

## **Descriptions des stations et aperçu technique**

Les stations de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR) suivront les mêmes normes, principes de conception et exigences en matière de connectivité et de mobilité que celles de l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération. Par le biais des directives décrites dans l'entente de projet (EP), les équipes des promoteurs ont reçu pour consigne de concevoir des stations qui s'intégreront à l'Étape 1, ce qui comprend les installations pour la clientèle, les caractéristiques d'accessibilité et la capacité d'appuyer les objectifs du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville en ce qui a trait au transport public et à la croissance de l'achalandage.

Les caractéristiques des stations prévues pour l'Étape 2 du projet de TLR seront conçues et construites en fonction des normes de performance suivantes :

- une voie accessible sans obstacle vers l'entrée des stations;
- des portillons d'accès accessibles à chaque entrée, offrant un accès facile pour les usagers qui utilisent des aides à la mobilité ou qui sont accompagnés d'un animal d'assistance;
- des marqueurs tactiles incrustés dans le sol de la station indiquant le chemin accessible que les usagers doivent suivre pour accéder aux ascenseurs, quais et sorties à partir des portillons d'accès;
- des aires d'attente Transecure sur les quais des trains où l'on trouvera des bancs accessibles et des panneaux tactiles/en braille indiquant la direction du train;
- des indicateurs tactiles et des barrières séparatrices (qui délimitent l'espace entre deux voitures d'un train) assurant la sécurité de tous en bordure des quais;
- des annonces sonores et des affichages visuels pour les passagers en attente précédant l'arrivée de chaque train au quai et décrivant la direction du train;
- des alertes de services affichées sur les écrans d'affichage de l'information pour les passagers et diffusées sur le système de sonorisation;
- tous les panneaux de signalisation de sécurité et d'orientation installés seront conformes aux normes d'accessibilité en vigueur (dont la taille des caractères, les signaux tactiles et les couleurs contrastées appropriées);
- des lignes de visibilité dégagées et une conception piétonnière rendant l'orientation des passagers simple et intuitive;
- des installations cyclables à toutes les stations, dont 80 pour cent de cet espace à l'abri des intempéries, et de l'espace supplémentaire prévu pour que les

installations cyclables puissent être doublées et intégrées dans l'empreinte de la station.

### Ascenseurs

Des ascenseurs desservant chaque quai et chaque entrée donneront accès à tous les niveaux dans les stations. Des ascenseurs redondants seront installés à toutes les stations de correspondance et à toutes les stations où il n'y a pas d'autres voies accessibles.

Aux stations Uplands, Leitrim et Bowesville, un seul ascenseur a été installé, car des rampes accessibles ont été aménagées pour aider les personnes ayant des besoins en matière d'accessibilité dans le cas d'une interruption de service de l'ascenseur. À ces stations, en plus de l'ascenseur, un escalier public et une rampe sont fournis à chaque quai. De plus, lorsqu'il n'y a pas d'ascenseur redondant, un espace sera réservé pour permettre l'installation future d'un ascenseur. Étant donné que la station Uplands sera une station d'événements, ce sera la seule station du réseau de train léger de l'O-Train qui n'aura pas d'ascenseurs le jour de la mise en service. Elle aura plutôt une rampe et un escalier par quai, et un espace sera réservé pour un futur ascenseur.

Les dimensions des ascenseurs ont été prévues en fonction du rayon de virage des appareils d'aide à la mobilité; les boutons de commande et les boutons d'urgence seront installés à hauteur accessible.

### Toilettes publiques

*Le rapport « Mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement » (ACS2017-DNT-OTP-0001) publié en mars 2017 a fourni au Conseil des renseignements sur la mise à disposition et l'emplacement des toilettes publiques pour l'Étape 2 du projet de TLR.*

Auparavant, le Conseil avait adopté des normes de conception pour les toilettes publiques dans les stations de transport en commun rapide par le biais du rapport « *Étapes 1 et 2 du projet de train léger – Aménagement de toilettes publiques* » (ACS2015-CMR-OCM-0031).

En se fondant sur ces deux rapports et sur le Code du bâtiment de l'Ontario (CBO), des toilettes publiques seront fournies aux stations terminales et dans les stations de correspondance à fort volume. Les stations seront construites conformément aux pratiques exemplaires de l'industrie et du CBO, tout en assurant la sécurité des clients.

Sur la Ligne de la Confédération, des toilettes publiques seront aménagées dans les stations Trim, Baseline et Moodie. De plus, en réponse aux directives précédentes du

Conseil, des toilettes publiques seront fournies aux stations Place d'Orléans et Lincoln Fields. Il convient de noter que pour l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération, des toilettes publiques seront déjà en place aux stations Tunney's Pasture, Bayview, Hurdman et Blair. De plus, les stations Lyon, Parlement, Rideau et St-Laurent sont intégrées à des bâtiments donnant accès à des toilettes publiques (non gérées ou entretenues par la Ville).

Sur la Ligne Trillium, des toilettes publiques seront aménagées à la station Limebank seulement. Il y a actuellement des toilettes publiques à la Station Bayview, et des toilettes publiques seront accessibles à l'aéroport pour les clients à l'extérieur de la zone de tarification contrôlée. D'autres stations le long de la Ligne Trillium, comme South Keys, Greenboro et Université Carleton, sont également à proximité de bâtiments ayant des toilettes publiques (non gérées ou entretenues par la Ville).

Les descriptions des stations et les rendus suivants se fondent sur les soumissions fournies par Connecteurs Est-Ouest (Ligne de la Confédération) et TransitNEXT (Ligne Trillium).

### **Prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération :**

Le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération est l'un des trois projets de prolongement majeurs du réseau du train léger sur rail d'Ottawa. Ce prolongement du TLR ira vers l'ouest depuis Tunney's Pasture afin de desservir les stations Baseline et Moodie, jouant un rôle important dans l'accroissement de la portée du réseau du TLR de l'O-Train afin que 77 pour cent des résidents de la région se trouvent à moins de 5 kilomètres du train. Le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération permettra de relier les communautés de Hintonburg, Island Park, Westboro, Mckellar Park, Woodpark, Woodroffe/Lincoln Heights, White Haven, Queensview Terrace Nord, Bayshore, Crystal Beach-Lakeview, Iris, Centerpointe et Lincoln Heights.

Il permettra d'améliorer l'accès à certains des espaces verts les plus populaires de la Ville, notamment les sentiers de la rivière des Outaouais, la plage Westboro, le futur parc linéaire riverain de la CCN, le parc linéaire Byron, le couloir du ruisseau Pinecrest, le parc Wesley Clover ainsi que le secteur de Crystal Beach-Crystal Bay. Il reliera les centres d'emploi, les centres commerciaux et les établissements d'enseignement, dont le Collège Algonquin, le Centre commercial Bayshore ainsi que les zones de vente au détail de Pinecrest et Westboro.

**La station Westboro** est une station du Transitway au nord de la rue Scott entre l'avenue Tweedsmuir et l'avenue Athlone. Le Transitway sera converti pour accueillir le TLR. La nouvelle entrée principale sera située sur la rue Scott, et une entrée sur le côté

nord de la tranchée actuelle du Transitway facilitera le transfert des passagers dans la zone de tarification non contrôlée à partir de la zone de débarquement des autobus sur l'actuelle voie d'accès des autobus du côté ouest. À partir de là, les passagers pourront rejoindre le quai du TLR à l'étage au-dessous, en passant par les portillons d'accès.

Des liaisons piétonnières reliant les côtés nord et sud de la tranchée actuelle seront aménagées du côté est et du côté ouest de la station. Il y aura un stationnement pour les vélos sur l'esplanade de la rue Scott à l'entrée principale avec une zone d'embarquement et de débarquement des passagers dans chaque direction sur la rue Scott. Au nord de la tranchée actuelle et à l'ouest de la station, une aire de rassemblement d'autobus pouvant accueillir quatre autobus sera aménagée.

Figure 1 : Station Westboro



**La station Dominion** est une station du Transitway, qui sera située à l'intérieur de la tranchée actuelle du Transitway entre les avenues Dominion et Berkley. Il y aura un stationnement pour les vélos dans l'esplanade de l'entrée publique de la station, conçue pour permettre aux piétons et aux cyclistes de franchir la voie de guidage pour passer

de l'avenue Dominion à l'avenue Workman et offrant une liaison directe au sentier de la CCN sur la promenade Sir-John-A.-Macdonald.

La passerelle située à l'est de la station, à proximité de l'avenue Roosevelt, sera fermée pendant toute la durée des travaux. Des zones d'embarquement et de débarquement des passagers facilement accessibles seront situées à proximité de l'esplanade de la station sur l'avenue Dominion.

Figure 2 : Station Dominion



**La station Cleary** est une nouvelle station. L'unique entrée de la station sera située dans le parc linéaire Byron entre l'avenue Cleary et le chemin Sherbourne. L'esplanade de l'entrée de la station s'intégrera harmonieusement avec les fonctions prévues du parc linéaire Byron. Un stationnement pour les vélos sera fourni dans l'esplanade de la station, et des zones d'embarquement et de débarquement seront prévues sur le côté nord et le côté sud de l'avenue Byron.

Dans le cadre de l'engagement de la Ville à mobiliser et à écouter les collectivités les plus touchées par la construction du TLR, une vaste campagne de consultation

publique a été lancée auprès des résidents le long du couloir de l'avenue Byron et du chemin Richmond. L'avenue Cleary était un sujet de préoccupation, plus précisément l'emplacement de la station.

En mars 2017, le Conseil a approuvé le Plan de mise en œuvre de l'Étape 2, qui comprenait le nouveau tracé et une recommandation visant à intégrer la station Cleary dans une étude des possibilités d'aménagement axé sur les stations. On trouvera de plus amples renseignements sur l'aménagement autour de la station Cleary dans la section du rapport portant sur l'aménagement axé sur les stations.

Dans le cadre du processus d'amélioration du tracé et de la conception, la station Cleary a été déplacée dans le parc linéaire Byron, similairement à la station New Orchard. Comme c'est le cas pour New Orchard, la station Cleary sera à ciel ouvert, sous le niveau du sol. Cette station d'un étage plus compacte fournira un accès piétonnier au niveau de la rue depuis les trottoirs et les sentiers sur le chemin Richmond.

Le déplacement de la station dans le parc réduit les risques par rapport au tracé du tunnel et aux travaux de construction à côté du grand collecteur de Nepean Ouest, par rapport à l'ancien emplacement à l'angle de l'avenue Cleary et du chemin Richmond. Le nouveau tracé permet également d'améliorer la géométrie de la voie ferrée, réduisant la profondeur et la courbure du tracé du tunnel et fournissant une courbe moins prononcée depuis le couloir de la promenade SJAM au couloir Richmond-Byron.

Toutes les installations et tous les espaces pour les systèmes de soutien de la station seront souterrains sauf le bâtiment d'entrée avec zone de tarification contrôlée et l'entrée électrique, qui seront combinés à la sortie d'urgence requise à partir du niveau du quai en face de l'entrée de la station.

La modification de la conception de la station, depuis une station entièrement souterraine à une station à ciel ouvert, sous le niveau du sol, élimine la nécessité d'aménager une salle de ventilation sur la propriété de la CCN dans le couloir de la promenade SJAM. L'élimination de la salle de ventilation réduit le coût de la conception tout en réduisant également l'impact visuel sur la promenade SJAM et sur la vue depuis les propriétés adjacentes.

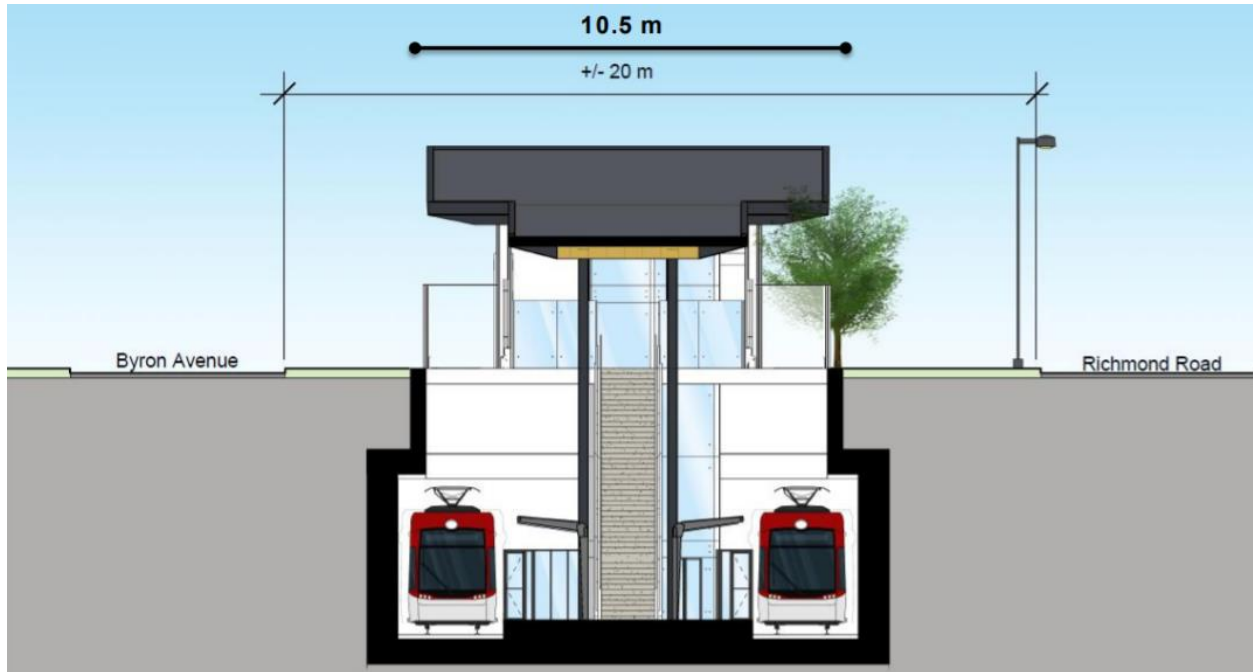
La Ville a dû acheter la propriété à l'intersection de l'avenue Cleary et du chemin Richmond, là où le tracé entre dans le couloir Richmond-Byron. La réduction de la superficie précédemment allouée à la station permet d'avoir un site plus aménageable au-dessus du tracé du train. Cela aidera à élaborer une conception axée sur le transport en commun plus faisable et plus souhaitable. Enfin, l'emplacement de la station dans le parc offre une excellente opportunité d'intégration de l'aménagement

paysager, des places, des espaces publics et de la création d'espaces dans la communauté, agissant comme un point d'entrée clé dans le parc linéaire Byron réaménagé.

Figure 3 : Station Cleary



Figure 4 : Station Cleary (vue sous le niveau du sol)



La **station New Orchard** est une nouvelle station située dans le parc linéaire Byron, immédiatement à l'est de l'avenue New Orchard. Toutes les installations et tous les espaces pour les systèmes de soutien de la station seront souterrains sauf l'entrée avec zone de tarification contrôlée et les sorties d'urgence. La station New Orchard sera une station en plein air, et les quais seront situés au-dessous du niveau du sol.



Figure 5 : Station New Orchard



**La station Lincoln Fields** est une station du Transitway qui sera réorientée et entièrement reconstruite pour devenir une nouvelle station du TLR. Les quais seront situés sous l'avenue Carling avec une zone de tarification contrôlée reliée aux autobus, permettant aux passagers de faire la correspondance facilement sans devoir passer par les portillons d'accès ou valider à nouveau leur droit de passage.

Il y aura un minimum de trois entrées avec zone de tarification contrôlée : une entrée à partir de l'avenue Carling, une entrée depuis le côté ouest de la voie de guidage au niveau de la rue et une entrée à la boucle d'autobus. Le terminus d'autobus actuel sera réaménagé pour accueillir les quais d'autobus et l'aire de stationnement des autobus seulement ainsi qu'une nouvelle installation pour les chauffeurs d'autobus. Les zones d'embarquement et de débarquement actuellement situées dans la zone opérationnelle du terminus d'autobus seront déplacées et séparées de la zone de tarification contrôlée, et l'accès à partir de l'avenue Carling sera partagé avec les autobus, comme c'est actuellement configuré. Cette importante station de correspondance sera dotée de toilettes publiques accessibles aux clients ayant payé leur tarif pendant les heures

d'ouverture du TLR, et des espaces ont été prévus pour de futurs commerces de détail. Un passage pour piétons avec signalisation sera également aménagé afin de faciliter l'accès aux piétons qui doivent traverser l'avenue Carling.

Figure 6 : Station Lincoln Fields



**La Station Iris**, qui est actuellement un arrêt d'autobus situé à l'intersection de la rue Iris et du Transitway, sera convertie en une station de train léger sur rail. Le quai de la station sera plus bas que la rue Iris. Il y aura des éléments de circulation verticale pour accéder à la station depuis le trottoir et des arrêts d'autobus situés sur la rue Iris. Une esplanade sur le côté est et le côté ouest de la voie de guidage sera aménagée pour accueillir en toute sécurité les piétons et les cyclistes.

Figure 7 : Station Iris



**La station Baseline** est une station du Transitway qui sera convertie en station de train léger sur rail en utilisant le tunnel existant. La station Baseline sera le terminus sud-ouest de la Ligne de la Confédération. Elle sera située entre l'avenue College et la promenade Navaho, à l'ouest de l'édifice ACCE du Collège Algonquin et sous l'esplanade paysagère dans le tunnel de transport en commun déjà construit. La nouvelle installation d'autobus avec zone de tarification contrôlée permettra de mettre hors service la station du Transitway actuelle et de la réaménager en voies de circulation d'autobus seulement. L'espace de la station qui reste sera remplacé par des espaces paysagers et des liens piétonniers et cyclables améliorés.

La station sera configurée de sorte que le quai se trouve dans le caisson central de la structure souterraine existante. La station sera dotée de trois entrées avec zone de tarification contrôlée. Une entrée donnera sur le côté sud de l'avenue College, une deuxième entrée sera aménagée à l'extrémité nord du quai, à l'intérieur de l'esplanade actuelle et une troisième entrée, à la passerelle piétonnière reliée à l'édifice ACCE du Collège Algonquin. La nouvelle passerelle piétonnière permettra aux passagers

d'accéder directement et de façon sécuritaire au bâtiment ACCE et à l'actuelle passerelle piétonnière enjambant l'avenue Woodroffe, réduisant ainsi la quantité de piétons traversant l'avenue College et l'avenue Woodroffe au niveau de la rue. Cette importante station de correspondance sera dotée de toilettes publiques accessibles aux clients pendant les heures d'ouverture du TLR, et des espaces ont été prévus pour de futurs commerces de détail. Une nouvelle aire de rassemblement d'autobus et des installations pour les chauffeurs d'autobus seront construites au sud de l'avenue College entre le parc-o-bus actuel et le planchodrome.

Figure 8 : Station Baseline



**La station Queensview** est une nouvelle station située au nord de l'autoroute 417. Elle comptera au moins une entrée avec zone de tarification contrôlée et elle sera reliée à une nouvelle passerelle piétonnière traversant l'autoroute 417 et arrivant au chemin Baxter procurant ainsi une nouvelle liaison pour les collectivités situées au nord et au sud de l'autoroute.

Il y aura un bâtiment d'entrée du côté nord et une esplanade, et le réseau amélioré de sentiers polyvalents et de trottoirs permettra l'accès depuis les communautés de la

promenade Queensview et de Queensway Terrace Nord. Cette entrée sera également reliée à la nouvelle passerelle piétonnière traversant l'autoroute 417.

On pourra accéder à la station et à la passerelle par un sentier, des escaliers et des ascenseurs du côté nord de l'autoroute 417 et par des éléments de circulation verticale accessibles depuis le chemin Baxter sur le côté sud de l'autoroute 417. Le trottoir public sera prolongé le long du chemin Baxter jusqu'au point d'accès de la passerelle piétonnière. Des espaces de stationnement pour les vélos seront aménagés au niveau de la rue près des deux points d'accès à la station, et il y aura des zones d'embarquement et de débarquement sur le chemin Baxter et la promenade Queensview.

Figure 9 : Station Queensview



**La station Pinecrest** est une station du Transitway qui sera déplacée vers le sud pour l'aligner avec le tracé de la Ligne de la Confédération Ouest. La nouvelle station Pinecrest sera située sur le côté nord de l'autoroute 417 à l'ouest du chemin Pinecrest.

Les installations d'autobus hors rue seront construites à l'appui du transfert des clients depuis les arrêts d'autobus adjacents à la station. Il y aura un accès bidirectionnel depuis le chemin Pinecrest aux arrêts d'autobus de la station, et un virage pour autobus après l'arrêt d'autobus pour que les autobus puissent retourner sur le chemin Pinecrest. La correspondance des clients à cette station ne se fera pas à l'intérieur d'une zone de tarification contrôlée. La station sera reliée au chemin Pinecrest et à l'avenue Dumaurier par des sentiers polyvalents. Il y aura des zones d'embarquement et de débarquement sur l'avenue Dumaurier avec un accès facile à l'esplanade de la station qui comportera des espaces de stationnement pour les vélos.

Figure 10 : Station Pinecrest



**La station Bayshore** est une station du Transitway qui est actuellement adjacente au centre commercial Bayshore et à l'autoroute 417. La station sera convertie pour servir de station de correspondance TCRA/TLR de la Ligne de la Confédération. Son quai sera situé de façon à faciliter l'accès pour la communauté environnante. La station sera directement reliée au centre commercial Bayshore par le biais de l'actuelle passerelle piétonnière surélevée et des liaisons piétonnières améliorées à l'ouest, par l'entremise

de nouveaux sentiers polyvalents améliorés à l'est et par un trottoir amélioré allant vers le croissant Woodridge au nord.

Le nouveau trottoir et les sentiers polyvalents se croiseront à l'esplanade de la nouvelle station à côté de l'entrée de la station de TCRA actuelle où des espaces de stationnement pour les vélos seront aménagés. La conception et l'emplacement de la station permettront aux passagers de passer directement et rapidement des autobus locaux aux trains et vice-versa à l'intérieur d'une zone de tarification contrôlée.

Figure 11 : Station Bayshore



**La station Moodie** est une station du Transitway actuellement située au sud-est de l'intersection de la promenade Moodie et du chemin Corkstown. La station actuelle sera convertie et deviendra le terminus ouest de la Ligne de la Confédération. Son quai sera situé entre le chemin Corkstown et la bretelle de sortie de l'autoroute 417 en direction est, à l'est de la promenade Moodie. Les passagers pourront passer directement et rapidement des autobus locaux aux trains et aux aménagements adjacents et vice-versa.

Un quai d'autobus sera assigné au service de navette en partance et en provenance du ministère de la Défense nationale, situé au nord-ouest de la station sur la promenade Moodie. Les zones d'embarquement et de débarquement situées sur le chemin Corkstown reconfiguré et dont le tracé a été modifié permettront d'accéder facilement à la station en voiture. Des sentiers polyvalents et un trottoir dirigeront les clients vers l'esplanade, l'entrée de la station et le stationnement pour les vélos.

Figure 12: Station Moodie



### **Ligne de la Confédération Est :**

Le prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération permettra au TLR de continuer depuis le chemin Blair jusqu'au chemin Trim. La Ligne de la Confédération Est comprend des stations sur le chemin de Montréal, le boulevard Jeanne-d'Arc, le boulevard Orléans, la place d'Orléans et le chemin Trim. Grâce à la ligne, 95 % des résidents de la région se retrouveront à moins de 5 kilomètres du train léger, y compris les collectivités de Convent Glen, Queenswood Heights, Chapel Hill, Fallingbrook, Blackburn Hamlet, Beacon Hill et Cardinal Creek. Elle se reliera également aux



communautés adjacentes par le biais de sentiers polyvalents existants et proposés, offrant des possibilités de maximiser les liaisons cyclables aux stations.

Le tracé permettra un accès amélioré et des liaisons à d'importants centres d'emploi, de vente au détail et de loisirs dans le secteur est, notamment le parc d'affaires Canotek, la place d'Orléans, le boulevard St-Joseph, le parc d'affaires du ruisseau Taylor et l'île Petrie.

Voici une brève description de chaque station :

**La station Chemin-de-Montréal** sera une nouvelle station située à l'intersection de la route régionale 174 et du chemin de Montréal. La station comportera deux entrées avec zone de tarification contrôlée donnant sur le chemin de Montréal. Une entrée sera accessible par la voie en direction est et l'autre, par la voie en direction ouest. Le quai sera sur le terre-plein central de la route régionale 174 au-dessus du chemin de Montréal, et sera placé de façon à traverser le chemin de Montréal. Il y aura des arrêts d'autobus et des abribus sur le chemin de Montréal dans les deux sens. La capacité des trottoirs et des entrées de la station devra être suffisante pour le nombre de piétons et de cyclistes et permettre leur déplacement fluide le long du chemin de Montréal, aux arrêts d'autobus, et d'une capacité suffisante aussi pour les passagers en correspondance entre l'autobus et le train.

Figure 13 : Station Chemin-de-Montréal



**La station Jeanne-d'Arc** sera une nouvelle station située à l'intersection de la route régionale 174 et du boulevard Jeanne-d'Arc. La station comportera deux entrées avec zone de tarification contrôlée situées de chaque côté du boulevard Jeanne-d'Arc. Une entrée sera accessible par la voie en direction nord et l'autre, par la voie en direction sud. Le quai sera sous le boulevard Jeanne-d'Arc sur le terre-plein central de la route régionale 174. La structure de la station, les éléments de circulation verticale, l'entrée de la station et l'esplanade de l'entrée seront conçus et construits pour permettre l'élargissement de l'emprise du boulevard Jeanne-d'Arc à 37,5 m au final, sans modification majeure aux éléments de la station. L'emplacement des entrées de la station a été soigneusement coordonné avec la configuration de la future passerelle afin d'accueillir tous les modes de transport et fournir suffisamment d'espace d'entrée au public.

Figure 15 : Station Jeanne-d'Arc



**La station Boulevard Orléans** sera une nouvelle station située à proximité de l'intersection de la route régionale 174 et du boulevard Orléans. La station comportera

deux entrées avec zone de tarification contrôlée situées de chaque côté du boulevard Orléans. Le quai sera situé sous le boulevard Orléans sur le terre-plein central de la route régionale 174. La capacité des trottoirs et des esplanades d'entrée de la station devra être suffisante pour le nombre de piétons et de cyclistes, pour le public en général le long du boulevard Orléans, les arrêts d'autobus et les passagers passant de l'autobus au train.

Figure 16 : Station Boulevard d'Orléans



**La station Place-d'Orléans** est une station du Transitway située à côté du centre commercial Place d'Orléans et de la route régionale 174. Elle deviendra une station de correspondance. La station aura quatre entrées avec zone de tarification contrôlée. Deux entrées permettront d'accéder à la station depuis la passerelle piétonnière actuelle, une à chaque quai de TLR et d'autobus. Il y aura une troisième entrée au quai de TLR sur le chemin Champlain et une quatrième entrée donnera accès au terminus d'autobus du chemin Champlain. La station du TLR sera reliée au quai d'autobus pour permettre aux passagers de passer de l'autobus au train sans avoir à franchir de portillon d'accès ou à valider à nouveau leur droit de passage. La station sera conçue de façon à permettre l'accès du public au terminus d'autobus tout en empêchant l'accès à la station de TLR pendant les heures de fermeture du service ferroviaire. La

passerelle piétonnière actuelle continuera de permettre la liaison depuis le parc-o-bus (et des endroits au nord de la route régionale 174) et au centre commercial Place d'Orléans, sans avoir à franchir un portillon d'accès.

Figure 17 : Station Place-d'Orléans



**La station Trim** est une station du Transitway actuellement située au sud-est de l'intersection du chemin Trim et de la route régionale 174. La station actuelle sera convertie et deviendra le terminus est de la Ligne de la Confédération.

Le quai sera situé dans le terre-plein central de la route régionale 174 à l'intersection actuelle de la route régionale 174 et du chemin Trim. Afin de pouvoir aménager le quai de TLR à cet endroit, le chemin Trim sera déplacé à l'est de l'installation actuelle, et une intersection améliorée sera construite, qui aura la capacité nécessaire pour répondre à l'augmentation future de la circulation prévue.

Le terminal d'autobus et les installations du parc-o-bus (d'une capacité de 1 111 voitures) seront situés au sud de la route régionale 174 et à l'est du chemin Trim existant. La station comportera une entrée avec zone de tarification contrôlée permettant l'accès depuis le parc-o-bus. La station sera conçue de façon à permettre

l'accès du public au terminus d'autobus tout en empêchant l'accès à la station de TLR pendant les heures de fermeture du service ferroviaire. Une passerelle vitrée complètement fermée et ventilée naturellement sera aménagée, reliant l'entrée avec zone de tarification contrôlée au quai du TLR.

Figure 18 : Station Trim



## Ligne Trillium Sud

La Ligne Trillium Sud est l'un des trois projets de prolongement majeurs du réseau du train léger sur rail d'Ottawa. Trillium est une ligne actuelle s'étendant sur huit kilomètres de rail et comptant cinq stations. Le projet de prolongement prévoit de continuer la Ligne Trillium depuis Greenboro jusqu'au chemin Limebank dans Riverside-Sud, avec une liaison supplémentaire de quatre kilomètres vers l'Aéroport international Macdonald-Cartier. Les nouvelles stations seront équipées de distributrices de billets et de portillons d'accès afin d'être uniformes avec le système de perception des tarifs mis en œuvre par OC Transpo sur la Ligne Trillium actuelle. En tout, ces prolongements ajouteront 16 kilomètres de rail et 8 nouvelles stations aux 8 km et aux 5 stations de la Ligne Trillium d'aujourd'hui.

Les quais des cinq stations actuelles sur la Ligne Trillium seront reconstruits et allongés à 77 mètres pour accueillir les trains Stadler plus longs. De plus, la signalisation, l'éclairage et les systèmes de communication seront mis à niveau à ces stations. Un ascenseur supplémentaire sera ajouté à la station Carling pour assurer la redondance.

Plusieurs nouvelles passerelles piétonnières seront construites, y compris : à la station Bayview pour relier la station au projet d'aménagement au 900, rue Albert; au-dessus de la rivière Rideau à l'Université Carleton afin de faciliter l'accès à la station Carleton; au-dessus du chemin Hunt Club pour raccorder le réseau de sentiers polyvalents nord-sud et un passage faunique à la hauteur du chemin High.

Le projet de prolongement permettra aux résidents de l'extrémité sud de la ville, dans des collectivités comme Riverside-Sud, Greely et Manotick, d'avoir accès au service de train léger sur rail. Le prolongement reliera également des carrefours importants comme l'Hôpital Civic d'Ottawa, l'aéroport, le Centre d'EY, l'Université Carleton et South Keys.

La nouvelle cour de triage Walkley, qui fournira l'espace d'entretien et de remisage, sera construite sur un terrain appartenant à la Ville à l'ouest de l'installation de la cour de triage Walkley actuelle. La nouvelle cour de triage Walkley sera certifiée LEED.

La **station Bayview** est une station de correspondance existante sur la Ligne de la Confédération et elle sert également de station terminale nord sur la Ligne Trillium. Le quai à voie unique de la station de la Ligne Trillium actuel, situé au niveau inférieur restera en place et sera prolongé pour accueillir les nouveaux trains plus longs de la Ligne Trillium. Une deuxième voie et un deuxième quai seront aménagés sur le côté est du tracé permettant à la station de fonctionner en tant que station à deux voies, améliorant ainsi la flexibilité opérationnelle.

Les deux quais seront reliés par une passerelle partiellement fermée pour permettre aux clients d'accéder à chaque quai à partir de l'entrée de la station vers la Ligne de la Confédération sans être complètement exposés aux éléments.

Une nouvelle entrée avec zone de tarification et une nouvelle esplanade seront aménagées à l'extrémité sud du prolongement ouest du quai du train. Situé à côté de la nouvelle entrée, en dehors de la zone de tarification contrôlée, un noyau de circulation verticale composée de deux ascenseurs et d'un escalier desservira une nouvelle passerelle piétonnière entièrement fermée permettant au public d'avoir un accès sécuritaire, direct et protégé des intempéries au couloir de la Ligne Trillium rejoignant l'aménagement adjacent sur la rue Albert.

Trinity Developments Inc., promoteur de cet aménagement, a accepté de financer cette passerelle piétonnière, qui sera mise en œuvre à l'Étape 2 du projet.

Figure 19 : Station Bayview



**La station Gladstone** sera une nouvelle station située au nord de l'avenue Gladstone. Une seule entrée avec zone de tarification sera centrée dans le tracé et une nouvelle esplanade sera intégrée à l'actuelle passerelle de l'avenue Gladstone. La conception de l'esplanade publique comprendra une zone mixte où les piétons et les cyclistes utilisant le sentier polyvalent nord-sud pourront se côtoyer de façon contrôlée tandis que le côté est de l'esplanade publique sera séparé du sentier nord-sud par des éléments paysagers et de conception urbaine afin d'empêcher que les piétons et les cyclistes se rencontrent sur l'esplanade de façon non contrôlée.

La station est conçue de façon à pouvoir lui ajouter un deuxième étage plus tard pour faire en sorte que des points d'accès puissent être aménagés vers les futurs aménagements sur le côté est et le côté ouest de la station Gladstone.

Fifure 20 : Station Gladstone



**La station Carling** est une station située au nord de l'avenue Carling, dotée d'une entrée donnant sur le sentier polyvalent adjacent, à l'est du tracé. Un nouvel ascenseur sera construit pour assurer la redondance en desservant l'entrée de la station et le quai. En plus du nouvel ascenseur, l'ascenseur actuel sera rénové.

La conception et la construction de la station n'excluront pas une double voie, ainsi qu'une liaison éventuelle au site de l'hôpital, au sud de l'avenue Carling.

**La station Carleton** est une station existante dotée de deux quais desservant l'Université Carleton et ses environs. La station est située entre l'avenue Campus et la promenade University à l'intersection de l'avenue Campus et du chemin Liberty. Il y a deux entrées avec zone de tarification, une accessible à partir de l'est et l'autre à partir de l'ouest. La structure de perception des tarifs sera maintenue. Il y aura un nouveau passage inférieur piétonnier au nord du quai de la station pour appuyer les plans d'aménagement à long terme de l'Université Carleton.

Profitant de la fermeture de la ligne Trillium et des importants travaux de génie civil prévus, un nouveau segment de tunnel piétonnier sera construit sous les rails pour une liaison future au système de tunnels de l'Université, avec la possibilité de fournir un accès direct, protégé contre les intempéries à la station à partir du réseau de tunnels de l'Université.



La **station Mooney's Bay** est une station existante située au sud du chemin Heron, qui sera dotée d'une entrée avec zone de tarification située à l'ouest du tracé et accessible à partir du sentier polyvalent adjacent. La structure de perception des tarifs sera maintenue. La conception de la station tiendra compte de toute modification nécessaire à la structure de l'entrée. Le prolongement du quai sera conçu et construit en tenant compte de toutes les exigences associées aux abris.

La **station Walkley** sera une nouvelle station située au sud du chemin Walkley adjacente à une propriété commerciale à l'est. La station donnera sur le chemin Walkley à l'est de la station du Transitway Sud-Est et sera dotée d'escaliers et d'ascenseurs depuis l'entrée jusqu'au quai à l'intérieur de la zone de tarification contrôlée. Une combinaison de signalisation, d'éléments architecturaux et de caractéristiques paysagères directement adjacents au chemin Walkley annonceront clairement l'emplacement de la station depuis le chemin Walkley.

Figure 21 : Station Walkley



La **station Greenboro** est une station de correspondance sur la Ligne Trillium actuelle. Le prolongement du quai sera conçu et construit en tenant compte de toutes les exigences associées aux abris.

La **station South Keys** est une station du Transitway située à côté du centre commercial South Keys qui sera agrandie pour servir de station de correspondance entre la liaison à l'aéroport et la Ligne Trillium. La station sera configurée de sorte que le quai soit au centre et elle sera dotée d'au moins une entrée avec zone de tarification, qui reliera le sentier polyvalent du côté ouest du couloir prolongé de la Ligne Trillium à l'entrée du Transitway actuelle.

Un toit abritera les passagers qui effectuent la correspondance entre la liaison à l'aéroport et la Ligne Trillium.

Figure 22 : Station South Keys



La **station Leitrim** est une station d'autobus et parc-o-bus existante située au sud du chemin Leitrim. La nouvelle station Leitrim sera une station secondaire et de correspondance. L'actuel parc-o-bus sera augmenté à 330 places au début et conçu pour une capacité de 925 places.

La nouvelle station comportera au moins une entrée avec zone de tarification contrôlée avec accès au parc-o-bus. La station sera conçue et construite afin que le quai d'autobus demeure accessible au public tout en empêchant l'accès au quai du TLR pendant les heures de fermeture du service ferroviaire.

Figure 23 : Station Leitrim



La **station Bowesville** sera une nouvelle station située à l'est du chemin Bowesville et au sud du chemin Earl Armstrong. La nouvelle station est une station secondaire et de correspondance avec un parc-o-bus, qui aura une capacité initiale de 800 espaces et sera conçu pour une capacité d'environ 2 000 espaces. Il fournira des espaces de stationnement pour les collectivités du sud, comme Greely, Manotick et Metcalfe.

La station aura au moins une entrée avec zone de tarification et elle sera conçue de façon à permettre l'accès du public au quai d'autobus tout en empêchant l'accès à la station de TLR pendant les heures de fermeture du service ferroviaire.

Figure 24 : Station Bowesville



La **station Limebank** sera une nouvelle station terminale située à l'ouest du chemin Limebank, au sud du chemin Earl Armstrong et à l'est de la rue Main. La station comportera au moins une entrée avec zone de tarification avec accès à la rue Main, à la route de jonction est-ouest nord et à la future route de jonction est-ouest sud. Elle sera conçue en tant que station urbaine offrant un accès direct au terminal d'autobus situé au nord du tracé.

Figure 25 : Station Limebank



La **station Uplands** sera une nouvelle station située à l'est de la promenade Uplands à côté du Centre EY. La station comportera une entrée avec zone de tarification contrôlée desservant le Centre EY et le futur aménagement au nord du tracé. L'esplanade et le site seront conçus pour accueillir les participants aux événements du Centre EY. Le tracé de la voie d'accès sera modifié pour arriver directement en face du Centre EY, et le stationnement actuel sera réaménagé pour permettre une visibilité directe et l'accès à la station depuis l'entrée du Centre EY.

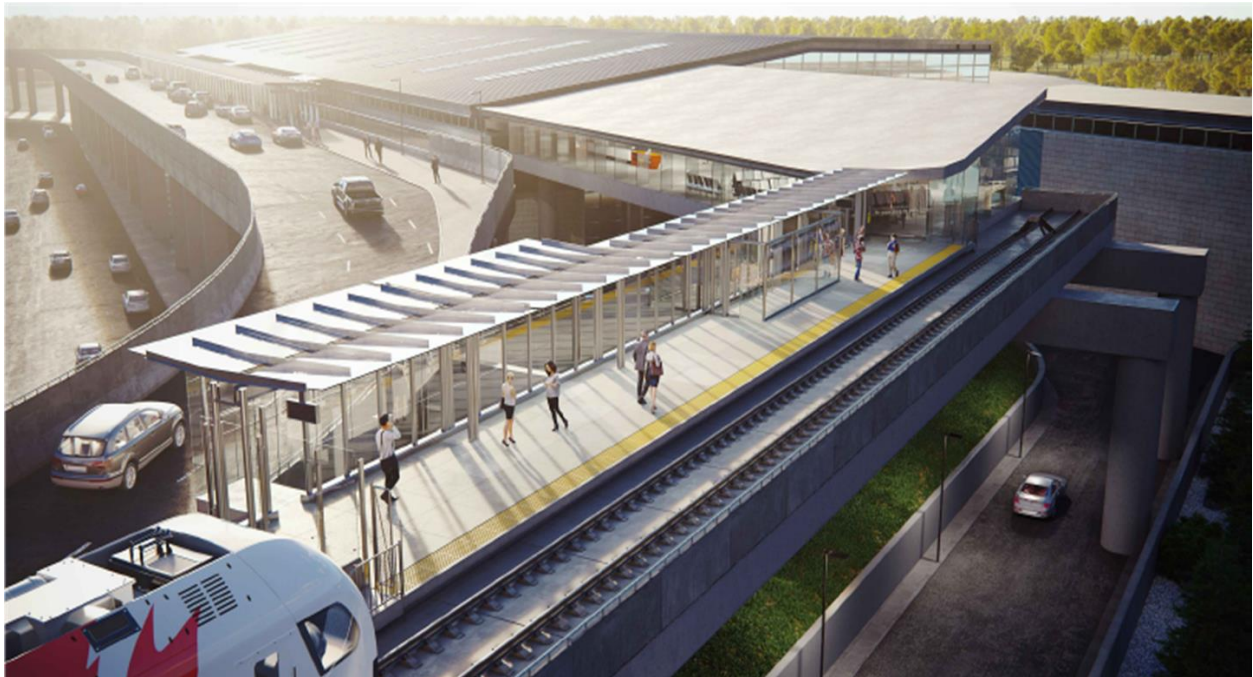
Figure 26 : Station Uplands



La **station Aéroport** est une nouvelle station à l'Aéroport international Macdonald-Cartier et sera le terminus de la liaison à l'aéroport. La station sera surélevée et située à côté de la structure routière de l'aéroport destinée aux départs et de l'aérogare pour les passagers. L'entrée et le salon seront un prolongement de l'aérogare, et le quai de la station sera à la même hauteur que le troisième niveau de l'aérogare.

L'élaboration de la conception de la station sera étroitement coordonnée avec l'Administration de l'aéroport, car la structure de l'aérogare actuelle sera prolongée jusqu'à la station. La station, le quai, la voie de guidage et les structures de la voie de guidage seront construits pour permettre à l'Administration de l'aéroport de construire l'agrandissement de l'aérogare, y compris l'entrée et le salon, en même temps.

Figure 27 : Station Aéroport



## Ajouts aux stations de l'Étape 1

Afin que l'Étape 2 du TLR puisse s'intégrer de façon transparente avec la Ligne de la Confédération actuelle, on devra apporter certaines modifications aux stations de correspondance.

La **station Tunney's Pasture** est une station existante qui sert de terminus ouest provisoire à la Ligne de la Confédération. À cette station, les usagers pourront passer facilement de l'autobus au train. Ce sera également une plaque tournante pour Westboro et les milliers de fonctionnaires qui travaillent à proximité. La taille du terminus d'autobus actuel sera considérablement réduite, et l'espace restant sera transformé en une nouvelle esplanade de transport en commun et zone paysagère, comme indiqué dans le Plan directeur de Tunney's Pasture.

La **station Blair** est une station existante qui sert de terminus est provisoire à la Ligne de la Confédération. La station joue actuellement un rôle critique en tant que station de correspondance à volume élevé et elle continuera de le faire à l'avenir. La conception permet aux usagers de passer facilement de l'autobus, au train et aux zones commerciales. Le terminus d'autobus actuel sera modifié pour permettre au réseau ferroviaire d'être prolongé vers l'est, et le nombre d'installations d'autobus sera légèrement réduit pour refléter le nombre d'autobus nécessaires une fois que le train se rendra à la station Trim.

