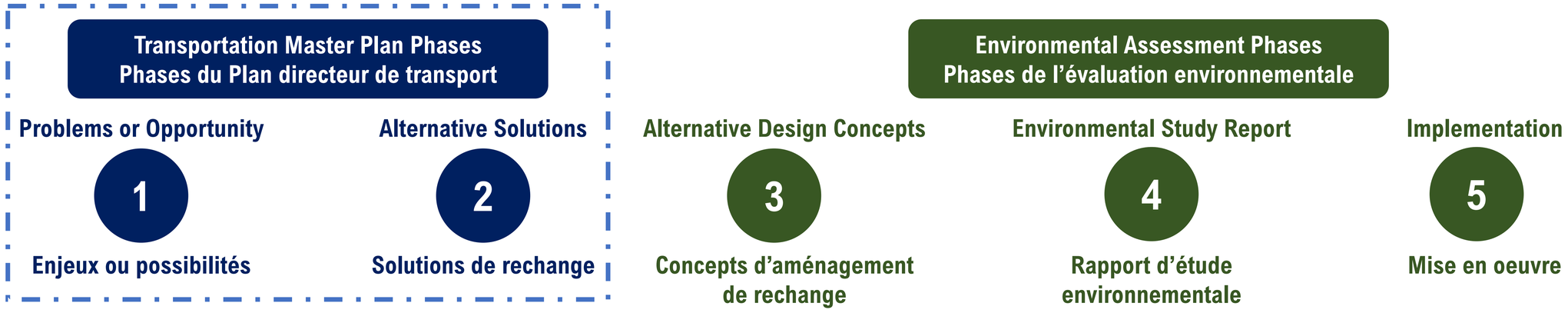
Un Plan directeur des transports est un document de planification à long terme qui établit des politiques et des projets afin de répondre aux besoins à court et à long terme du réseau de transport d'une municipalité.

Pourquoi un PDT est-il important ?

Un PDT guide la prise de décisions afin de soutenir une croissance durable à long terme. La consultation publique est essentielle à l'élaboration d'un plan éclairé.

Évaluation environnementale municipale de portée générale

Ce PDT suit l'approche no 1 du processus de planification directrice prévu par l'Évaluation environnementale municipale de portée générale de la Municipal Engineers Association (MEA), un processus approuvé en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales.





Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

What We've Heard So Far

An online survey was released in February 2026 to better understand residents' thoughts about the transportation systems of Limoges, St-Albert and St-Isidore. The survey received over 200 responses. Of the respondents:

- More go to work in Ottawa than any other place
- Most go to work 3 to 5 days a week
- Most travel to work by car
- Most do not walk or bike very often
- Many do not feel safe walking or biking
- More than half think traffic runs smoothly
- Less than half think the system is inclusive and accessible

More sidewalks, bike paths, and paved shoulders with better maintenance

Hard to get around without a car

Interest in transit to/from Ottawa and in between the villages

Desire for age-friendly planning

Road safety and enforcement

Ce que nous avons entendu jusqu'à présent

En février 2026, un sondage en ligne a été lancé afin de mieux comprendre l'opinion des résidents sur le réseau de transport de Limoges, de St-Albert et de St-Isidore. Plus de 200 personnes y ont répondu. Parmi les répondants:

- Plus de répondants travaillent à Ottawa qu'ailleurs
- La plupart se rendent au travail de 3 à 5 jours par semaine
- La plupart se rendent au travail en voiture
- La plupart déplacent rarement à pied ou à vélo
- Plusieurs ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils à pied ou à vélo
- Plus de la moitié estiment que la circulation est fluide
- Moins de la moitié considèrent que le réseau de transport est inclusif et accessible

Plus de trottoirs, de pistes cyclables et d'accotements pavés, mieux entretenus

Difficile de se déplacer sans voiture

Intérêt pour le transport en commun vers Ottawa et entre les villages

Sécurité routière et application de la loi

Planification adaptée aux aînés

The Nation Municipality will have a transportation system that is **sustainable, adaptable, safe, and inclusive** for all future users.

La Nation disposera d'un réseau de transport **durable, adaptable, sécuritaire et inclusif** pour tous les usagers.



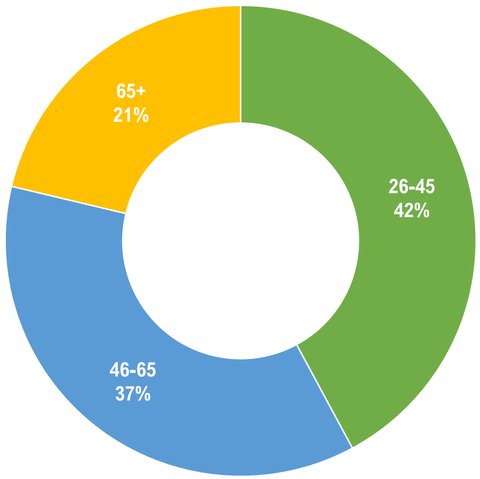
Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

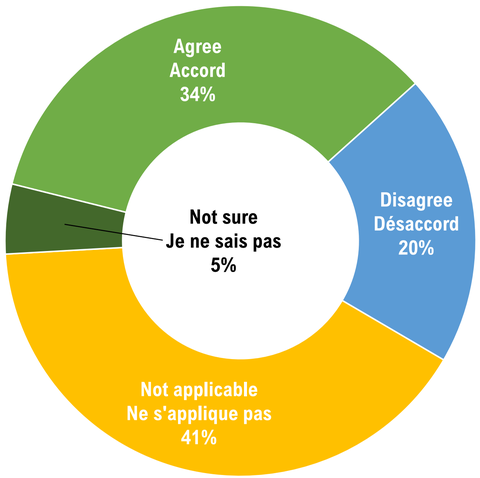
La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

Online Survey Summary – *Sommaire du sondage en ligne*

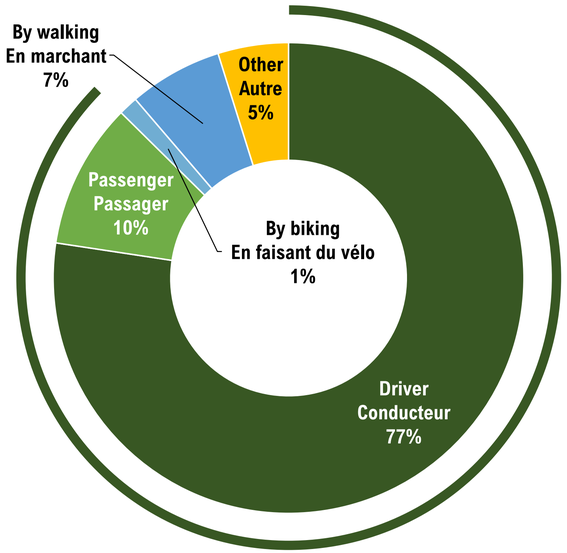
Age of Respondents
Âge des répondants



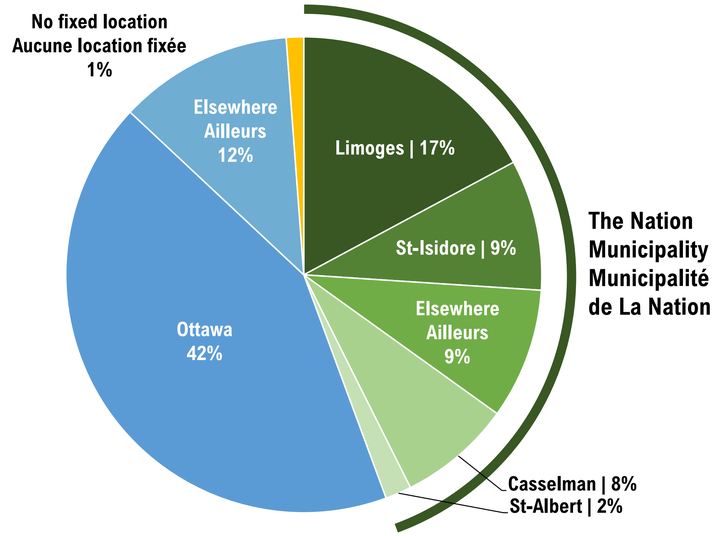
Do you feel safe and comfortable biking?
Vous sentez-vous à l'aise à vélo ?



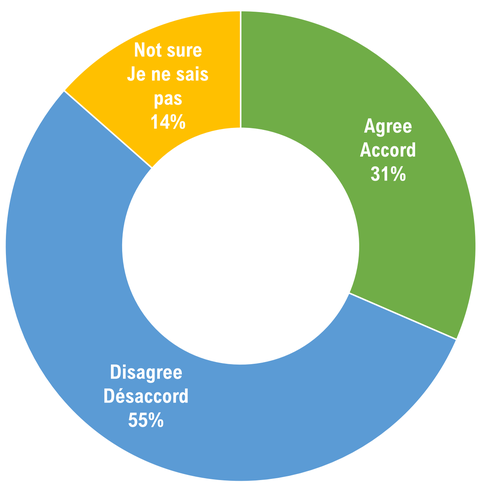
How do you get to your workplace or school?
Comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'étude ?



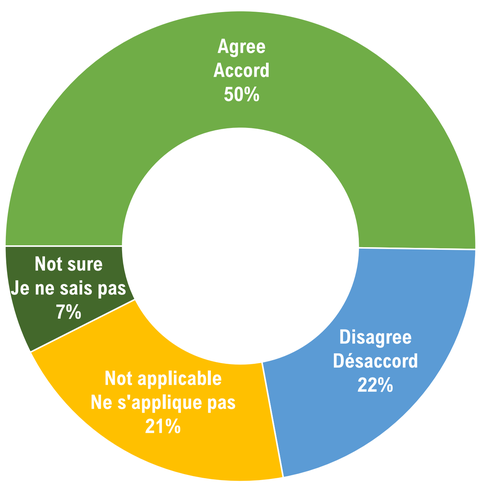
Where do you work or study?
Où travaillez-vous ou étudiez-vous ?



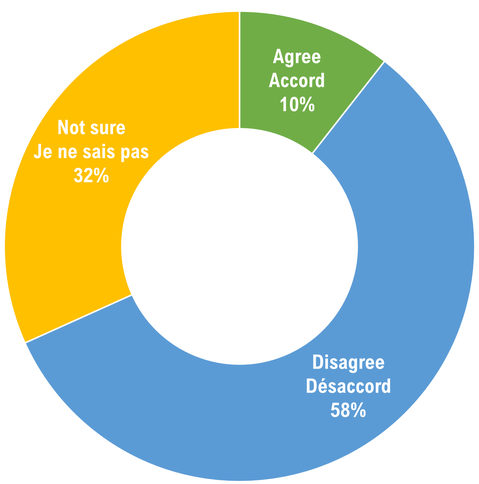
Are there are vehicle congestion issues?
Y a-t-il des problèmes de congestion routière ?



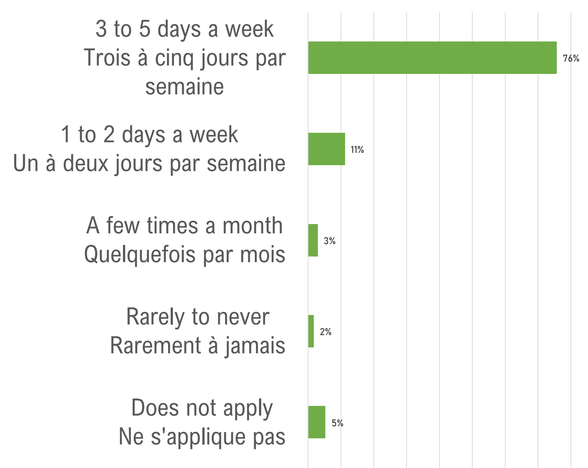
Do you feel safe and comfortable walking?
Vous sentez-vous à l'aise à pied ?



Is the transportation network accessible and inclusive?
Le réseau de transport est-il accessible et inclusif ?



How often do you travel to your work or school?
À quelle fréquence vous rendez-vous au travail ou à l'école?





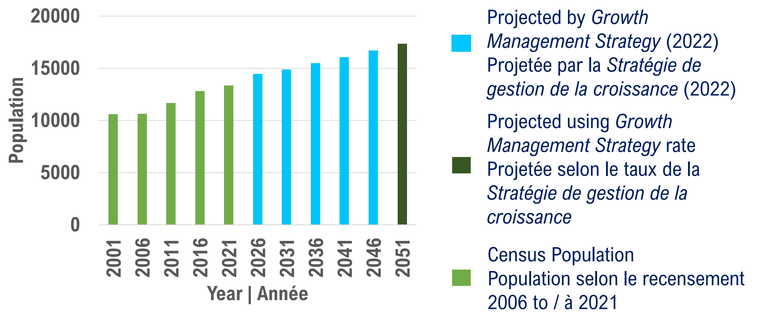
Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

CENSUS INFORMATION | RENSEIGNEMENTS DU RECENSEMENT

Population

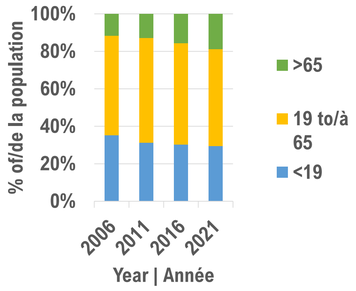


Population projections were developed as part of the 2022 *Growth Management Strategy Update.* As the population grows, there will be strain on the transportation network.

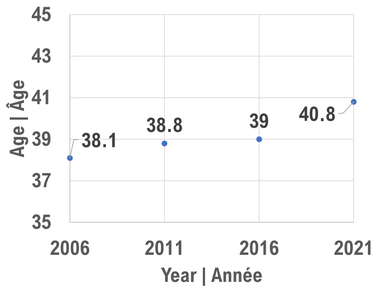
Les projections démographiques ont été élaborées dans le cadre de la mise à jour de 2022 de la Stratégie de gestion de la croissance. La croissance de la population exercera une pression croissante sur le réseau de transport.

Age | Âge

Population by cohort
Population selon le groupe d'âge



Median age
Âge médian



Care must be taken to ensure that the transportation network addresses the changing travel patterns of older people by improving accessibility.

Le réseau doit aussi tenir compte de l'évolution des habitudes de déplacement des personnes âgées et améliorer l'accessibilité.

Place of residence for employees, 2021
Lieu de residence des employés

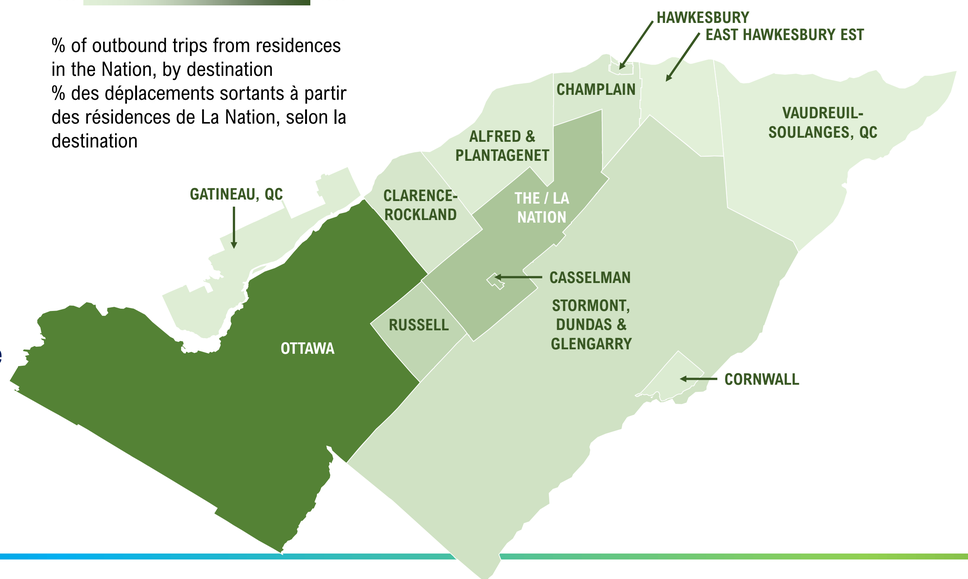


% of inbound trips to workplaces in The Nation, by origin
% des déplacements entrants vers les lieux de travail à La Nation, selon l'origine

Place of work for residents, 2021
Lieu de travail des résidents



% of outbound trips from residences in the Nation, by destination
% des déplacements sortants à partir des résidences de La Nation, selon la destination

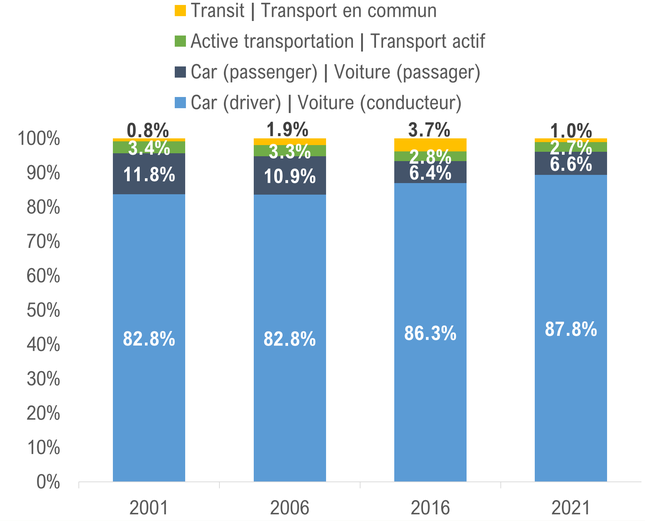


Daily commutes | Les déplacements quotidiens

Commuters to The Nation come, in large part, from within the municipality. This is an opportunity to encourage walking, cycling, and transit for shorter trips. Nearly 40 % of workers leaving The Nation commute to Ottawa. This strains links to Highway 417 but presents an opportunity for a transit service between The Nation and Ottawa.

Une grande partie des personnes qui travaillent à La Nation habitent aussi dans la municipalité. Cela offre une occasion d'encourager la marche, le vélo et le transport en commun pour les courts déplacements.
Près de 40 % des travailleurs qui quittent La Nation se rendent à Ottawa. Cela exerce une pression sur les accès à l'autoroute 417, mais offre également une occasion de mettre en place un service de transport en commun entre La Nation et Ottawa.

Mode share of commuting trips
Part modale des déplacements domicile-travail



Limoges


LIMOGES
www.nationmun.ca
LIMOGES
JUNE 22 JUIN
FÊTE DE LA
Sponsors/Commanditaires
CANADA





Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

LONG-TERM GROWTH PROJECTIONS

Long-term housing and population projections for Limoges at the 5-, 10-, and 25-year horizons were developed for the Water Master Servicing Plan in 2025. These were used as inputs in traffic demand projections.

TRAFFIC DEMAND PROJECTIONS

Future traffic demand was determined using industry-standard methods and assigned to the road network based on existing travel patterns and the census.

Future demand was added to traffic count data collected by Parsons and municipal staff, which was supplemented by volumes from previous studies where necessary.

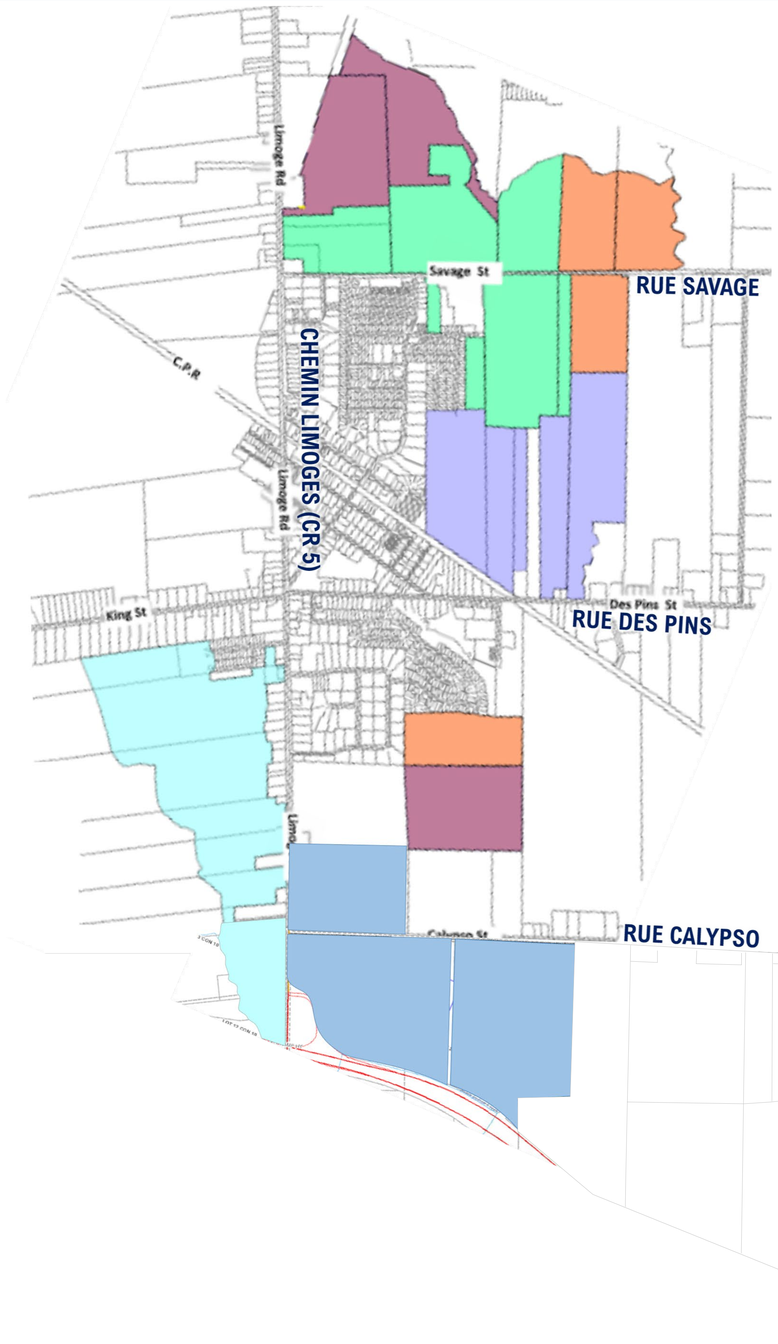
PROJECTIONS DE CROISSANCE À LONG TERME

Des projections à long terme du nombre de logements et de la population de Limoges, aux horizons de 5, 10 et 25 ans, ont été préparées en 2025 dans le cadre du Plan directeur des services d'eau et ont servi à établir les projections de la démande en déplacements.

PROJECTION DE LA DÉMANDE DE DÉPLACEMENT

La demande future en déplacements a été estimée selon les méthodes courantes, puis répartie sur le réseau routier selon les habitudes de déplacement actuelles et les données du recensement.

Cette demande future a été ajoutée aux données de comptage de la circulation recueillies par Parsons et le personnel municipal, complétées au besoin par des données provenant d'études antérieures.



Future developments
Développements futurs

Residential developments
Développements résidentiels

- 5-year / *à 5 ans*
- 10-year / *à 10 ans*
- 10 to 25-year / *10 à 25 ans*
- 25-year / *à 25 ans*
- Russell

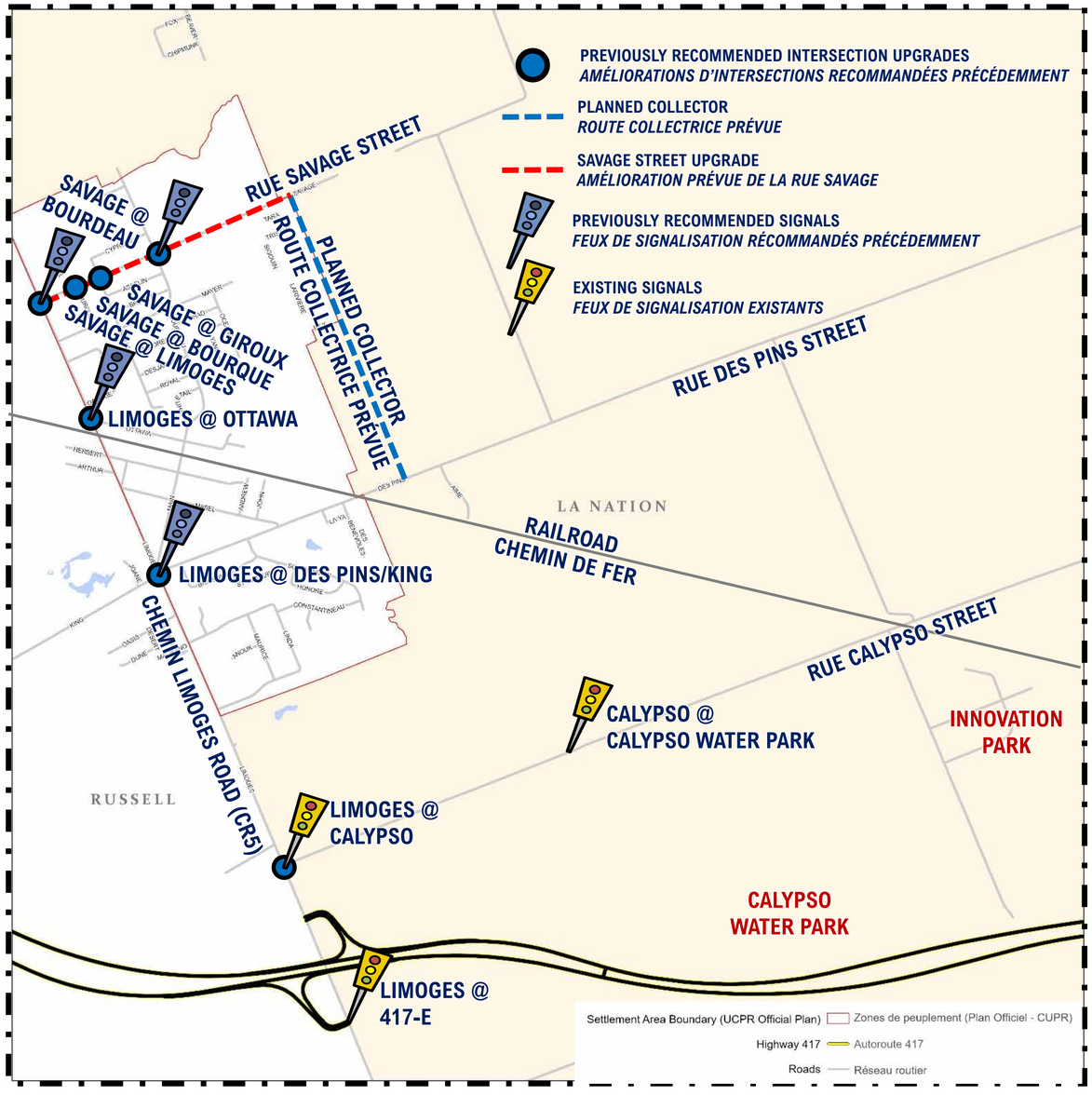
Projections
+150 units per year; 2051: +3,750
+150 unités par année; 2051: +3,750

Employment
Emploi

- Employment lands / *Zones d'emplois*

Projections
+80 ha, 2051
+80 ha, d'ici 2051

EXISTING AND PLANNED ROAD NETWORK, LIMOGES | *RÉSEAU ROUTIER EXISTANT ET PRÉVU, LIMOGES*



INFORMATION

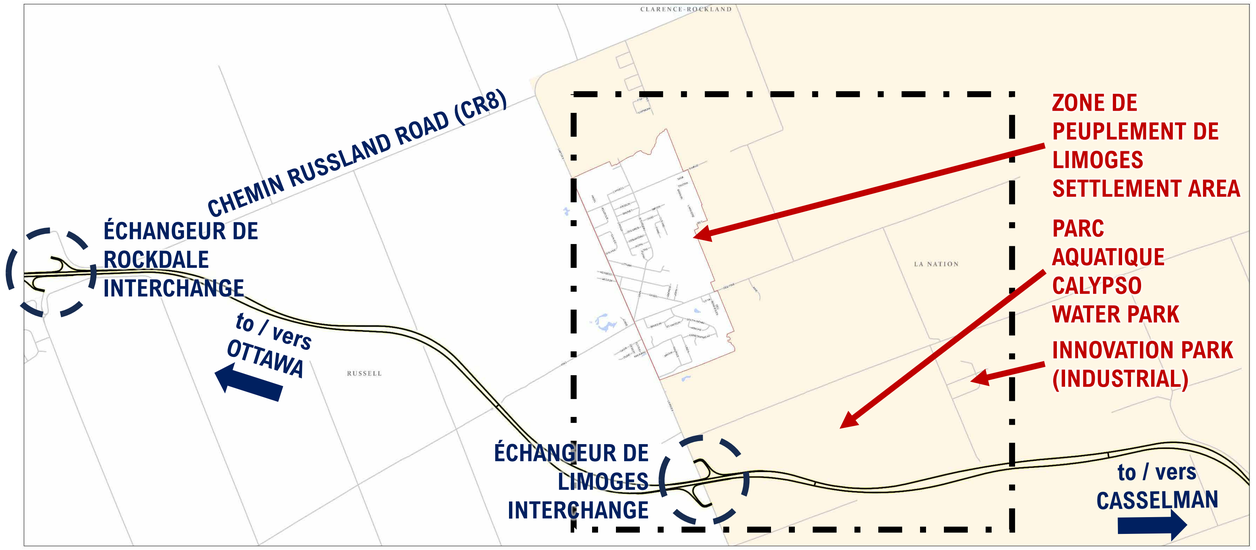
The existing network in Limoges is centred on Limoges Road, a north-south arterial road that connects the community's residential areas to Highway 417, Calypso Water Park, and Embrun.

Future growth will create pressure on Limoges Road. The Municipality has recognized this risk by planning a new north-south multimodal collector road between Savage Street and des Pins Street.

RENSEIGNEMENTS

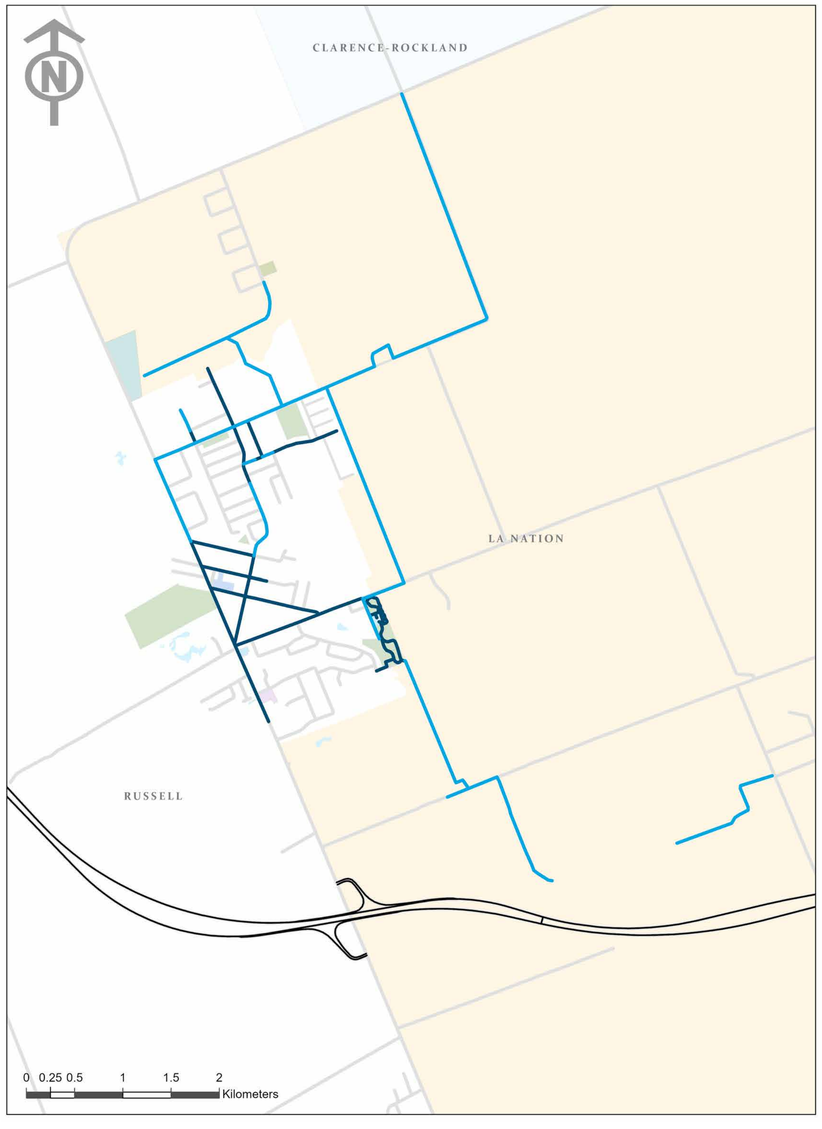
Le réseau routier de Limoges s'articule autour du chemin Limoges, une artère nord-sud qui relie les secteurs résidentiels à l'autoroute 417, au parc aquatique Calypso et à Embrun.

La croissance future exercera une pression accrue sur le chemin Limoges. La Municipalité a reconnu cet enjeu en prévoyant une nouvelle route collectrice multimodale nord-sud entre la rue Savage et la rue des Pins.

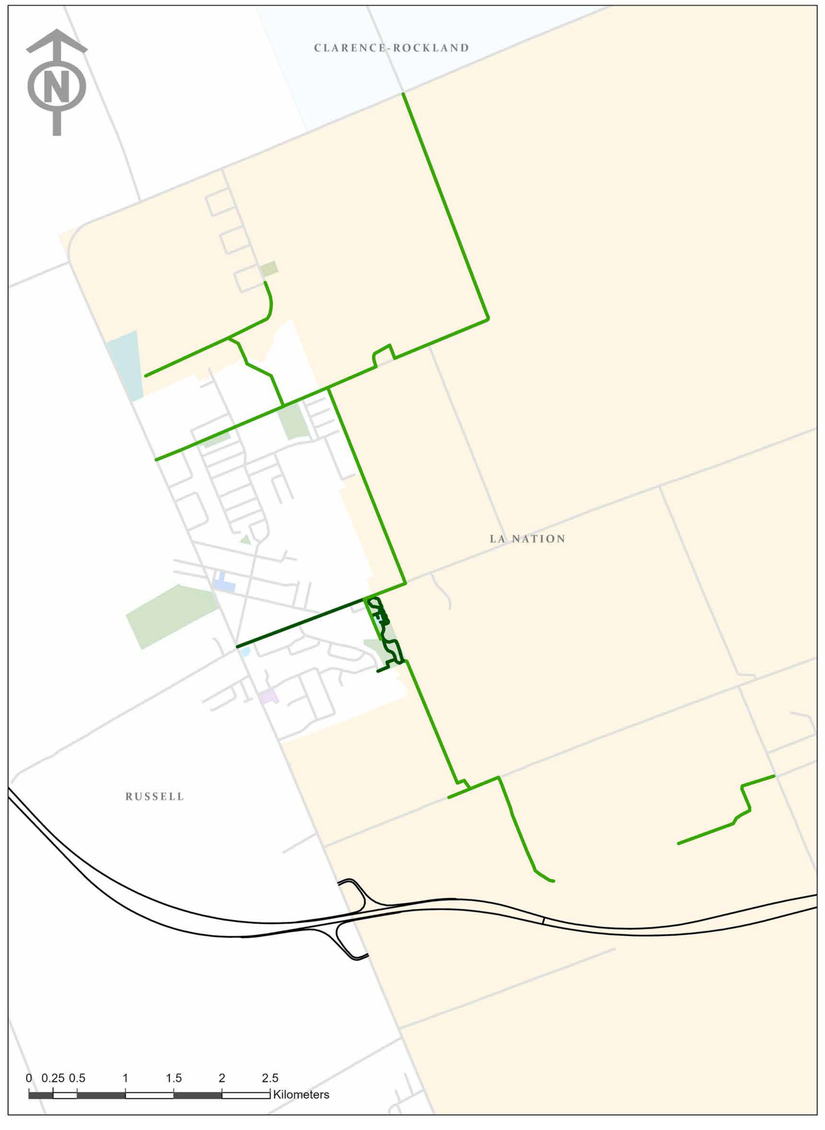


EXISTING AND PLANNED ACTIVE TRANSPORT NETWORK, LIMOGES
RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF EXISTANT ET PRÉVU, LIMOGES

RÉSEAU PIÉTONNIER
PEDESTRIAN NETWORK



RÉSEAU CYCLABLE
CYCLING NETWORK



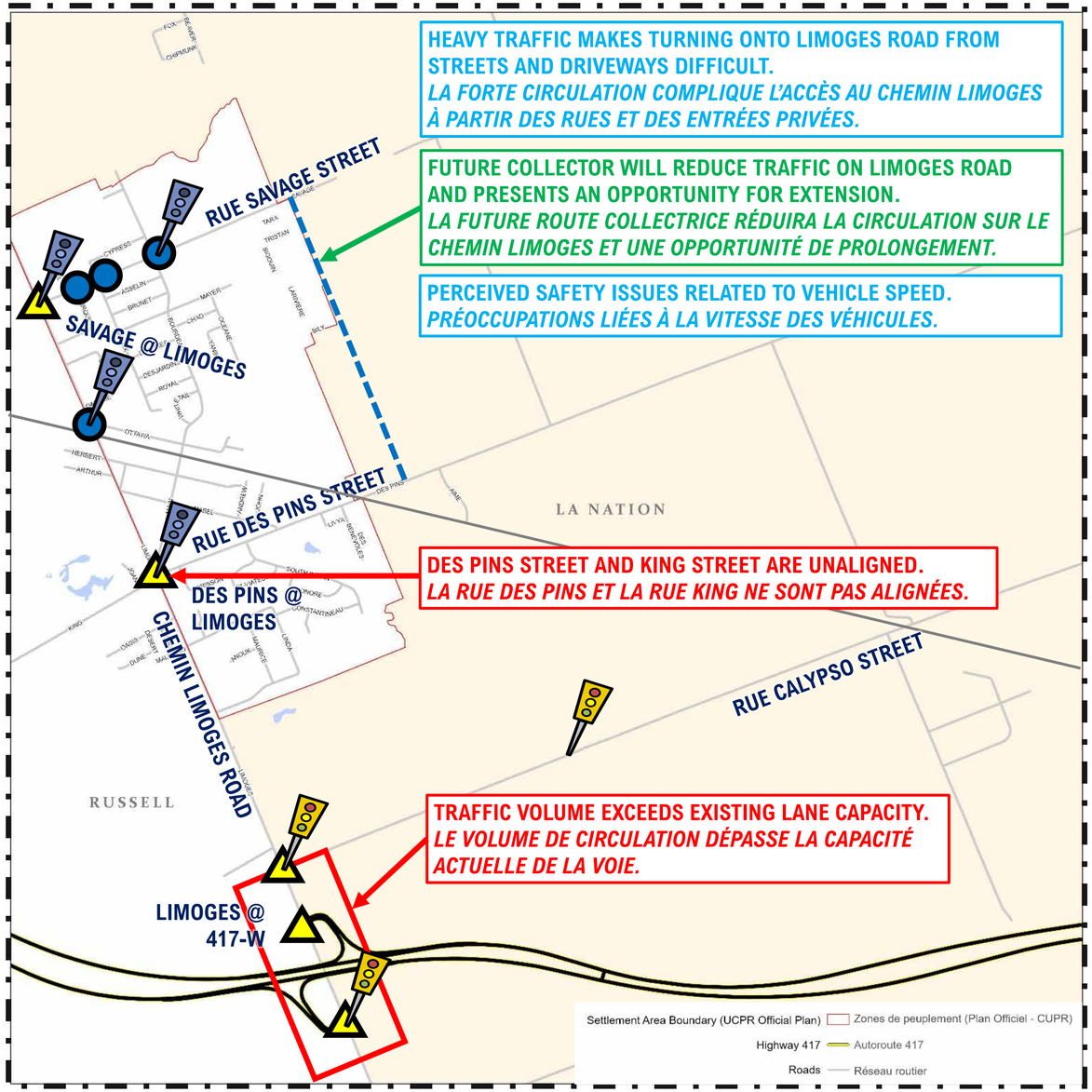
	PEDESTRIAN NETWORK *RÉSEAU PIÉTONNIER*	CYCLING NETWORK *RÉSEAU CYCLABLE*
EXISTING *EXISTANT*		
PLANNED *PRÉVU*		

Schools & Daycares	Écoles et garderies
Community Facilities	Installations communautaires
Seniors' Housing	Logement des aînés
Parks & Campgrounds	Parcs et terrains de camping



ROAD NETWORK ANALYSIS, LIMOGES | *ANALYSE DU RÉSEAU ROUTIER, LIMOGES*

ISSUES AND OPPORTUNITIES
ENJEUX ET POSSIBILITÉS



PLANNED COLLECTOR
COLLECTRICE PRÉVUE

FUTURE CAPACITY CONSTRAINT
PROBLÈMES FUTURS DE CAPACITÉ

INTERSECTION UPGRADES PREVIOUSLY RECOMMENDED
AMÉLIORATIONS D'INTERSECTION DÉJÀ RECOMMANDÉES

SIGNALIZATION PREVIOUSLY RECOMMENDED
SIGNALISATION DÉJÀ RECOMMANDÉ

EXISTING SIGNAL
FEU DE SIGNALISATION EXISTANT

HIGHLIGHTED PUBLIC CONCERN
PRÉOCCUPATION SOULEVÉE PAR LE PUBLIC

OBSERVED ISSUE
ENJEU OBSERVÉ

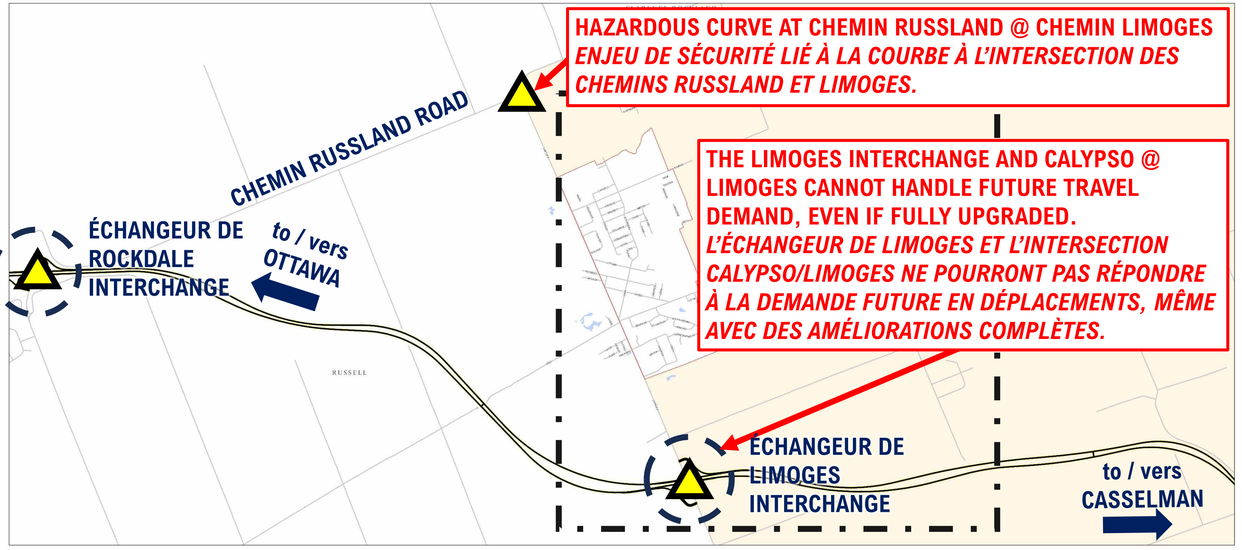
OPPORTUNITY
POSSIBILITÉ

KEY TAKEAWAYS

- Traffic on Limoges driven by Calypso Water Park traffic is a major challenge
- Future residential growth creates a second major challenge
- An alternate route to/from Calypso Water Park and Limoges is essential to supporting future residential growth

CONSTATS CLÉS

- La circulation générée par le parc Calypso constitue un défi majeur sur le chemin Limoges
- La croissance résidentielle future représente un deuxième défi important
- Un lien routier additionnel entre le parc Calypso et Limoges est essential pour soutenir la croissance résidentielle future





Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

ACTIVE TRANSPORT NETWORK ANALYSIS, LIMOGES
ANALYSE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF, LIMOGES

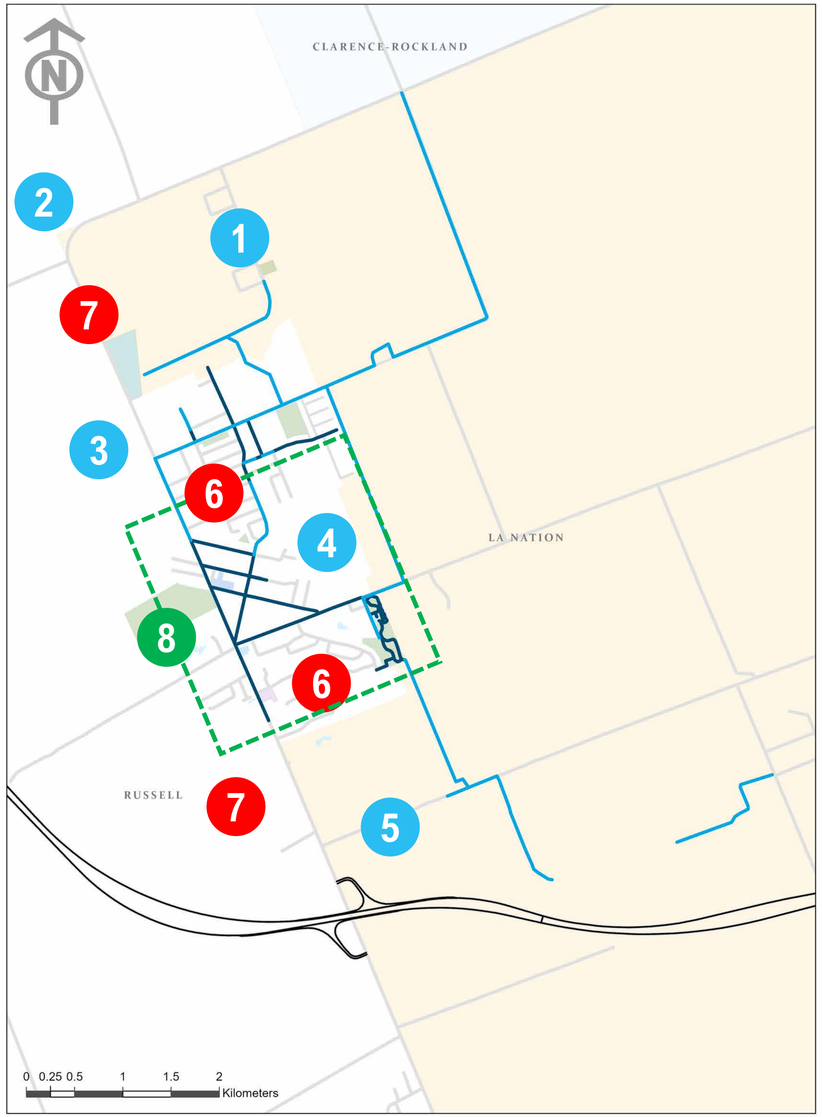
	PEDESTRIAN NETWORK *RÉSEAU PIÉTONNIER*	CYCLING NETWORK *RÉSEAU CYCLABLE*
EXISTING *EXISTANT*		
PLANNED *PRÉVU*		

HIGHLIGHTED PUBLIC CONCERN
PRÉOCCUPATION SOULEVÉE PAR LE PUBLIC

OBSERVED ISSUE
ENJEU OBSERVÉ

OPPORTUNITY
POSSIBILITÉ

RÉSEAU PIÉTONNIER
PEDESTRIAN NETWORK



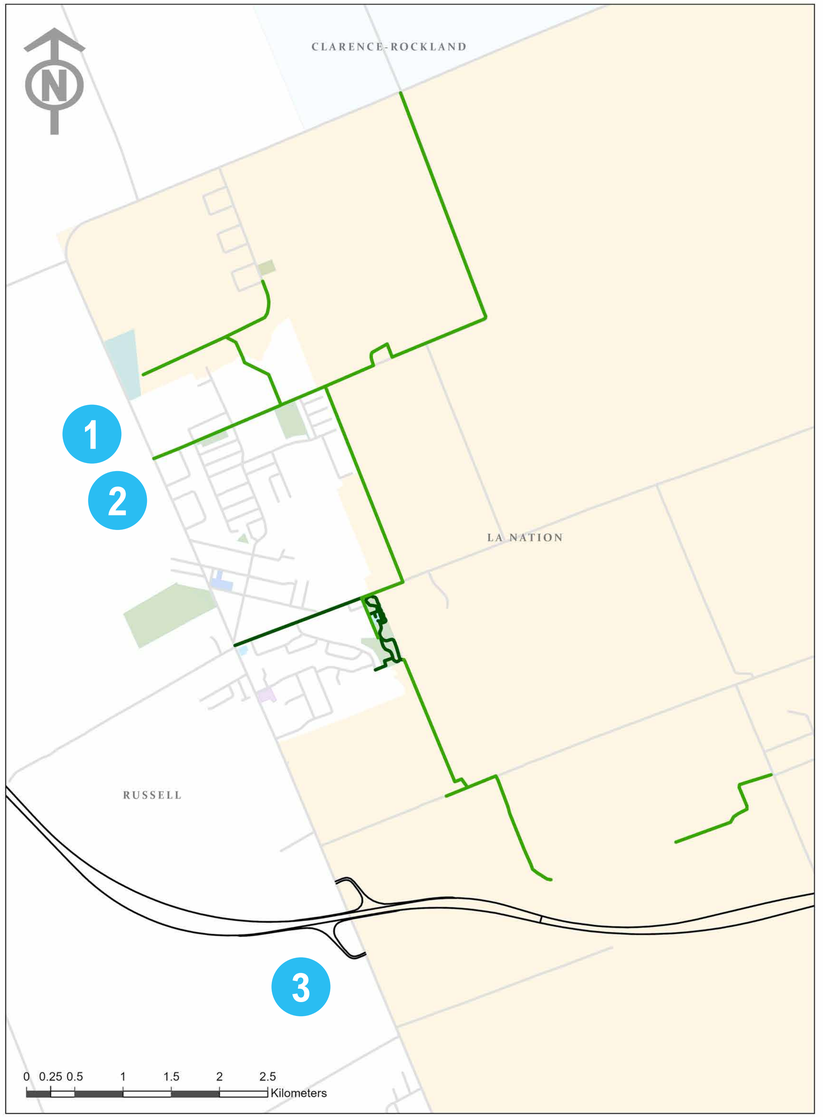
ISSUES AND OPPORTUNITIES

1. NO SIDEWALKS NORTH TO CAMBRIDGE FOREST ESTATES
2. NO SIDEWALKS ALONG THE CURVE ON SAUMURE ROAD
3. DANGEROUS CONNECTION TO SPORTSPLEX AND ST-VIATEUR ELEMENTARY
4. NO EXISTING SIDEWALKS ON BOURDEAU STREET NORTH OF OTTAWA STREET
5. NO CONNECTION TO CALYPSO STREET
6. NO SIDEWALKS ON THESE LOCAL ROADS
7. LIMITED EXTENT OF SIDEWALKS ON LIMOGES ROAD.
8. WELL-CONNECTED NETWORK IN CORE AREA

ENJEUX ET POSSIBILITÉS

1. AUCUN TROTTOIR VERS LE NORD JUSQU'A CAMBRIDGE FOREST ESTATES
2. AUCUN TROTTOIR LE LONG DE LA COURBE SUR LE CHEMIN SAUMURE
3. LIEN DANGEREUX VERS LE COMPLEXE SPORTIF ET L'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE
4. AUCUN TROTTOIR EXISTANT SUR LA RUE BOURDEAU AU NORD DE LA RUE OTTAWA
5. AUCUN LIEN AVEC À LA RUE CALYPSO
6. AUCUN TROTTOIR SUR CES RUES LOCALES
7. PEU DE TROTTOIRS SUR LE CHEMIN LIMOGES.
8. RÉSEAU BIEN CONNECTÉ DANS LE SECTEUR CENTRAL

RÉSEAU CYCLABLE
CYCLING NETWORK



ISSUES AND OPPORTUNITIES

1. DANGEROUS, NARROW, AND POORLY MAINTAINED CONNECTION TO SPORTSPLEX AND ST-VIATEUR ELEMENTARY
2. POOR OR UNPROTECTED CYCLING AREAS ON LIMOGES ROAD
3. UNSAFE CONNECTION OVER HIGHWAY 417 TO EMBRUN, RUSSELL, AND CAMBRIDGE PUBLIC SCHOOL
4. DEPENDENCE ON CARS FOR SHORT TRIPS
5. TRAIL NETWORK PROVIDES OFF-ROAD CONNECTIONS TO SPORTSPLEX, ST-VIATEUR ELEMENTARY, CALYPSO WATER PARK, AND LAROSE FOREST

ENJEUX ET POSSIBILITÉS

1. LIEN ÉTROIT, DANGEREUX, ET MAL ENTRETENU VERS LE COMPLEXE SPORTIF ET L'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE ST-VIATEUR
2. AMÉNAGEMENTS CYCLABLES INSUFFISANTS OU NON PROTÉGÉS SUR LE CHEMIN LIMOGES,
3. TRAVERSÉE NON SÉCURITAIRE DE L'AUTOROUTE 417 VERS EMBRUN, RUSSELL, ET L'ÉCOLE PUBLIQUE CAMBRIDGE
4. RECOURS À L'AUTOMOBILE POUR LES COURTS DÉPLACEMENTS
5. LE RÉSEAU DE SENTIERS OFFRE DES LIENS HORS ROUTE VERS LE COMPLEXE SPORTIF, L'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE ST-VIATEUR, LE PARC AQUATIQUE CALYPSO ET LA FORÊT LAROSE



EVALUATION OF SOLUTIONS | *ÉVALUATION DES SOLUTIONS*

CRITERIA *Critère*	Solution 1: Business As Usual *Scénario de référence*	Solution 2: Active Transportation and Transit *Transport actif et transport en commun*	Solution 3: Road Network *Réseau routier*	Solution 4: Combination 2+3 *Combinaison 2+3*
Consistency with UCPR Official Plan *Compatibilité avec le Plan officiel des CUPR*	◔	◕	◔	●
Improves choices in travel mode *Élargit le choix de modes de déplacement*	◔	●	○	●
Improves network connectivity and efficiency *Améliore la connectivité et l'efficacité du réseau*	◔	◔	◕	●
Supports environmental and social sustainability *Favorise la durabilité environnementale et sociale*	◕	●	◔	◕
Financially sustainable *Viable sur le plan financier*	●	●	◔	◕
Supports future population and employment growth *Soutient la croissance future de la population et de l'emploi*	○	○	●	●
Comment	**Current plans alone are insufficient.** ***Les plans actuels ne suffisent pas.***	**Sidewalks, bike facilities, trails and public transit are important but cannot support expected growth alone.** ***Les trottoirs, les aménagements cyclables, les sentiers et le transport en commun sont importants, mais ne suffisent pas à eux seul pour soutenir la croissance prévue.***	**Effective in accommodating future growth but costly and complex.** ***Efficace pour soutenir la croissance future, mais coûteuse et complexe.***	**An integrated approach is recommended to meet all criteria.** ***Une approche intégrée est recommandée pour répondre à tous les critères.***

○ Does not fulfill criteria
Ne réponds pas aux critères

◔ ◕ Partially fulfills criteria
Réponds partiellement aux critères

● Fulfills criteria
Réponds aux critères

SUMMARY OF ROAD NETWORK ALTERNATIVES

CRITERIA	Intersection Upgrades: Roundabouts	Intersection Upgrades: Signalization	Realigning King and Des Pins	Widening of Limoges	Extending the Planned Collector	Construct a H417 New Interchange
Description	Install roundabouts where suitable and warranted along Limoges Road.	Install signals where suitable and warranted along Limoges Road.	Acquire land on either side of Limoges Road at King/Des Pins/Limoges to realign King with Des Pins.	Add additional travel lanes along Limoges Road.	Extend the planned collector south, build a new collector, or upgrade Gagnon Sideroad.	Work with MTO to construct a new H417 interchange between Limoges and Casselman.
Explanation of Benefits	• Address road network capacity issues triggered by municipal growth. • Gateway feature, natural traffic calming measure. • Reduce more severe collision types (i.e., angled, head-on).	• Address road network capacity issues triggered by municipal growth. • More efficient for pedestrian and cyclist crossings	A realignment with traffic signals greatly improves traffic flow, capacity and intersection safety.	Greatly improves traffic flow and long-term capacity.	• Provides alternate connection to Calypso and Casselman. • Improves connectivity for pedestrians and cyclists on the east side of Limoges. • Provide network redundancy, extends operational life of Limoges.	• Economic boon for Innovation Park employment node. • Reduces truck traffic on Limoges. • Provides alternate route to/from Calypso Water Park. • Reduces traffic demand on Limoges and extends. operational life of Limoges interchange.
Explanation of Costs	• Potentially large land acquisition requirements. • Greater challenges for pedestrian and cyclists to navigate.	• Some land acquisition requirements for turning lanes. • Higher risk for severe collisions.	Land acquisition is required to realign Des Pins.	Increases crossing time for pedestrians and cyclists.	• Possible impacts to an unevaluated wetland • Potentially significant environmental and financial impacts. • Will require an additional railroad crossing at-grade.	• Significant financial cost • Depending on alignment, may cross an unevaluated wetland, with large environmental and financial costs.
Implementation Notes	• Either Traffic Signals or Roundabouts can be considered. The ultimate decision requires joint approval from the Township of Russell, UCPR, and The Nation. • Opportunity to apply contemporary design standards and improve accessibility, such as sidewalk widths and bike facility integration.			The protected right-of-way is sufficient if a compact cross-section is adopted (with reduced buffer between traffic and active users).	• Additional studies required. • Approval from CN Rail required.	• Additional studies required. • MTO approval required.

SOMMAIRE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LE RÉSEAU ROUTIER

CRITÈRES	Améliorations aux intersections : carrefours giratoires	Améliorations aux intersections : feux de circulation	Réalignement des rues King et des Pins	Élargissement du chemin Limoges	Prolongement de la route collectrice prévue	Construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 417
Description	Installer des carrefours giratoires aux endroits appropriés et justifiés le long du chemin Limoges.	Installer des feux de circulation aux endroits appropriés et justifiés le long du chemin Limoges.	Acquérir des terrains de part et d'autre du chemin Limoges, à l'intersection King/des Pins/Limoges, afin d'aligner la rue King avec la rue des Pins.	Ajouter des voies de circulation sur le chemin Limoges.	Prolonger la route collectrice prévue vers le sud, construire une nouvelle route collectrice ou améliorer la montée Gagnon.	Collaborer avec le MTO afin de construire un nouvel échangeur sur l'autoroute 417 entre Limoges et Casselman.
Avantages	• Répond aux enjeux de capacité du réseau routier liés à la croissance municipale. • Défini l'entrée du secteur et contribue à modérer la circulation. • Réduit les types de collisions les plus graves, notamment les collisions à angle droit et frontales.	• Répond aux enjeux de capacité du réseau routier liés à la croissance municipale. • Facilite les traversées pour les piétons et les cyclistes.	Le réalignement avec des feux de circulation améliore grandement la fluidité, la capacité et la sécurité de l'intersection.	Améliore grandement la fluidité et la capacité à long terme.	• Offre un lien routier additionnel vers Calypso et le village de Casselman. • Améliore les liens piétons et cyclables du côté est de Limoges. • Ajoute un lien supplémentaire au réseau et prolonge la durée de vie fonctionnelle du chemin Limoges.	• Stimule le développement économique du Parc Innovation. • Réduit la circulation des camions sur le chemin Limoges. • Offre un lien routier additionnel vers le parc aquatique Calypso. • Réduit la demande sur le chemin Limoges et prolonge la durée de vie fonctionnelle de l'échangeur de Limoges.
Coûts et contraintes	• Peut nécessiter d'importantes acquisitions de terrains. • Traversées plus difficiles pour les piétons et les cyclistes.	• Certaines acquisitions de terrain peuvent être requises pour les voies de virage. • Risque plus élevé de collisions graves.	L'acquisition de terrain est requise pour réaligner la rue des Pins.	Augmente le temps de traversée pour les piétons et les cyclistes.	• Impacts possibles sur une zone humide non évaluée. • Impacts environnementaux et financiers potentiellement importants. • Nécessite un nouveau passage à niveau avec le chemin de fer.	• Coût financier important. • Selon le tracé, le projet pourrait traverser une zone humide non évaluée, entraînant d'importants coûts environnementaux et financiers.
Notes de mise en oeuvre	• Des feux de circulation ou des carrefours giratoires peuvent être envisagés. La décision finale nécessite l'approbation conjointe de la Municipalité de Russell, des CUPR et de la Municipalité de La Nation. • Possibilité d'appliquer les normes de conception actuelles et d'améliorer l'accessibilité, notamment la largeur des trottoirs et l'intégration des aménagements cyclables.			L'emprise protégée est suffisante si une coupe type compacte est choisie, avec une zone tampon réduite entre la circulation et les usagers actifs.	Études supplémentaires requises. Approbation du CN requise.	Études supplémentaires requises. Approbation du MTO requise.

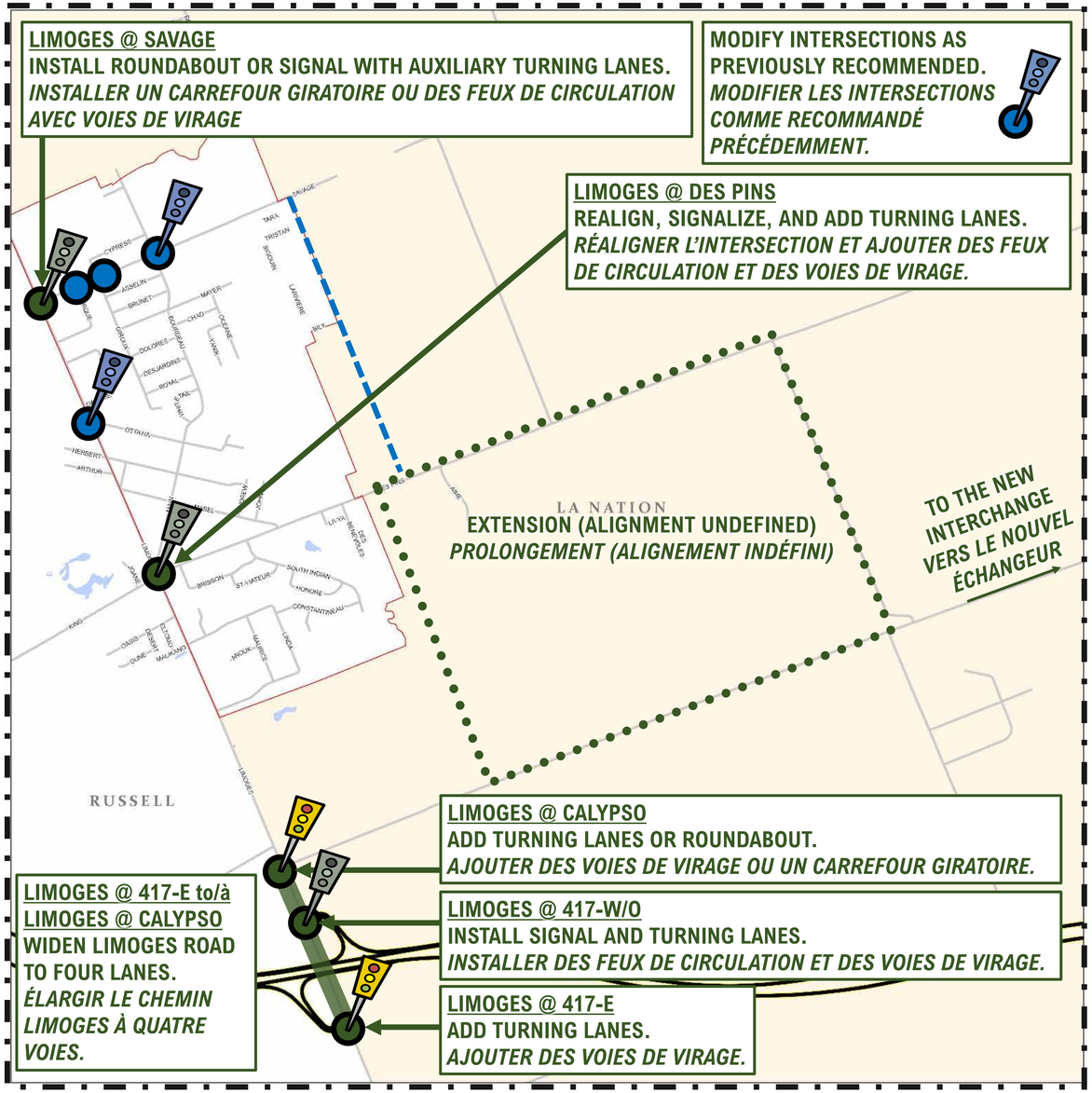


Transportation Master Plan
Public Open House

Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

ROAD NETWORK RECOMMENDATIONS, LIMOGES
RECOMMANDATIONS POUR LE RÉSEAU ROUTIER, LIMOGES



INTERSECTION UPGRADES RECOMMENDED
AMÉLIORATIONS D'INTERSECTION DÉJÀ RECOMMANDÉES

INTERSECTION UPGRADES PREVIOUSLY RECOMMENDED
AMÉLIORATIONS D'INTERSECTION DÉJÀ RECOMMANDÉES

PLANNED COLLECTOR
COLLECTRICE PRÉVUE

SIGNAL RECOMMENDED
FEU DE SIGNALISATION RECOMMANDÉ

SIGNAL PREVIOUSLY RECOMMENDED
FEU DE SIGNALISATION DÉJÀ RECOMMANDÉ

EXISTING SIGNAL
FEU DE SIGNALISATION EXISTANT

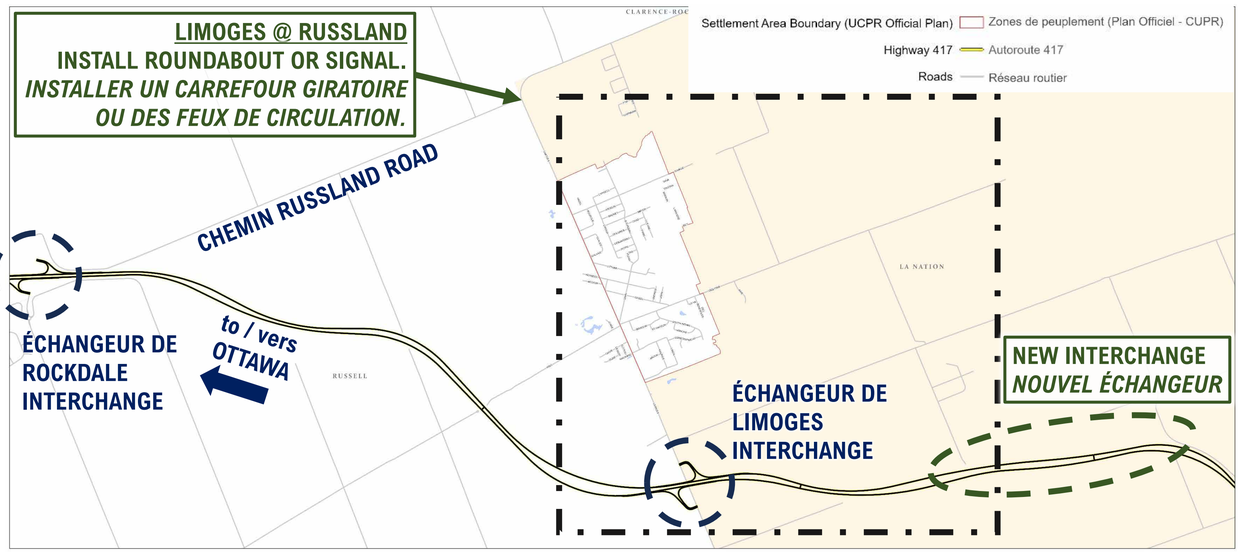
RECOMMENDED ACTION
ACTION RECOMMANDÉE

OTHER RECOMMENDATIONS

- Consider local traffic calming measures as part of traffic calming/speed management framework
- Consider the adoption of road-class sensitive access requirements to ensure accesses are safe to use and reduce the future number of accesses onto major roads.

AUTRES RÉCOMMANDATIONS

- Envisager des mesures locales de modération de la circulation dans le cadre du plan de la stratégie de gestion de la vitesse
- Envisager des exigences d'accès adaptées à la classification routière afin d'assurer des accès sécuritaires et de limiter les accès futurs sur les routes principales.





Active transportation network alternative solutions

The evaluation of different active transportation (AT) infrastructure solutions to address the identified needs involved one of or a combination of the following approaches.

- "Business as Usual"
- Invest in AT infrastructure
  - New sidewalks
  - New cycling facilities

While the currently-planned active transportation network (the "Business As Usual" approach) addresses many of the existing network's gaps, additional infrastructure and policies will be needed to achieve the long-term objectives set by the Municipality.

The most viable alternative solution is to invest in new AT infrastructure and adopt new active transportation policies. This approach is cost-effective, financially and environmentally sustainable, and promotes equity, inclusivity and accessibility for all users.

A strategic AT implementation plan can leverage future road network infrastructure projects as opportunities to also expand the AT network.

Solutions alternatives pour le réseau de transport actif

L'évaluation a porté sur les approches suivantes, seules ou combinées :

- Scénario de référence
- Investir dans les infrastructures de transport actif
  - Nouveaux trottoirs
  - Nouveaux aménagements cyclables

Le réseau de transport actif déjà prévu, soit le scénario de référence, comble plusieurs lacunes, mais des infrastructures et politiques additionnelles seront nécessaires pour atteindre les objectifs à long terme.

La solution alternative la plus viable consiste à investir dans de nouvelles infrastructures de transport actif et à adopter de nouvelles politiques en matière de transport actif. Cette approche est efficace, viable sur les plans financier et environnemental et favorise l'équité, l'inclusion et l'accessibilité pour tous les usagers.

Un plan stratégique de mise en oeuvre du transport actif peut profiter des futurs projets routiers pour élargir le réseau de transport actif.



Transportation Master Plan
Public Open House

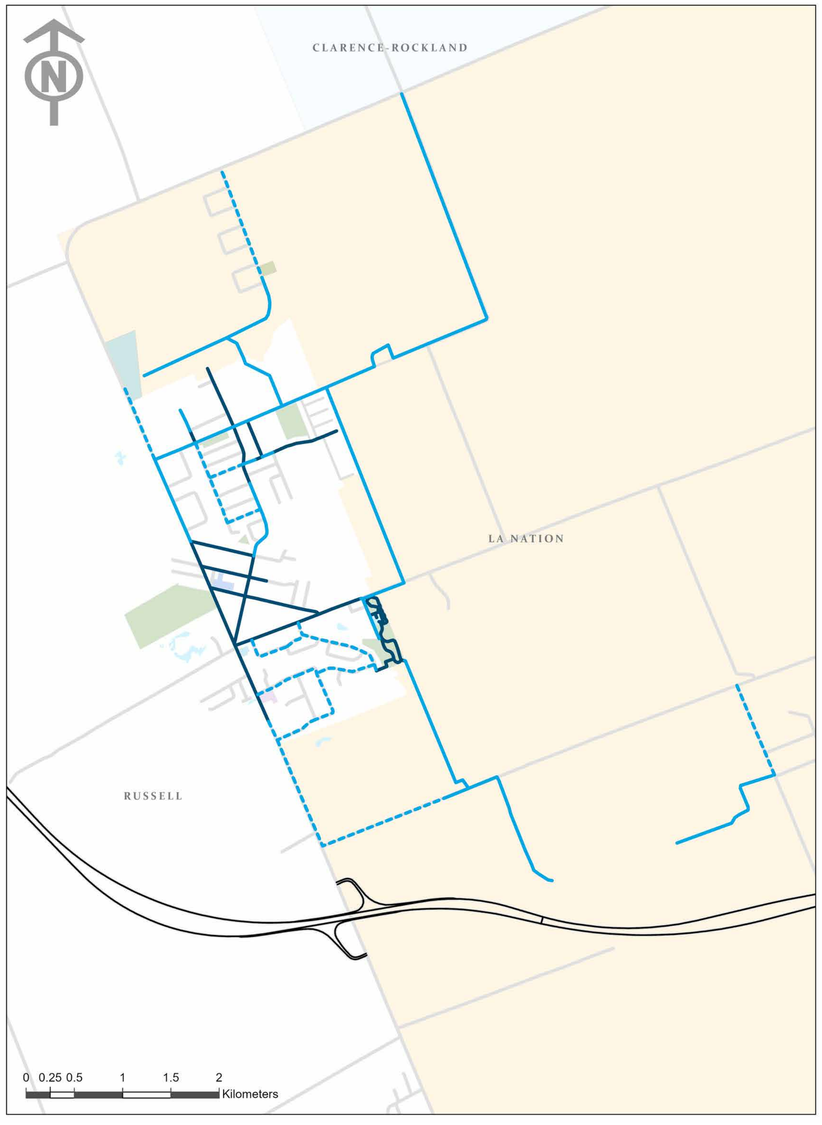
Plan directeur des transports
Séance d'information publique

La / The Nation
MUNICIPALITÉ | MUNICIPALITY

ACTIVE TRANSPORT NETWORK RECOMMENDATIONS, LIMOGES
RÉCOMMANDATIONS POUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF, LIMOGES

	PEDESTRIAN NETWORK *RÉSEAU PIÉTONNIER*	CYCLING NETWORK *RÉSEAU CYCLABLE*
EXISTING *EXISTANT*		
PLANNED *PRÉVU*		
RECOMMENDED *RECOMMANDÉ*		

RÉSEAU PIÉTONNIER
PEDESTRIAN NETWORK



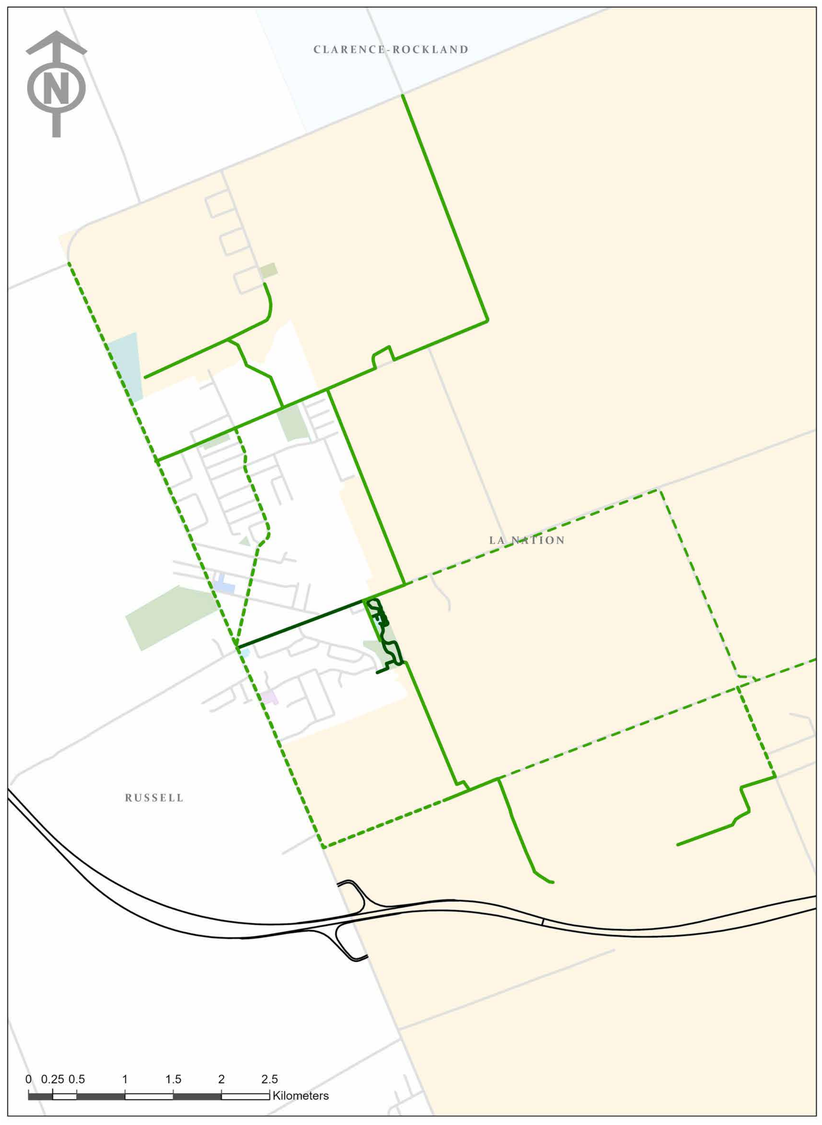
RECOMMENDATIONS

- ADD MULTI-USE PATHWAY OR SIDEWALK NORTH TO SCHOOL AND SPORTSPLEX.
- ON LOCAL STREETS WITH NOTED SAFETY ISSUES, CONSIDER THE FOLLOWING:
  1. IMPLEMENT SIDEWALKS ON ONE SIDE OF THE STREET.
  2. RESTRICT PARKING TO ONE SIDE OF THE STREET TO CREATE SPACE FOR VULNERABLE ROAD USERS.
  3. TRAFFIC CALMING AND/OR SPEED MANAGEMENT MEASURES
- IN EXISTING AND FUTURE CORE AREAS, PROVIDE SIDEWALKS ON BOTH SIDES OF THE STREET TO SUPPORT A WALKABLE CORE.
- EXTEND SIDEWALK SOUTH TO CALYPSO STREET.
- ADD SIDEWALK ON CALYPSO FROM LIMOGES ROAD TO CALYPSO WATER PARK.

RECOMMANDATIONS

- CRÉER UN SENTIER MULTIFONCTIONNEL OU UN TROTTOIR VERS LE NORD JUSQU'AU COMPLEXE SPORTIF ET À L'ÉCOLE.
- SUR LES RUES LOCALES OÙ DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ONT ÉTÉ SOULEVÉS, ENVISAGER CE QUI SUIT :
  1. AMÉNAGER UN TROTTOIR D'UN CÔTÉ DE LA RUE.
  2. LIMITER LE STATIONNEMENT À UN SEUL CÔTÉ AFIN DE CRÉER DE L'ESPACE POUR LES USAGERS VULNÉRABLES.
  3. METTRE EN PLACE DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION ET/OU DE GESTION DE LA VITESSE.
- DANS LES SECTEURS CENTRAUX EXISTANTS ET FUTURS, PRÉVOIR DES TROTTOIRS DES DEUX CÔTÉS DE LA RUE AFIN DE FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED.
- PROLONGER LE TROTTOIR VERS LE SUD JUSQU'À LA RUE CALYPSO.
- AMÉNAGER UN TROTTOIR SUR LA RUE CALYPSO DU CHEMIN LIMOGES JUSQU'AU PARC AQUATIQUE CALYPSO.

RÉSEAU CYCLABLE
CYCLING NETWORK



RECOMMENDATIONS

- ADD MULTI-USE PATHWAY OR SIDEWALK NORTH TO SCHOOL AND SPORTSPLEX.
- PROVIDE PROTECTED BIKE LANES FROM SAVAGE STREET SOUTH TO CALYPSO STREET AND THE WATER PARK.
- COORDINATE WITH MTO TO PROVIDE A SEPARATED MULTI-USE FACILITY ACROSS THE 417
- IMPLEMENT PLANNED MULTI-USE PATHWAYS AND COLLABORATE WITH UCPR TO PAVE SHOULDERS ALONG REGIONAL CYCLING ROUTES TO PROMOTE CONNECTIVITY BETWEEN VILLAGES.

RECOMMANDATIONS

- CRÉER UN SENTIER MULTIFONCTIONNEL OU UN TROTTOIR VERS LE NORD JUSQU'À L'ÉCOLE ET AU COMPLEXE SPORTIF.
- AMÉNAGER DES VOIES CYCLABLES PROTÉGÉES DE LA RUE SAVAGE VERS LE SUD JUSQU'À LA RUE CALYPSO ET AU PARC AQUATIQUE.
- COLLABORER AVEC LE MTO POUR AMÉNAGER UN LIEN MULTIFONCTIONNEL SÉPARÉ POUR TRAVERSER L'AUTOROUTE 417.
- METTRE EN PLACE LES SENTIERS MULTIFONCTIONNELS PRÉVUS ET COLLABORER AVEC LES CUPR POUR PAVER LES ACCOTEMENTS LE LONG DES ROUTES CYCLABLES RÉGIONALES AFIN D'AMÉLIORER LES LIENS ENTRE LES VILLAGES.



St-Isidore



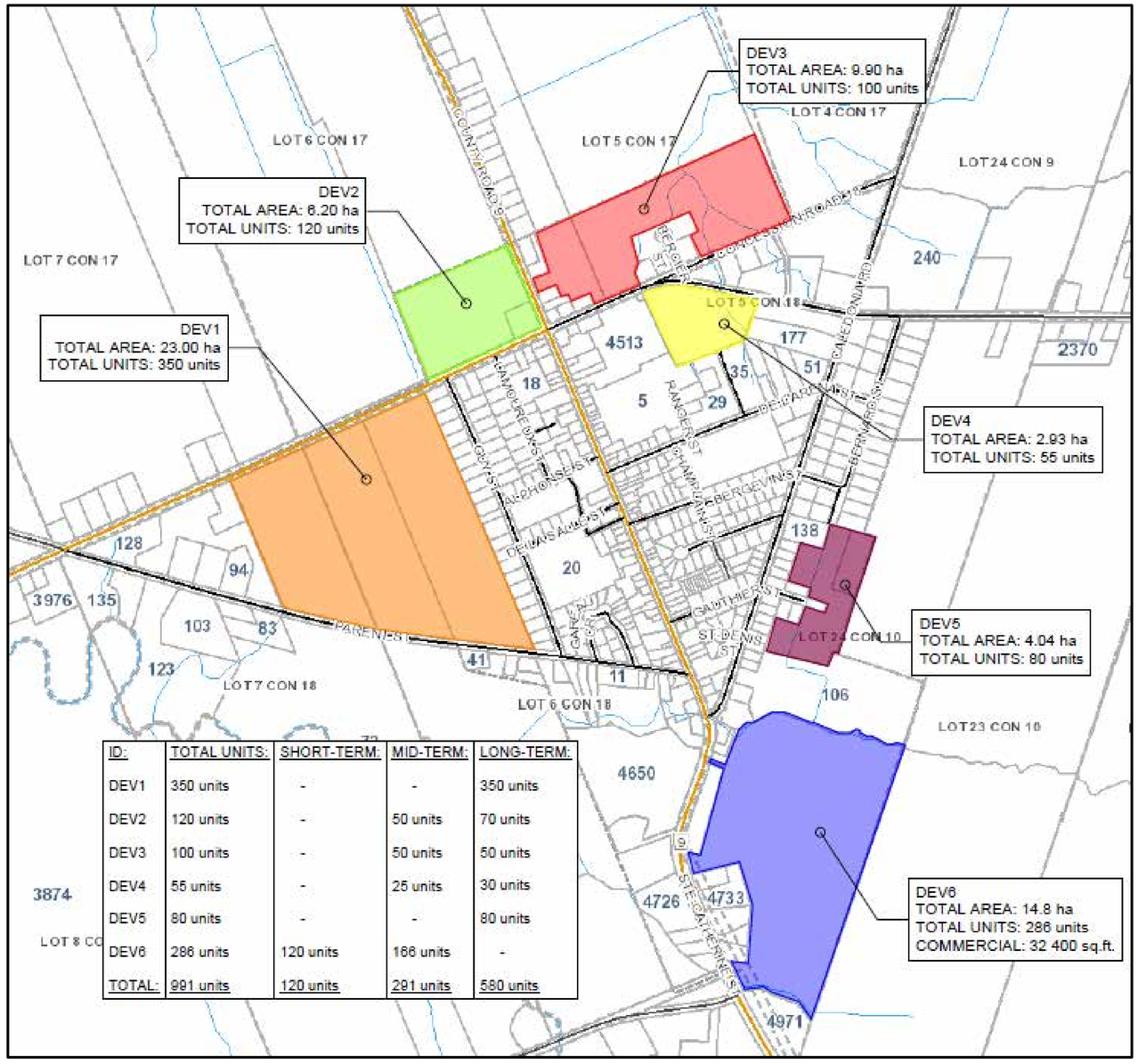


LONG-TERM GROWTH PROJECTIONS

Growth projections in St-Isidore were based on estimate unit counts for upcoming developments. These were divided into short-term, mid-term, and long-term developments, with a total nearing 1,000.

PROJECTIONS DE CROISSANCE À LONG TERME

À St-Isidore, les projections de croissance ont été fondées sur le nombre estimé d'unités prévues dans les projets de développement à venir. Ces projets ont été répartis entre le court, le moyen et le long terme, pour un total approchant 1 000 unités.



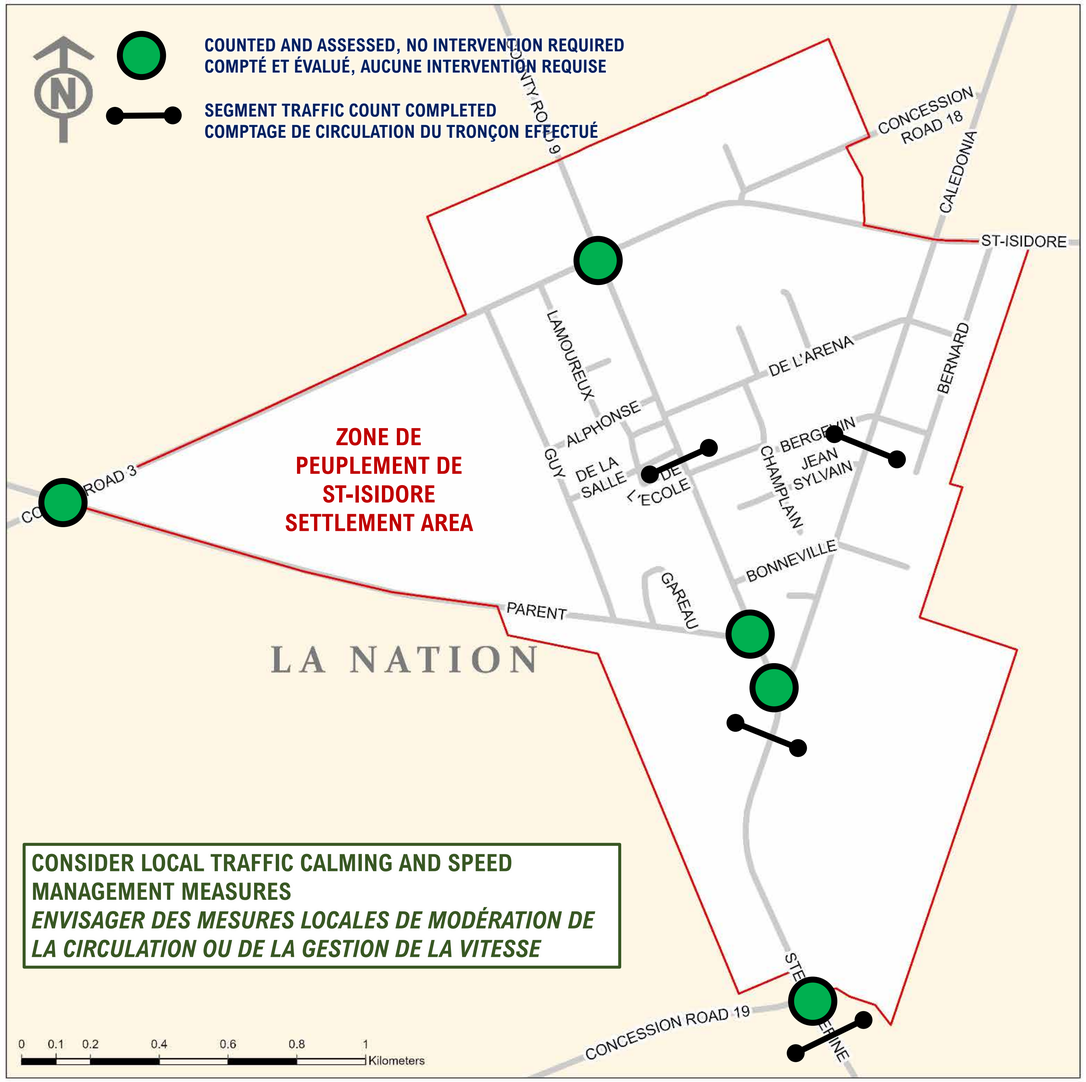
ID:	TOTAL UNITS:	SHORT-TERM:	MID-TERM:	LONG-TERM:
DEV1	350 units	-	-	350 units
DEV2	120 units	-	50 units	70 units
DEV3	100 units	-	50 units	50 units
DEV4	55 units	-	25 units	30 units
DEV5	80 units	-	-	80 units
DEV6	286 units	120 units	166 units	-
TOTAL:	991 units	120 units	291 units	580 units

NETWORK ANALYSIS, ST-ISIDORE
ANALYSE DES RÉSEAUX, ST-ISIDORE

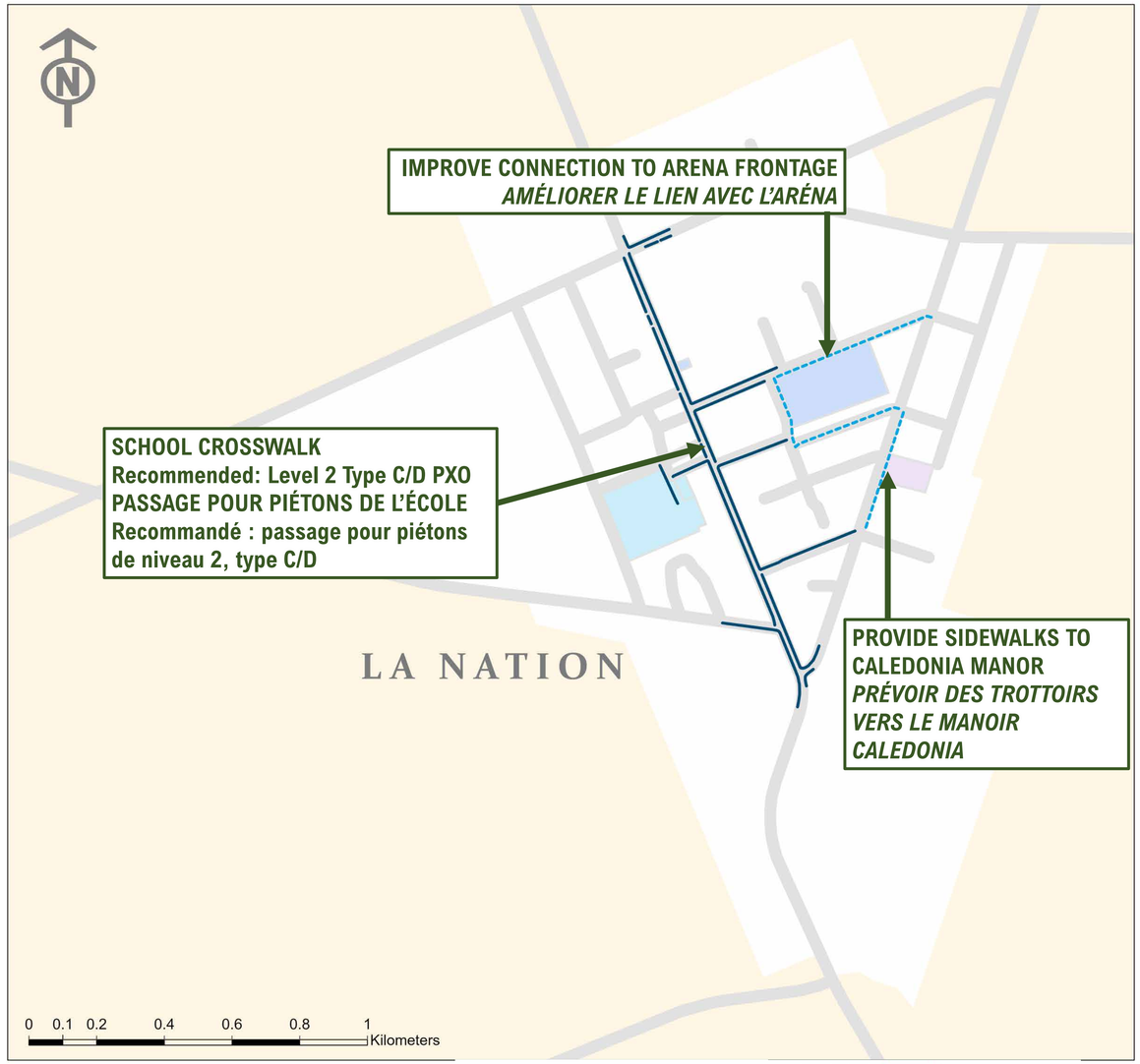
HIGHLIGHTED PUBLIC CONCERN
PRÉOCCUPATION SOULEVÉE PAR LE PUBLIC

RECOMMENDED ACTION
ACTION RECOMMANDÉE

ROAD NETWORK | RÉSEAU ROUTIER



PEDESTRIAN NETWORK | RÉSEAU PIÉTONNIER




FROMAGE
St-Albert
CHEESE




CENTRE COMMUNAUTAIRE
St-Albert
COMMUNITY CENTRE

St-Albert

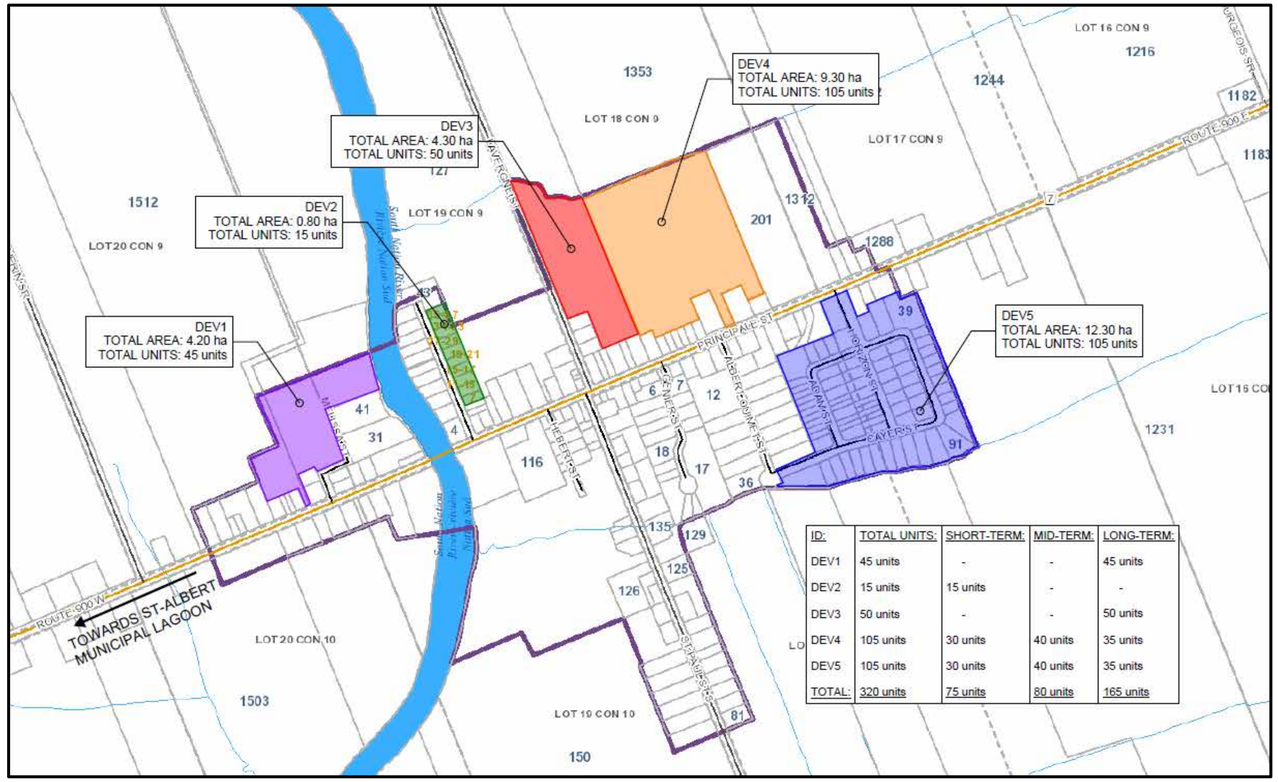


LONG-TERM GROWTH PROJECTIONS

Growth projections in St-Albert were based on estimate unit counts for upcoming developments. These were divided into short-term, mid-term, and long-term developments, with a total of 320 units.

PROJECTIONS DE CROISSANCE À LONG TERME

À St-Albert, les projections de croissance ont été fondées sur le nombre estimé d'unités prévues dans les projets de développement à venir. Ces projets ont été répartis entre le court, le moyen et le long terme, pour un total de 320 unités.

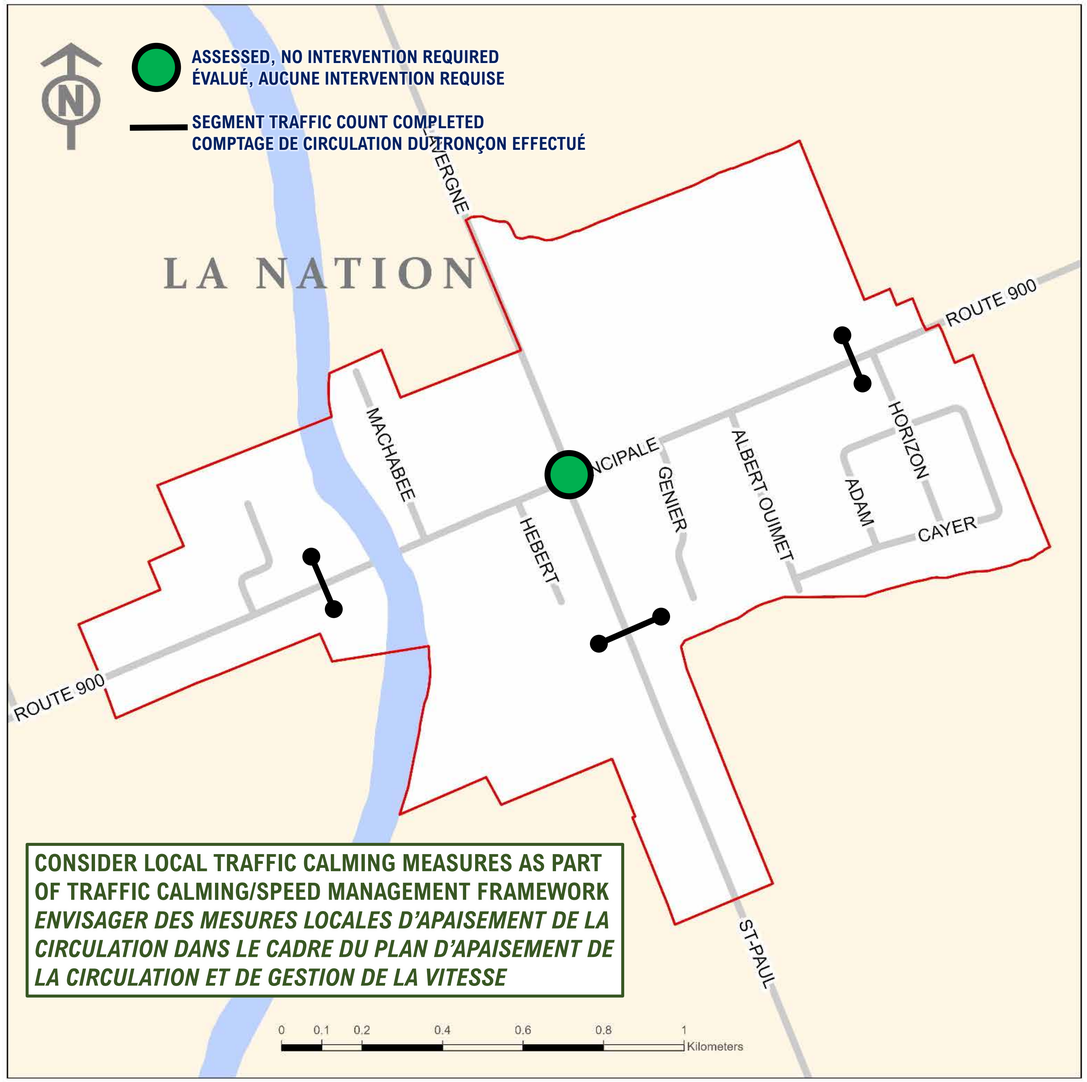


NETWORK ANALYSIS, ST-ALBERT
ANALYSE DES RÉSEAUX, ST-ALBERT

HIGHLIGHTED PUBLIC CONCERN
PRÉOCCUPATION SOULEVÉE PAR LE PUBLIC

RECOMMENDED ACTION
ACTION RECOMMANDÉE

ROAD NETWORK | RÉSEAU ROUTIER



PEDESTRIAN NETWORK | RÉSEAU PIÉTONNIER



SUPPORTING TRANSPORTATION POLICIES

The TMP reviewed different transportation supporting policies that can help achieve the vision and objectives set by The Nation.

POLICY THEME	DESCRIPTION	PURPOSE
Road Classification and Standard Municipal Cross-Sections	Set of road classifications with accompanying standard cross sections (including active transport facilities) and thresholds for reclassification.	Support cohesive transportation planning and a clear vision for road upgrades and works. Inform right-of-way protection requirements.
Sidewalk and Cycling Facility Policy	Regulation for sidewalk and cycling facility provision informed by road classification, land use, and OTM guidance. Include standards for lighting, surfacing, type of facility, and width.	Ensures planning and design best practices are applied that prioritize the comfort, convenience and safety of pedestrians and cyclists.
Goods Movement Policy	Regulation surrounding the movements of goods throughout The Nation, including truck routes.	Ensure the safe movement of goods throughout the network.
Transportation Impact Assessment Guidelines	Set of requirements for transportation impact assessment.	Support a well-informed development approvals process.
Subdivision Design Policy	Regulation surrounding block size, block configuration, and road typology of new subdivisions.	Encourage permeable and well-connected neighbourhoods for pedestrians, cyclists, and vehicles.
Traffic Calming and Speed Management Policy Framework	Clear framework for traffic calming measure implementation, including type of facility.	Support a standard, transparent approach to traffic calming implementation guided by public feedback and industry-standard engineering thresholds.
Roundabout Policy	Decision tool for roundabout, signalization, and all-way stop control implementation.	Set a municipal standard for intersection upgrade processes.
Corner Triangles Policy	Requirement for right-of-way protections at the corners of intersections to support future modifications.	Protect land to reduce future property acquisition costs as travel demand grows.
Transit Feasibility Study	Evaluate opportunities to re-introduce municipal and/or regional transit, including a commuter service to Ottawa.	Support development of a transit service for The Nation.

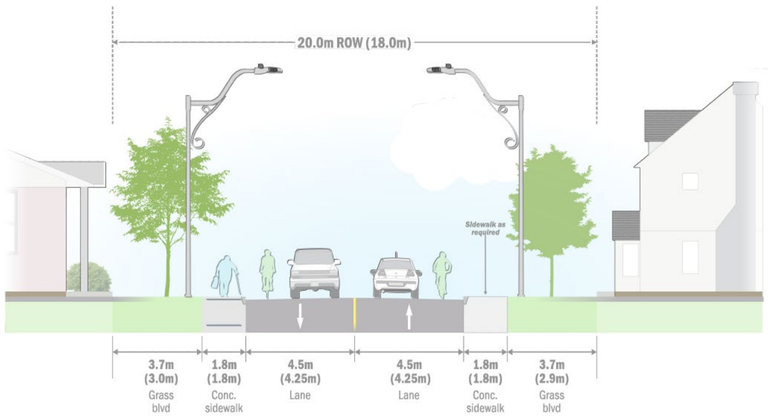
POLITIQUES DE SOUTIENS EN TRANSPORT

Le PDT a examiné diverses politiques pouvant contribuer à réaliser la vision et les objectifs de La Nation.

THÈME DE POLITIQUE	DESCRIPTION	OBJECTIF
Classification routière et coupes types municipales	Ensemble de classifications routières avec coupes types correspondantes, y compris les aménagements de transport actif et les seuils de reclassification.	Appuyer une planification cohérente du transport et une vision claire des améliorations et travaux routiers. Orienter les besoins de protection des emprises.
Politique sur les trottoirs et les aménagements cyclables	Règles encadrant l'aménagement de trottoirs et d'infrastructures cyclables selon la classification routière, l'utilisation du sol et les lignes directrices de l'OTM. Comprend des normes sur l'éclairage, le revêtement, le type d'aménagement et la largeur.	Veiller à l'application des bonnes pratiques de planification et de conception afin de prioriser le confort, la commodité et la sécurité des piétons et des cyclistes.
Politique sur le transport des marchandises	Règles encadrant le transport des marchandises dans La Nation, y compris les itinéraires pour camions.	Assurer le transport sécuritaire des marchandises sur le réseau.
Lignes directrices sur les études d'impact sur les transports	Exigences relatives aux études d'impact sur les transports.	Appuyer un processus d'approbation des projets d'aménagement fondé sur des renseignements complets.
Politique de conception des lotissements	Règles encadrant la taille et la configuration des îlots ainsi que la typologie routière des nouveaux lotissements.	Favoriser des quartiers bien connectés offrant plusieurs options de déplacement aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes.
Cadre de politiques sur la modération de la circulation et la gestion de la vitesse	Cadre clair pour la mise en oeuvre des mesures de modération de la circulation, y compris les types d'aménagements.	Assurer une approche uniforme et transparente, guidée par les commentaires du public et les seuils techniques reconnus.
Politique sur les carrefours giratoires	Outil d'aide à la décision pour la mise en place de carrefours giratoires, de feux de circulation et d'arrêts toutes directions.	Établir une norme municipale pour l'amélioration des intersections.
Politique sur les triangles d'emprise	Exiger la protection d'emprises aux coins des intersections afin de permettre de futures modifications.	Protéger les terrains afin de réduire les coûts futurs d'acquisition à mesure que la demande en déplacements augmente.
Étude de faisabilité du transport en commun	Évaluer les possibilités de rétablir un service de transport en commun municipal et/ou régional, y compris un service de navette vers Ottawa.	Appuyer la mise en place d'un service de transport en commun pour La Nation.

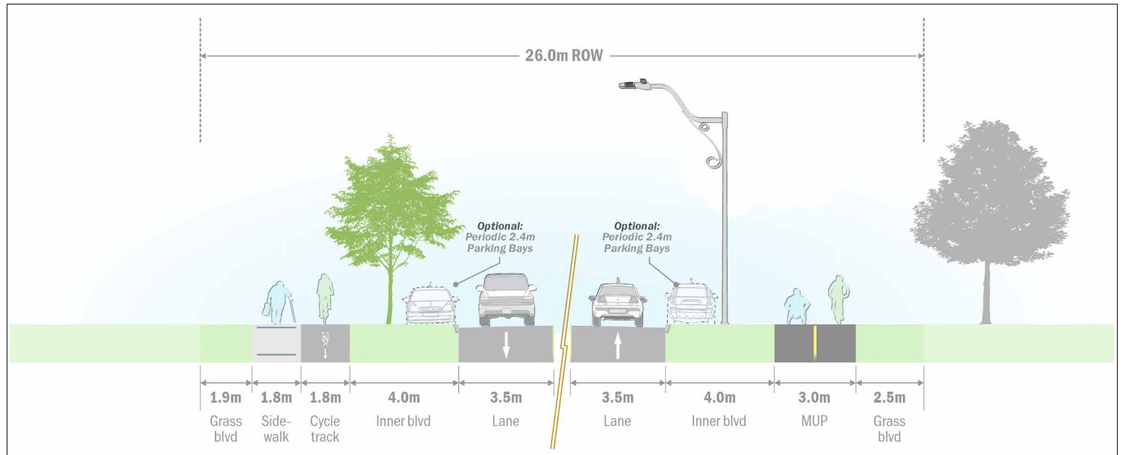
DRAFT STANDARD CROSS-SECTIONS BY ROAD CLASSIFICATION
ÉBAUCHE DES COUPES TYPES PAR CLASSIFICATION ROUTIÈRE

URBAN LOCAL STREET | RUE LOCALE URBAINE



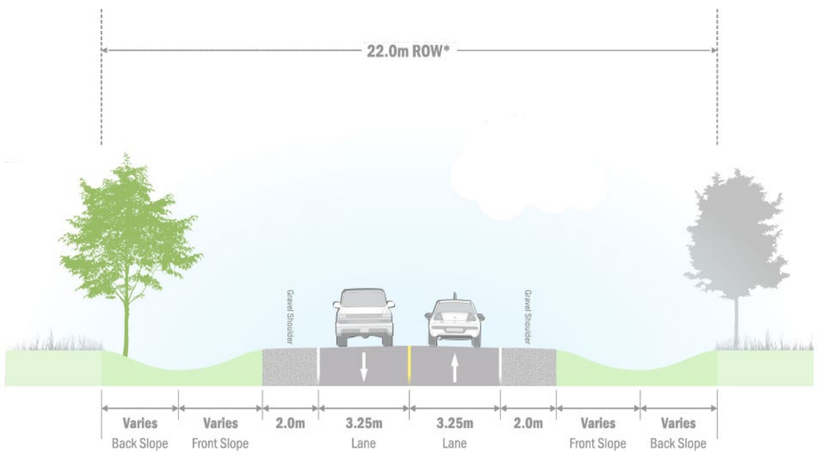
Local Street: 20.0m (18.0m) Right-of-Way (Urban)
Sidewalk on one side (both sides as required)

URBAN COLLECTOR STREET | RUE COLLECTRICE URBAINE



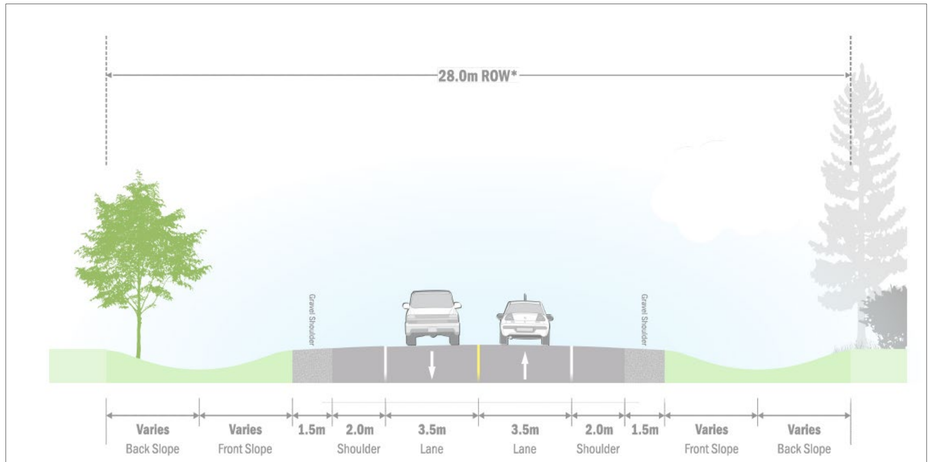
Urban Collector Road (2-Lane Undivided) 26.0m Right-of-Way
Option 1: Sidewalks with Cycle Tracks
Option 2: Multi-Use Pathways

RURAL LOCAL STREET | RUE LOCALE RURALE



Local Street: 22.0m Right-of-Way (Rural)
**ROW requirement is based on optimal ditch depth and contemporary road design standards. ROW width may be narrower if justified by drainage study and ditch design.*

RURAL COLLECTOR STREET | RUE COLLECTRICE RURALE



Collector Street: 28.0m Right-of-Way (Rural)
**ROW requirement is based on optimal ditch depth and contemporary road design standards. ROW width may be narrower if justified by drainage study and ditch design.*



Share Your Thoughts! | Faites-nous part de vos commentaires!

Help us shape the future transportation network | Aidez-nous à planifier l'avenir due réseau de transport

Use a sticky note and tell us what you think about the information presented today.
Was anything missed?
Be as general or specific as you like!

Utilisez une note autocollante pour nous dire ce que vous pensez de l'information présentée aujourd'hui.
Avons-nous oublié quelque chose ?
Vos commentaires peuvent être généraux ou précis.



THANK YOU FOR PARTICIPATING!

What is next for the TMP?

The study team will:

- upload the Public Open House boards to the TMP website
- review and incorporate feedback received
- prepare and release the draft report for 30-day public review before end-of-year

Before you leave…

Please leave a comment! If you prefer to submit a comment online, please e-mail the Project Managers directly. Comments will be accepted until November 2nd.

Marc-Olivier Gratton, P.Eng. Civil Engineer at Municipality of The Nation
Email: mogratton@nationmun.ca

Austin Shih, MASc, P.Eng. Sr. Engineer at Parsons Inc.
Email: austin.shih@parsons.com

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !

Quelles sont les prochaines étapes du PDT ?

L'équipe d'étude :

- téléchargera les tableaux du Séance d'information publique sur le site Web du TMP ;
- examinera et intégrera les commentaires reçus ; et
- préparera et publiera le projet de rapport pour examen public pendant 30 jours avant la fin de l'année.

Avant de partir…

Veuillez laisser un commentaire ! Si vous préférez soumettre un commentaire en ligne, veuillez envoyer un courriel directement aux gestionnaires du projet. Les commentaires seront acceptés jusqu'au 2 novembre.

Marc-Olivier Gratton, P.Eng. Ingénieur civil à la Municipalité de La Nation
Courriel : mogratton@nationmun.ca

Austin Shih, MASc, P.Eng. Ingénieur principal à Parsons Inc.
Courriel : austin.shih@parsons.com