

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

<b>n°</b>	2019-P82
<b>Au</b>	Conseil d'administration
<b>Date</b>	2019-11-21

**Pour** DÉCISION

### Sujet/titre

Train léger sur rail d'Ottawa (TLRO), étape 2 – Approbation fédérale de la conception achevée à 30 % (conception du design)

### But de la proposition

Demander l'approbation de la conception achevée à 30 % des éléments des prolongements de l'étape 2 de la Ligne de la Confédération et de la Ligne Trillium situés sur des terrains fédéraux. Les stations situées sur les terrains fédéraux sont les suivantes : Lincoln Fields, Iris, Moodie, Uplands et Aéroport.

### Recommandations

- Que la conception achevée à 30 % des éléments des prolongements de l'étape 2 du TLRO, Ligne de la Confédération et Ligne Trillium situés sur des terrains fédéraux soit approuvée, sous réserve des conditions stipulées dans la lettre de l'approbation fédérale qui sera préparée par le personnel de la CCN;
- Que la signature de la lettre de l'approbation fédérale pour la conception achevée à 30 % soit déléguée au vice-président, Aménagement de la capitale; et
- Que l'approbation des étapes de conception suivantes, y compris les étapes de conception achevée à 60 % et à 90 % (conception détaillée), soit déléguée au Comité directeur du Conseil d'administration en tant qu'approbations de niveau 2.

#### Soumis par :

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale  
Nom

\_\_\_\_\_  
Signature

## 1. Autorité

*Loi sur la capitale nationale*, articles 10, 11 et 12.

## 2. Description du projet

Le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa établit une vision du réseau de transport en commun d'Ottawa devant être réalisé d'ici 2031 et comprend un programme de construction d'un train léger sur rail (TLR). La première étape de ce programme, qui comprend le projet initial de la ligne de la Confédération, est maintenant en service. Cette ligne s'étend sur 12,5 km entre la station pré-Tunney, à l'ouest, et la station Blair, à l'est, et comprend un tunnel et trois stations souterraines au centre-ville.

Les projets de l'étape 2 du TLRO visent à prolonger la ligne de la Confédération vers l'est (de la station Blair jusqu'à la station Place-d'Orléans) et vers l'ouest (de la station pré-Tunney jusqu'aux stations Baseline et Moodie). L'étape 2 prolongera aussi la ligne Trillium vers le sud, de la station Greenboro jusqu'à la station Limebank, et comprend l'ajout de deux nouvelles stations à la ligne existante. Le prolongement de la ligne Trillium comprend un embranchement d'une longueur de 4 km menant à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, incluant deux stations. En tout, les projets de l'étape 2 comprennent la construction de 44 km de rails et de 24 stations. Au total, cinq stations seraient situées sur des terrains fédéraux (stations Lincoln Fields, Iris, Moodie, Uplands et Aéroport). La Ville a adjugé les contrats de l'étape 2 du TLR en mars 2019.

La présente proposition fait suite aux approbations fédérales précédentes octroyées à la Ville d'Ottawa en ce qui concerne le design fonctionnel/préliminaire de la Ligne de la Confédération (janvier 2017) et de la Ligne Trillium (septembre 2017). Les deux soumissionnaires retenus qui se sont vu attribuer les contrats de l'étape 2, soit East West Connectors pour la Ligne de la Confédération et TransitNext pour la Ligne Trillium, sont désormais responsables de la progression des travaux de conception initiale pour la production des dessins de construction définitifs. La CCN participe activement au processus d'examen de l'avancement des travaux de conception et elle examinera les conceptions achevées à 30 %, 60 % et 90 %.

Les approbations fédérales précédemment accordées pour les éléments liés à l'étape 2 du TLR, comprennent :

- le bassin de gestion des eaux pluviales Baseline-Woodroffe – approbation fédérale de l'utilisation du sol et de design (juillet 2018);
- la station Moodie – approbation fédérale de l'utilisation du sol, du concept de design initial et de transaction (août 2018);
- le pont piétonnier entre l'Université Carleton et le parc Vincent Massey – approbation fédérale de l'utilisation du sol et de design (août 2018);
- le projet d'amélioration des terres humides du ruisseau Stillwater – approbation de l'utilisation du sol et de design (août 2019).

La CCN a examiné et fourni des commentaires sur la conception d'un certain nombre d'éléments de projet de l'étape 2 du TLRO ayant une incidence sur les terrains fédéraux à l'étape d'achèvement de 30 % de la conception. Les documents de la conception achevée à 30 % sont nommés les bases des rapports de conception.

Ligne de la Confédération :

- Stations, voies de guidage, conception structurelle, structures souterraines, architecture de paysage et connectivité des voies de guidage, chaussée de la promenade Sir-John-A.-Macdonald et conception de détours temporaires.

Ligne Trillium :

- Architecture des stations, paysage, électricité, services publics et structures, travaux de génie civil et voie de guidage.

### **3. Analyse du personnel de la CCN**

#### **Mise à jour sur la Ligne de la Confédération – éléments du projet situés sur les terrains fédéraux**

- La conception proposée pour toutes les nouvelles stations de la Ligne de la Confédération conserve un degré élevé de cohérence avec la conception architecturale des stations existantes de cette ligne. Trois stations de la Ligne de la Confédération sont situées sur des terrains fédéraux : les stations Lincoln Fields, Iris et Moodie.
- Une conception curviligne mise à jour pour le nouveau tracé de la promenade Sir-John-A.-Macdonald (SJAM) entre la plage Westboro et la station Cleary est maintenant proposée pour réduire la vitesse des véhicules et améliorer l'expérience panoramique. Le projet TLR facilitera l'ajout de nouveaux passages à niveau et de passages à croisement superposé pour les piétons et les cyclistes, tout en améliorant les passages inférieurs existants à la plage Westboro et à l'avenue Carleton. Cela contribuera à améliorer l'accessibilité aux berges conformément aux plans de la CCN. La CCN a élaboré des plans détaillés d'amélioration et de remise en état du paysage sur les terrains de la promenade SJAM touchés et les a incorporés à l'accord de projet de la Ville avec le soumissionnaire retenu (East West Connectors). Les améliorations sont financées par l'enveloppe de financement pour l'amélioration des parcs.
- Le tracé du tunnel en tranchée couverte du TLRO et l'emplacement du portail dans le corridor de la promenade SJAM sont maintenus. L'approche de conception est conforme aux deux conditions adoptées par le Conseil d'administration en 2013 et 2017 pour l'approbation de principe du design fonctionnel :
  - un accès continu et sans entrave aux terrains du corridor SJAM et aux berges de la rivière des Outaouais;
  - un impact visuel minimal du projet sur la qualité du paysage du corridor SJAM et l'expérience offerte aux utilisateurs.
- La station Cleary n'exige plus l'utilisation des parcs de la CCN. La station a été déplacée au sud du chemin Richmond sur une propriété municipale à l'étape de conception achevée à 30 %.

- Parmi les autres composantes du projet visant des terrains fédéraux, on peut citer le nouveau tracé du ruisseau Pinecrest et le nouveau ponceau ajouté pour faciliter la construction de la station Iris.
- Le prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération a des effets limités sur les terrains fédéraux, car le tracé se situe principalement dans la médiane du chemin Ottawa 174 sur des propriétés municipales. Les terrains de la CCN sont nécessaires pour faciliter l'amélioration du franchissement du ruisseau Green's et pour la construction d'un nouveau sentier qui rejoindra le sentier existant de la Ceinture de verdure de la CCN.
- Une évaluation des effets environnementaux du gouvernement fédéral a été réalisée en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et a été signée par la CCN en avril 2018.

### **Mise à jour sur la ligne Trillium – éléments du projet situés sur les terrains fédéraux**

- Le prolongement proposé de la Ligne Trillium s'étend sur 11 km au sud de la station Greenboro vers le sud, en direction de Riverside Sud, et il comprend un embranchement de 4 km vers l'aéroport.
- Les nouvelles stations de la Ligne Trillium conservent un degré élevé de cohérence avec le design architectural des stations existantes de la Ligne de la Confédération, qui utilisent le même « ensemble de composantes ».
- L'embranchement vers l'aéroport comprend deux nouvelles stations, la station Uplands et la station Aéroport, sur une propriété de Transports Canada qui fait l'objet d'un bail foncier avec l'Administration de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.
- Les autres travaux connexes proposés sur les terrains fédéraux comprennent la construction d'un sentier polyvalent le long du tracé et un passage à croisement superposé sur le chemin Leitrim. Le concept actuel de superposition des niveaux réduit la superficie requise sur les terrains de la CCN près du chemin Leitrim.
- Une évaluation des effets environnementaux du gouvernement fédéral en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour le prolongement de la Ligne Trillium a été signée par la CCN en avril 2018.

### **Risques et mesures d'atténuation**

- Le personnel de la CCN a travaillé étroitement avec le personnel de la Ville et a contribué à l'élaboration de l'entente de projet entre la Ville et les soumissionnaires sélectionnés. Il en est résulté des exigences de design cohérentes avec les objectifs de la CCN qui ont contribué à faciliter l'examen accéléré des propositions de conception, en particulier pour les éléments ayant des impacts importants sur les terrains de la CCN.
- Tout retard d'approbation des projets de l'étape 2 pourrait avoir une incidence sur le calendrier d'exécution du projet et sur le calendrier d'exécution des travaux connexes qui soutiennent les objectifs de la CCN. Le personnel de la CCN continue de collaborer étroitement avec le personnel de la Ville pour que la priorité soit accordée à l'examen des propositions de conception et pour que le calendrier connexe soit respecté.
- La construction de la station Moodie dépend de la mise en œuvre du projet d'amélioration des zones humides du ruisseau Stillwater afin de protéger la capacité de

la plaine inondable. Comme le stipule le protocole d'entente avec la Ville d'Ottawa, la CCN réalisera le projet et le financement sera fourni par la Ville d'Ottawa. Le projet a fait l'objet d'un appel d'offres et les offres des entrepreneurs reçues sont plus élevées que prévu. Le personnel de la CCN étudie actuellement d'autres solutions avec la Ville d'Ottawa pour le financement et la réalisation du projet dans un délai ne retardant pas la construction du TLR et répondant aux objectifs environnementaux de la CCN.

- Les projets de l'étape 2 du TLRO sont d'une importance cruciale pour la capitale. Le projet a nécessité et continuera de nécessiter beaucoup de temps, compte tenu du volume de documents soumis à l'examen de la CCN. La CCN a préparé un énoncé des besoins internes pour l'étape 2 du TLRO pour estimer et planifier la participation continue des ressources humaines de la CCN, au besoin.

#### **4. Liens stratégiques**

- Priorités d'entreprise de la CCN :
  - Entreprendre, renouveler et faire connaître les plans d'utilisation du sol, et coordonner promptement et efficacement l'utilisation des terrains fédéraux et le design dans la région de la capitale nationale.
  - Exercer un leadership exemplaire dans la création d'une région de la capitale nationale résiliente et durable sur le plan de l'environnement, et continuer d'être reconnue comme l'intendante des terrains et actifs fédéraux.
- Plan de la capitale du Canada, de 2017 à 2067
- Plan des terrains urbains de la capitale (2015)
- Plan directeur de la Ceinture de verdure de la capitale du Canada (2013)
- Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais (2018)

#### **5. Consultations et communication**

- La Ville d'Ottawa est responsable de la participation du public aux projets de l'étape 2 du TLRO.
- La Ville a mené plusieurs séances de consultation et d'information à l'intention des résidents, dont celles concernant le prolongement du TLR aux abords de la promenade Sir-John-A.-Macdonald et dans le corridor Pinecrest, en 2015 et en 2016.
- La Ville a mobilisé des groupes autochtones locaux lors de l'évaluation environnementale provinciale, notamment le bureau de consultation des Algonquins de l'Ontario, les Algonquins de Pikwakanagan, la Première nation Kitigan Zibi Anishinabeg, les Métis du Québec et la Nation métisse de l'Ontario. La Ville continuera de faire participer les groupes autochtones aux étapes de conception et de construction détaillées en ce qui concerne la portée et les résultats des évaluations archéologiques, le programme d'art public et l'identification des opportunités économiques favorisant le renforcement des capacités.
- La CCN a envoyé des lettres d'avis au bureau de consultation des Algonquins de l'Ontario et à la Première nation Kitigan Zibi Anishinabeg dans le cadre du processus de transfert de terrains.

- L'avis du CCUDI au personnel de la CCN, concernant plus particulièrement le corridor riverain, a été reçu en mai 2015, en mai 2016 et en décembre 2016.
- L'extrait préliminaire du procès-verbal de la rencontre du CCUDI sur la présentation de la conception de la station achevée à 30 % qui a eu lieu en octobre 2019 est annexé à la présente proposition.

## 6. Prochaines étapes

- 2019 – Examen continu de propositions de conception présentées par les constructeurs de l'étape 2.
- 2020-2021 – Approbations fédérales pour les propositions de conception achevée à 60 % et à 90 %. Il est proposé de déléguer les décisions au Comité directeur du Conseil d'administration.
  - Il est proposé de déléguer les futures approbations au Comité directeur du Conseil d'administration afin de permettre une approche d'approbations progressives adaptée aux calendriers des propositions de conception et aux calendriers généraux des travaux. Les propositions de conception et les examens d'approbation de certains éléments du projet nécessitent souvent un traitement rapide. Ces délais de traitement ne laissent pas suffisamment de temps pour une présentation officielle aux rencontres du Conseil d'administration.
  - En cas de modifications significatives de la portée ou de la conception différant de la conception achevée à 30 % ou des conditions des approbations précédentes, le personnel de la CCN présentera ces éléments au CCUDI pour commentaires et au Conseil d'administration pour décision.

L'approche d'approbation proposée est conforme au processus adopté pour l'examen du tronçon de la Ligne de la Confédération maintenant en service.

## 7. Liste des annexes

Annexe 1 – Carte du tracé et des terrains de la CCN

Annexe 2 – Emplacement des stations sur les terrains fédéraux

Annexe 3 – Principes de la capitale de la CCN – Bases de l'examen du projet de TLR  
réalisé par la CCN

Annexe 4 – Extrait préliminaire du procès-verbal du CCUDI (octobre 2019)

## 8. Auteurs de la proposition

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale (AC)

Isabel Barrios, directrice, Approbations fédérales et programmes du Patrimoine et de l'Archéologie, AC

Jason Hutchison, chef, Approbations fédérales du design, AC

Martin Barakengera, chef, Approbations fédérales d'utilisation du sol et de transactions, AC

Christopher Meek, planificateur principal, Utilisation du sol, AC

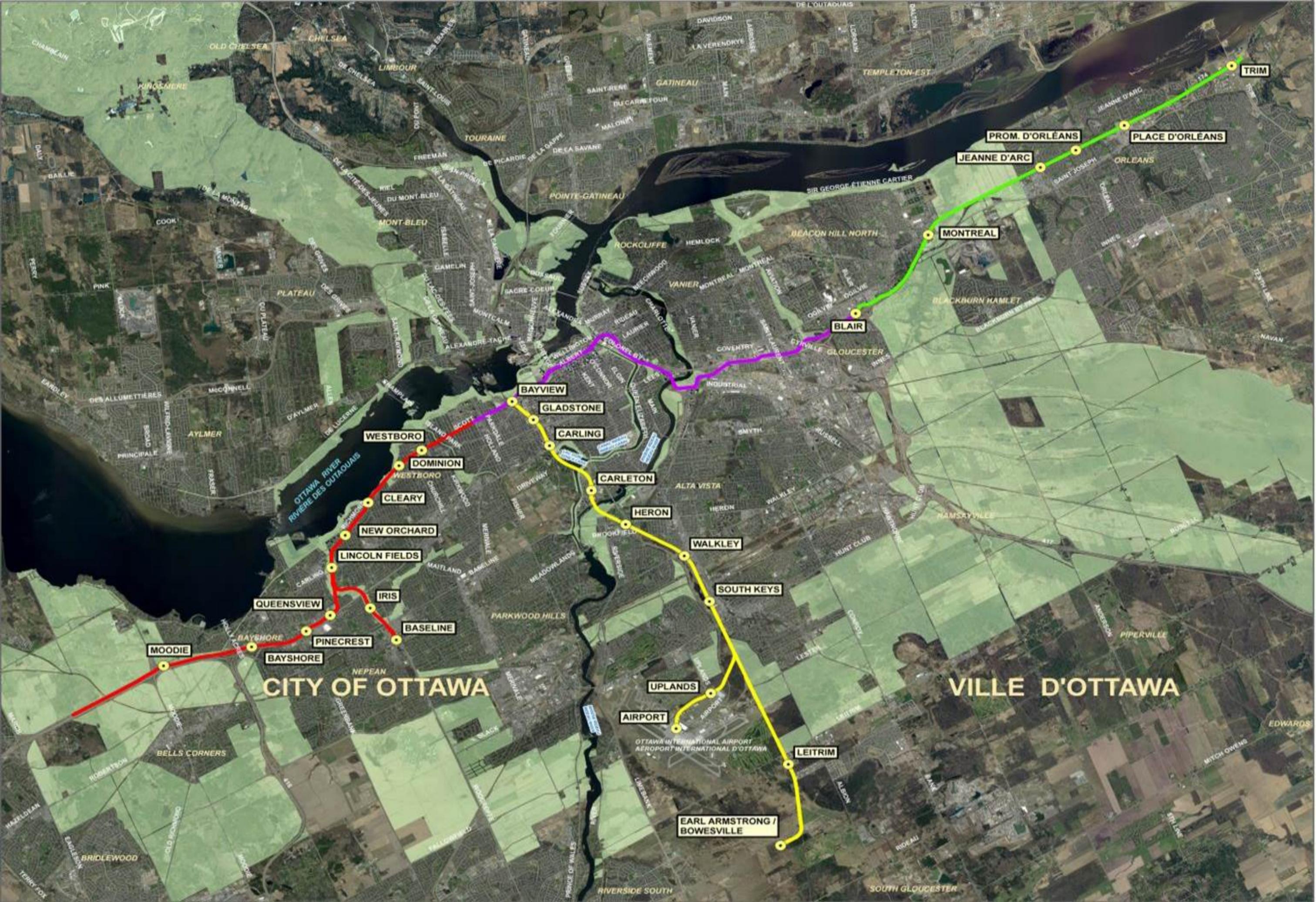
Rita Tadi, chef, Architecture du bâtiment, Design et Construction, AC

Susan Fisher, gestionnaire de projet, architecte paysagiste, Design et Construction, AC

Tamara Khou, architecte principale, Design et Construction, AC

Bina Chakraborty, ingénieure, Génie municipal, Design et Construction, AC

Natalie Glancy, agente de l'environnement, Services environnementaux et Développement durable, AC



CITY OF OTTAWA

VILLE D'OTTAWA

MOODIE

BAYSHORE

QUEENSVIEW

IRIS

BASELINE

PINECREST

LINCOLN FIELDS

NEW ORCHARD

GLEARY

DOMINION

WESTBORO

CARLING

GLADSTONE

BAYVIEW

CARLETON

HERON

WALKLEY

SOUTH KEYS

AIRPORT

UPLANDS

LEITRIN

EARL ARMSTRONG /  
BOWESVILLE

MONTREAL

JEANNE D'ARC

PROM. D'ORLÉANS

PLACE D'ORLÉANS

TRIM

Ligne de la **Confédération** **WEST OUEST**  
Line

Ligne **Trillium** **SOUTH SUD**  
Line

Ligne de la **Confédération** **EAST EST**  
Line

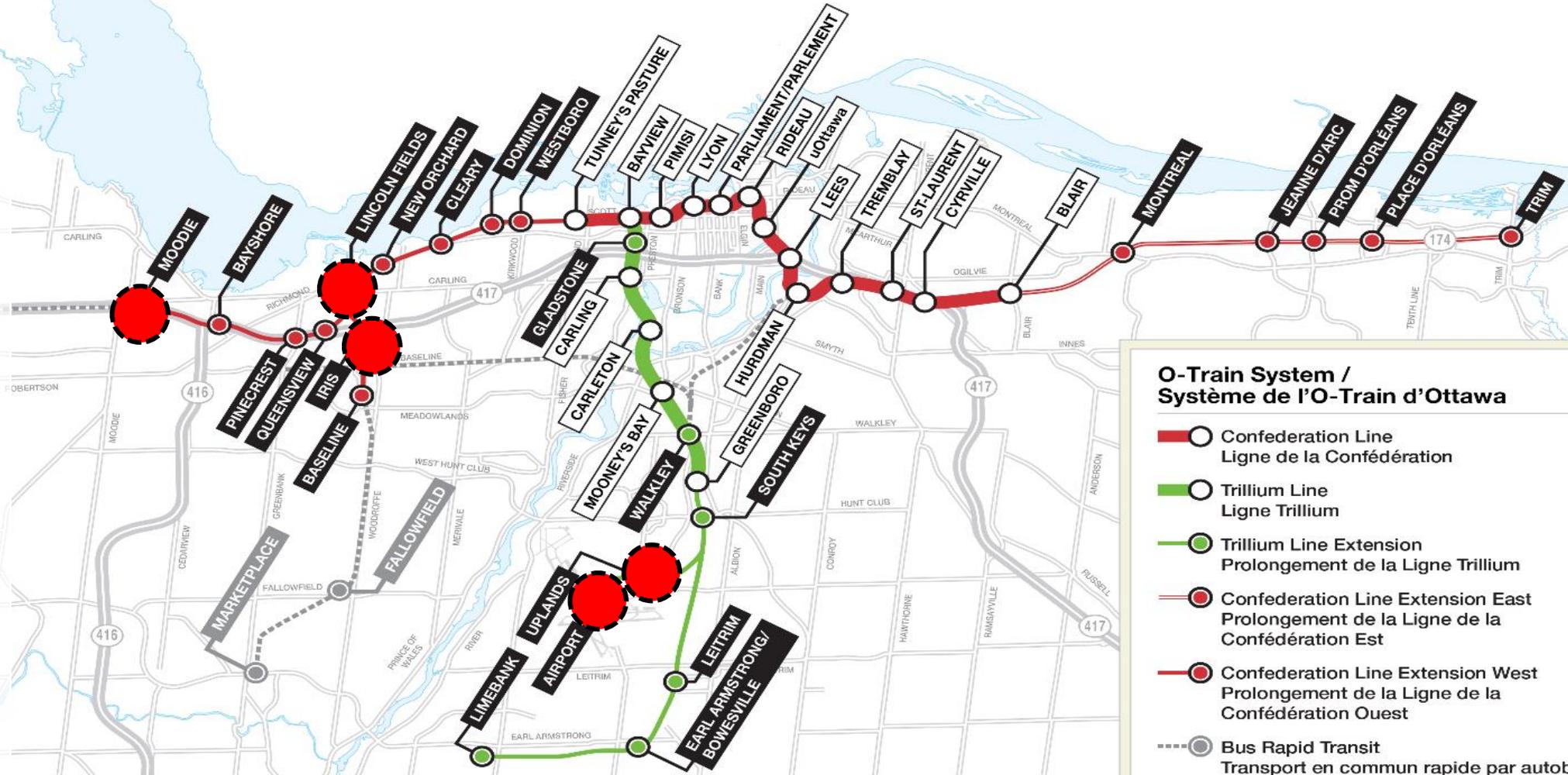
**44 km**  
KM of new rail



**24**  
New Stations

**77%**  
5 km

Ottawa residents  
within 5km of  
new rail



**O-Train System /  
Système de l'O-Train d'Ottawa**

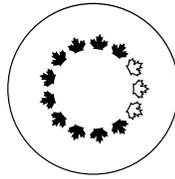
- Confederation Line  
Ligne de la Confédération
- Trillium Line  
Ligne Trillium
- Trillium Line Extension  
Prolongement de la Ligne Trillium
- Confederation Line Extension East  
Prolongement de la Ligne de la Confédération Est
- Confederation Line Extension West  
Prolongement de la Ligne de la Confédération Ouest
- - -○ Bus Rapid Transit  
Transport en commun rapide par autobus

### **Annexe 3 – Principes de la capitale**

#### **Base de l'examen du projet du train léger par la CCN**

Ces principes servent de fondement à l'examen du projet de TLRO et ont une importance cruciale pour le rôle de la capitale, puisqu'ils se rattachent aux terrains domaniaux. Ils ont été présentés à la Ville d'Ottawa lors d'une réunion commune en décembre 2010.

- La conformité au cadre législatif et réglementaire fédéral (c'est-à-dire la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et la *Loi sur la capitale nationale*).
- La conformité aux plans et aux politiques de la CCN.
- Le respect des éléments fondamentaux de la capitale, y compris les paysages naturels et culturels, le réseau de promenades, les lieux historiques nationaux et mondiaux ainsi que les symboles nationaux, en préservant leur valeur et leurs caractéristiques patrimoniales et en aidant à communiquer leur importance culturelle.
- La qualité de la planification, de la conception et de la mise en œuvre de toutes les composantes du projet, en conformité avec leur importance et leur emplacement, ainsi qu'en tenant compte des pratiques exemplaires dans les domaines de la planification urbaine, de l'architecture, de l'aménagement paysager, de la conception urbaine, de la durabilité, de l'accessibilité universelle et de la protection du patrimoine.
- L'intégration homogène au réseau de transport et de communication dans la région de la capitale nationale, ainsi qu'aux liens qu'il assure entre la capitale et les réseaux internationaux. Cela comprend les réseaux de transport en commun interprovinciaux et intermodaux, les promenades et les réseaux de sentiers piétonniers.
- La qualité et l'efficacité de l'expérience liée à l'utilisation du réseau sur le plan de la correspondance, des liens et des arrivées dans la capitale.
- Un service de transport en commun efficace et efficace vers les décors et les points de destination de la capitale, y compris la cité parlementaire, les institutions culturelles nationales, les voies navigables de la capitale ainsi que les sites d'emploi fédéraux.
- La conservation ou l'amélioration des lieux de présentation de la capitale aux fins des programmes et des activités d'interprétation et de commémoration.
- L'adhésion à des principes de planification qui protègent le potentiel des aménagements axés sur le transport en commun (AATC) sur les terrains de la CCN, s'il y a lieu, y compris la conception des places occupées par les stations et les dispositions visant les droits quant au sol et à l'emprise aérienne aux fins des futurs développements.
- L'utilisation efficiente et sensible des terres fédérales requises aux fins des travaux de construction échelonnés et des opérations temporaires, ainsi que l'application des mesures d'atténuation nécessaires afin de réduire l'impact visuel et fonctionnel, en particulier dans le cœur de la capitale.
- L'utilisation minimale des terres fédérales aux fins de l'infrastructure municipale, y compris les zones de transfert du réseau d'autobus au TLR, les aires d'entreposage des véhicules de transport en commun et les utilisations accessoires.



## NATIONAL CAPITAL COMMISSION COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Excerpt of the Minutes of the

Advisory Committee  
on Planning, Design and Realty

Meeting of October 3 and 4, 2019

2019-P82 - Stage 2 – Confederation Line  
and Trillium Line Stations – 30% Developed  
Design (C)

These minutes have not been approved yet.

Members received a presentation on the 30% developed design for the Stage 2 OLRT's Confederation and Trillium lines stations on federal lands. They appreciated that the project integrated lessons learned from the first stage and other recent transit projects. They provided the following advice:

### Users' Experience

- Comfort should be emphasized. Heated floors should be explored.
- Some stations should be more sheltered than planned given Ottawa weather in the winter. There should be more and larger heated areas.
- Changes to station design should be considered if ridership increases over time (shelters, platforms, etc.).
- Automated solutions for coffee and water should be considered.
- Orientation must be legible whether users

Extrait du procès-verbal du

Comité consultatif  
de l'urbanisme, du design et de l'immobilier

Séance des 3 et 4 octobre 2019

2019-P82 - Étape 2 – Stations des lignes de  
la Confédération et Trillium – Design avancé à  
30 % (C)

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

Les membres reçoivent une présentation sur le design avancé à 30 % des stations des lignes de la Confédération et Trillium de l'étape 2 du train léger d'Ottawa sur les terrains fédéraux. Ils apprécient le fait que le projet intègre les apprentissages tirés de la première phase et d'autres projets de transport en commun récents. Ils donnent les conseils suivants :

### Expérience des usagers

- Le confort devrait être valorisé. On devrait étudier la possibilité de planchers chauffants.
- Certaines stations devraient être plus protégées que prévu étant donné la météorologie hivernale à Ottawa. Il devrait y avoir plus de zones chauffées et elles devraient être plus grandes.
- On devrait envisager des changements au design des stations si l'achalandage augmente avec le temps (abris, plateformes, etc.).
- On devrait envisager des solutions automatisées pour le café et l'eau.
- L'orientation devrait être lisible, que les

2019-P82 - Stage 2 – Confederation Line  
and Trillium Line Stations – 30% Developed  
Design (C)

2019-P82 - Étape 2 – Stations des lignes de  
la Confédération et Trillium – Design avancé  
à 30 % (C)

These minutes have not been approved yet.

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

are going East, West, South or North.

usagers se dirigent vers l'est, l'ouest, le sud, ou le nord.

- Wayfinding should be integrated in the architecture, and be universal to the system, but specific to each station.
- Each station should be recognizable.
- Public art should be integrated with the architecture and the landscape but it should also be conceived to be appreciated from the train.
- The system's safety and efficiency would be increased by the addition of landing doors on the platform.

- L'orientation devrait être intégrée dans l'architecture, et universelle sur tout le réseau, tout en étant spécifique à chaque station.
- Chaque station devrait être reconnaissable.
- L'art public devrait être intégré dans l'architecture et l'aménagement paysager, mais il devrait être également conçu pour être apprécié à partir du train.
- L'ajout de portes palières sur la plateforme accroîtrait la sécurité et l'efficacité du réseau.

#### Architecture and Design

#### Architecture et design

- The designs are generally well conceived. The modernity and simplicity of the architecture was appreciated, as well as the use of wood as a material.

- Les designs sont en général bien conçus. La modernité et la simplicité de l'architecture sont appréciées, ainsi que l'utilisation du bois comme matériau.

#### Materials

#### Matériaux

- Transparency should be focused on where it is most needed, in order to serve the purpose of wayfinding. Glass requires maintenance overtime. Bird protection must be provided.
- Wood is used as a decorative material, but could also be used structurally, especially in stations surrounded by nature.

- La transparence pourrait se concentrer là où elle est la plus utile, afin de servir à l'orientation. Le verre a besoin d'entretien avec le temps. On doit prévoir la protection des oiseaux.
- Le bois est utilisé comme matériau décoratif mais pourrait aussi être utilisé à des fins structurales, en particulier dans les stations entourées de nature.

#### Airport Connection

#### Lien avec l'aéroport

- Wayfinding should be clear and intuitive from the arrivals level of the airport terminal.
- Connections to downtown should be more direct and obvious.
- Vertical circulation needs to be well conceived, as it is a factor in the utilization of the transit system. Vertical circulation is

- L'orientation devrait être claire et intuitive à partir du niveau des arrivées du terminal de l'aéroport.
- Les liens au centre-ville devraient être plus directs et évidents.
- La circulation verticale doit être bien conçue, étant donné que c'est un facteur dans l'utilisation du réseau de transport en

2019-P82 - Stage 2 – Confederation Line  
and Trillium Line Stations – 30% Developed  
Design (C)

2019-P82 - Étape 2 – Stations des lignes de  
la Confédération et Trillium – Design avancé  
à 30 % (C)

These minutes have not been approved yet.

Ce procès-verbal n'a pas encore été approuvé.

difficult for people with mobility issues or families with strollers.

commun. La circulation verticale est difficile pour les gens qui ont des difficultés de mobilité ou les familles avec poussettes.

Approaches and Linkages

- Pedestrian and cycling links with neighbourhoods and landscaping around stations should be more detailed. The fact that pedestrians often take the shortest, most direct route should be considered.

Approches et liens

- Les liens piétonniers et cyclistes avec les quartiers et l'aménagement paysager autour des stations devraient être plus détaillés. Le fait que les piétons prennent souvent le plus court chemin devrait être pris en compte.

Active Transportation

- Active transportation should be promoted, and bicycle parking should be better integrated into the stations' architecture.

Transports actifs

- On devrait promouvoir le transport actif, et les stationnements pour bicyclettes devraient être mieux intégrés dans l'architecture des stations.

Committee Secretary Caroline Bied Secrétaire des comités