

**Transportation Committee
Report 16
March 10, 2021**

16

**Comité des transports
Rapport 16
Le 10 mars 2021**

**Report to
Rapport au :**

**Transportation Committee
Comité des transports
3 March 2021 / 3 mars 2021**

**and Council
et au Conseil
10 March 2021 / 10 mars 2021**

**Submitted on February 19, 2021
Soumis le 19 février 2021**

**Submitted by
Soumis par :
John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation Services
Department / Direction générale des transports**

**Contact Person
Personne-ressource :
Vivi Chi, Director / Directrice, Transportation Planning / Planification des
transports, Transportation Services Department / Direction générale des
transports
(613) 580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca**

**Quartier : GLOUCESTER-SOUTHGATE N° de dossier : ACS2021-TSD-PLN-0003
(10)**

**SUBJECT: Albion Road Traffic Study Recommendations (Bank Street to Lester
Road)**

**OBJET : Recommandations découlant de l'Étude de circulation sur le chemin
Albion (entre la rue Bank et le chemin Lester)**

REPORT RECOMMENDATION

That the Transportation Committee recommend that Council approve the Recommended Plan for Albion Road, as described in this report.

RECOMMANDATION DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver le plan recommandé pour le chemin Albion, comme il est décrit dans le présent rapport.

RÉSUMÉ

En mai 2018, le Conseil a demandé au personnel de mener une étude de la circulation le long du chemin Albion, entre la rue Bank et le chemin Lester, pour faire suite à l'agrandissement prévu de l'hippodrome Rideau-Carleton. L'étude devait répondre aux préoccupations concernant la circulation dans les régions d'Emerald Woods – Sawmill Creek et Blossom Park, qui pourrait être exacerbée par la croissance des collectivités au sud. Le Plan directeur des transports (PDT) 2013 a approuvé de nombreux importants projets de transport qui devaient servir ces collectivités en pleine croissance. Ces projets comprenaient le prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train (Ligne Trillium), l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et l'élargissement de la rue Bank. L'ensemble du financement pour la promenade de l'Aéroport et la rue Bank pour la mise en place de ces mesures s'étendra sur plusieurs années et peut être assujéti au processus budgétaire annuel. Les recommandations pour l'étude du chemin Albion mettent l'accent sur les améliorations provisoires relativement moins coûteuses qui pourraient être mises en place avant les projets d'infrastructures importants décrits dans le Plan directeur des transports, si les fonds sont suffisants.

Hypothèses et analyse

Les données recueillies lors de l'étude indiquent qu'environ 25 % à 40 % de la circulation sur le chemin Albion traverse le secteur pour se rendre à d'autres parties de la ville et que le comportement des automobilistes ne semble pas concorder avec sa désignation de route collectrice. La majorité des recommandations de l'étude sont des travaux d'atténuation de la circulation pour réduire la vitesse des véhicules sans toutefois gêner l'accès à la route. Ces changements devraient :

- diminuer l'attrait du chemin Albion moins comme voie de transit régionale;

- rendre les modes de transport durable plus attrayants et améliorer l'accessibilité;
- harmoniser la conception de la rue à son contexte résidentiel adjacent.

Les mesures principales recommandées comprennent deux nouveaux passages pour piétons (dont un passage surélevé sur le chemin Albion à la hauteur du sentier du ruisseau Sawmill), deux nouveaux points d'accès, l'amélioration de l'accessibilité des arrêts d'autobus, des avancées de trottoir cyclables et des dos d'âne allongés.

Considérations financières

Aucun financement n'est actuellement prévu pour la conception détaillée et la réalisation de ces recommandations. Le plan recommandé offre de la souplesse, en ce sens qu'il peut être mis en place par phases et composantes individuelles, si la possibilité se présente. Plus précisément, la possibilité de mettre en œuvre le plan, dans son tout ou en partie, peut être explorée dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement ou de réfection, ou bien de financement futur du Programme de modération de la circulation dans les quartiers, si le Conseil le demande.

Consultation publique

Au cours de l'étude, le personnel a consulté la conseillère du quartier, les membres de la collectivité ainsi que d'autres intervenants internes importants. La rétroaction reçue lors de ces consultations a orienté les recommandations.

CONTEXTE

Le 9 mai 2018, le Conseil a adopté une motion présentée par le Comité de l'agriculture et des affaires rurales ([ACS2018-PIE-EDP-0021-4837](#)) demandant au personnel de mener une étude de la circulation le long du chemin Albion. Cette motion faisait suite à l'agrandissement prévu de l'hippodrome Rideau-Carleton et l'étude devait évaluer et répondre aux préoccupations croissantes du secteur Blossom Park principalement liées aux débits et à la vitesse de circulation sur le tronçon du chemin Albion entre la rue Bank et le chemin Lester.

Notons qu'en 2004, le chemin Albion a été fermé à la circulation de transit nord-sud à la hauteur du chemin Lester pour répondre à des préoccupations liées à la circulation de transit et aux débits de circulation en général. Les débits de circulation ont baissé, mais cette décision était controversée et le Conseil a demandé au personnel d'installer des

arrêts toutes directions le long du chemin Albion à la hauteur de l'avenue Queensdale, l'avenue Rosebella et la rue Wyldewood afin de contrôler la circulation de transit dans la collectivité. Après la réouverture, la circulation a repris à un niveau semblable à celui d'avant la fermeture et les plaintes de la population concernant la circulation de transit et les débits de circulation ont recommencé.

DISCUSSION

L'Étude de circulation sur le chemin Albion visait à répondre aux préoccupations de la collectivité concernant l'exacerbation possible de la circulation en raison de la croissance des secteurs au sud et à recommander des solutions pour réduire les répercussions négatives de la circulation automobile le long d'un tronçon de cette route.

Aire de l'étude

La Figure 1 illustre l'aire de l'étude, qui comprend le tronçon du chemin Albion entre la rue Bank et le chemin Lester ainsi qu'un petit tronçon de la promenade Bridle Path. L'aire de cette étude est située dans les secteurs d'Emerald Woods – Sawmill Creek et Blossom Park et est principalement désignée comme secteur résidentiel. L'aire de l'étude générale est située du côté nord de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale (CCN) et à l'est de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.

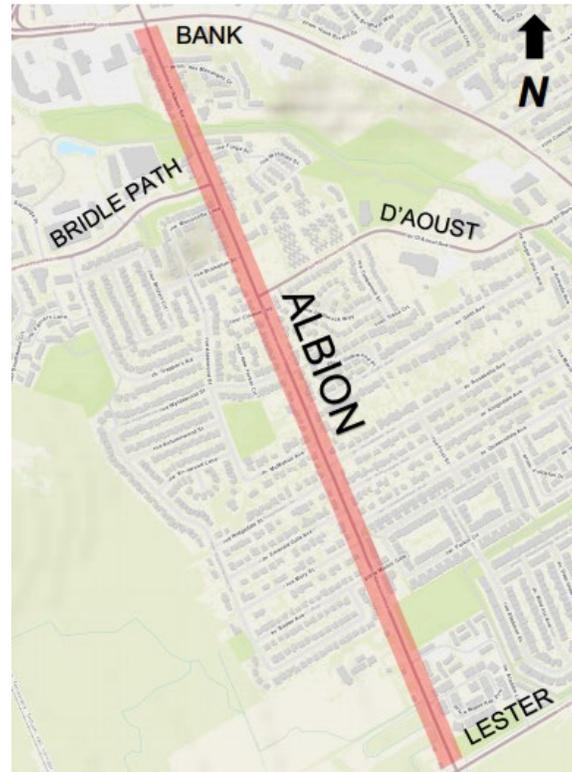


Figure 1 : Étude de circulation sur le chemin Albion

Besoin du projet

Le tronçon du chemin Albion de l'aire d'étude est désigné comme route collectrice et est conçu pour permettre à la population locale d'accéder au réseau artériel de la ville. Toutefois, en raison de son contexte, dans sa conception et dans l'ensemble du réseau, la route agit comme artère et peut être attrayante pour la circulation de transit. Une analyse origine-destination localisée de la circulation a été effectuée dans le cadre de l'étude. Les résultats indiquaient qu'en 2019, de 25 % à 40 % de la circulation automobile sur le chemin Albion se composait de véhicules en transit dans le quartier. De plus, la vitesse des automobiles, particulièrement à l'extrémité sud de l'aire de l'étude, dépassait la limite de vitesse.

La croissance découlant des aménagements s'est poursuivie au sud des communautés d'Emerald Woods – Sawmill Creek et Blossom Park, notamment le nouveau Hard Rock Casino (sur le terrain de l'hippodrome Rideau-Carleton) et l'agrandissement des communautés de Findlay Creek Riverside-Sud. Cette croissance fait augmenter la pression sur les couloirs de transport nord-sud, y compris le chemin Albion.

Pour répondre à cette pression au niveau du réseau, le PDT 2013 prévoyait des projets de transport tels que l'élargissement de la rue Bank, l'élargissement de la promenade de l'Aéroport et le prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train (Ligne Trillium) pour mieux desservir les communautés urbaines croissantes au sud. Le prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train est en cours, mais la recherche de financement pour les autres projets routiers nord-sud se poursuit. Le budget 2021 approuvé a prévu du financement pour certains travaux de ces projets de croissance, mais le financement complet pour la mise en œuvre s'étendra sur plusieurs années.

L'étude de circulation s'est aussi penchée sur des options de modernisation le long du tronçon collecteur du chemin Albion (entre la rue Bank et le chemin Lester) qui pourraient être envisagées avant certains projets de transport de grande envergure.

Objectifs de l'étude

L'étude a fait l'examen des débits et de la vitesse actuels de circulation automobile (y compris la circulation de transit) ainsi que des données sur les collisions. L'équipe de l'étude a consulté les résidents et résidentes du secteur et les directions générales de la Ville pour créer un plan de conception répondant aux préoccupations du public en mettant l'accent sur des travaux de modernisation localisés qui pourraient être effectués sans reconstruire la chaussée en entier. L'équipe a aussi examiné diverses options d'atténuation de la circulation et de transport actif.

En outre, une gamme de principes d'aménagement a été créée pour orienter l'élaboration des recommandations de l'étude en fonction d'un examen de la rétroaction de la collectivité. Voici les principes :

1. Appliquer au chemin Albion une conception de rue axée sur la communauté (traversant Blossom Park/Emerald Woods-Sawmill Creek) qui se conforme à sa désignation de route collectrice et qui comprendrait des améliorations telles que des passages pour piétons supplémentaires, des transformations aux points d'accès et des mesures d'atténuation de la circulation;
2. Diminuer l'attrait du chemin Albion comme voie de transit sans en empêcher l'accès;
3. Améliorer l'infrastructure de façon à favoriser le transport durable (marche, cyclisme et transport en commun).

Il fallait aussi tenir compte du contexte potentiel de conception à long terme du couloir de façon à ce que toute option de modernisation à moyen terme s'harmonise à la future conception décrite plus loin dans le présent rapport.

Analyse

La collecte de données aux fins de l'étude a permis de déterminer les conditions suivantes :

- Les débits de circulation sont supérieurs à la fourchette établie pour les rues collectrices types par le Guide canadien de conception géométrique des routes de l'Association des transports du Canada. Le volume de véhicules est modérément plus élevé sur les tronçons nord du secteur à l'étude.
- Selon l'heure de la journée, on a constaté qu'environ 25 % à 40 % de la circulation sur le chemin Albion se compose de véhicules en transit dans le quartier (c.-à-d. dont la provenance ou la destination n'est pas locale). Environ 10 % à 15 % de la circulation sur la promenade Bridle Path se compose de véhicules en transit dans le quartier.
- Les taux de collisions signalées sont demeurés constants pendant une période de trois ans (de 2016 à 2018), soit 21 à 26 collisions par année dans le secteur à l'étude.

L'équipe de l'étude a élaboré une gamme de solutions possibles à ces enjeux de circulation qui répondent aux objectifs du projet et a approfondi son analyse de ces options, ce qui comprenait un examen pour mieux comprendre les temps de déplacement sur les routes de la collectivité. Le temps de déplacement sur chaque route a été estimé en combinant des données GPS et les temps de déplacement estimés, puis en les comparant. Une analyse de la capacité de l'intersection a aussi été effectuée pour comprendre les effets liés à la capacité automobile des mesures proposées. Ces deux analyses ont orienté les décisions de conception et ont garanti que la conception proposée n'avait pas une incidence trop négative et améliorerait les conditions pour les usagers vulnérables de la route. Les résultats des analyses n'indiquaient aucun ralentissement important aux carrefours à feux et démontraient que la déviation routière vers les routes locales était peu probable.

Plan recommandé

Le Plan recommandé (Document 1) comprend une série de travaux de modernisation conformes aux principes d'aménagement établis lors de l'étude. Tandis que la fermeture complète du chemin Albion a été mise à l'essai de 2004 à 2007, ce n'était pas une bonne solution, et cette option a été éliminée. Le Plan recommandé rendra le chemin Albion moins attrayant comme route régionale nord-sud relativement aux artères parallèles, notamment la promenade de l'Aéroport et la rue Bank, en réduisant les vitesses de déplacement potentielles sans en restreindre l'accès.

Les mesures du Plan recommandé comprennent notamment :

- Des mesures de réduction de l'attrait du chemin Albion comme route de transit et de ralentissement des véhicules;
 - Le raccourcissement de voies de virage :
 - deux voies de virage à droite en direction est (l'une à partir de la rue Bank et l'autre à partir de la promenade Bridle Path vers le chemin Albion);
 - les voies de virage à gauche en direction sud à l'intersection de l'avenue D'Aoust et du chemin Lester;
 - la voie de virage à gauche en direction nord à partir du chemin Albion vers la promenade Bridle Path.
 - Des transformations à deux points d'accès — des infrastructures de points d'accès, comme l'affichage indiquant aux automobilistes qu'ils entrent dans un quartier, seraient installées sur un nouveau terre-plein central et une nouvelle avancée de trottoir sur la promenade Bridle Path juste à l'ouest du chemin Albion ainsi que des deux coins au nord de l'intersection des chemins Albion et Lester.
 - Des mesures d'atténuation de la circulation, notamment des dos d'âne allongés, des passages surélevés et des avancées de trottoir, seraient intégrées à des endroits stratégiques le long du chemin Albion et de certains tronçons de la promenade Bridle Path.

- Des mesures d'amélioration des activités de transport en commun :
 - Certains arrêts d'autobus seraient déplacés ou combinés pour améliorer les temps de déplacement en transport en commun le long du couloir ainsi que l'accès au réseau de transport en commun global dans la collectivité.
 - Un certain nombre d'arrêts d'autobus serait mis à nouveau pour répondre aux normes d'accessibilité et améliorer la sécurité routière à proximité des arrêts d'autobus.
- Des mesures d'amélioration du transport actif :
 - Les avancées de trottoir comprises dans la conception qui empiètent sur les voies cyclables actuelles seraient à la même élévation pour permettre aux cyclistes de passer.
 - Certains coins d'intersections seraient modernisés pour respecter les normes d'accessibilité.
 - Nouveaux passages pour piétons surélevés :
 - Sentier du ruisseau Sawmill — ce nouveau passage surélevé relierait deux tronçons discontinus du sentier, et par le fait même, relierait la population aux écoles et au centre communautaire de l'avenue D'Aoust.
 - Avenue Queensdale — un nouveau passage surélevé serait construit à l'extrémité sud de l'intersection de l'avenue Queensdale et du chemin Albion.
 - Chemin Trappers — un nouveau passage surélevé serait construit à l'extrémité sud de l'intersection du chemin Trappers et de la promenade Bridle Path.

Facteurs relatifs à la mise en œuvre du Plan recommandé

Les mesures du Plan recommandé peuvent être mises en œuvre grâce à des travaux de modernisation sans devoir reconstruire la chaussée en entier. Chaque mesure peut être mise en œuvre de façon individuelle ou par phases selon les possibilités et la disponibilité des fonds. De plus, le Plan offre la possibilité à la Ville d'explorer des

options de partenariat avec des promoteurs de la région pour financer certains éléments du projet.

Coûts

Le coût estimatif du Plan recommandé s'élève à environ 3 millions de dollars (en dollars de 2020). Cette estimation est de la classe D et ne comprend pas la conception détaillée, la construction et les coûts afférents et les dépenses imprévues. L'achat de propriété n'est pas prévu pour la mise en œuvre de ce plan. Les coûts sont estimés en supposant que la modification de certains carrefours à feux exigera une reconstruction complète. Toutefois, selon le calendrier de mise en œuvre et les considérations prises lors des étapes de conception détaillée, la reconstruction ne sera peut-être pas nécessaire.

Aucun financement n'est actuellement prévu pour ce projet. La possibilité de réaliser le plan, en tout ou en partie, pourrait être explorée dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement ou de réfection, ou bien de financement futur du Programme de modération de la circulation dans les quartiers, si le Conseil le demande.

Facteurs du contexte de la conception à long terme

Le Plan recommandé se présente comme solution provisoire en attendant la réfection complète du chemin Albion (entre la rue Bank et le chemin Lester) en une rue complète dans un avenir plus ou moins rapproché. Bien qu'aucun plan de réfection n'est actuellement prévu dans les prévisions quinquennales pour la réfection du chemin Albion entre la rue Bank et le chemin Lester, l'équipe de l'étude a exploré des éléments qui devraient être pris en compte dans le contexte de la conception finale de la route.

Les éléments suivants devraient être examinés dans le cadre de tout projet intégré de réfection de routes, d'égouts et d'aqueducs le long du secteur à l'étude :

- Les éléments de conception décrits dans le document de la Ville, [Conception de rues collectrices de quartiers](#), tels que :
 - o les aménagements cyclables séparés;
 - o les intersections protégées;
 - o les mesures d'atténuation de la circulation additionnelles (déviations

- latérales);
- l'aménagement paysager;
- les places de stationnement de rue;
- Autres principales caractéristiques;
 - nouvelle configuration des chemins Albion et Lester;
 - nouvelle configuration de l'intersection du chemin Albion et de la rue Bank.

L'acquisition de biens-fonds n'est pas nécessaire pour le Plan recommandé, mais des exigences pourraient s'ajouter à toute conception à long terme incorporant des éléments de la liste ci-dessus.

Grâce à un exercice de conception qui tenait compte de ces éléments à long terme, l'équipe de l'étude a pu déterminer que l'acquisition de biens-fonds pourrait être nécessaire pour créer de l'espace pour ces conceptions. De plus, pour accueillir des options possibles de nouvelles conceptions qui éloignent mieux la circulation du chemin Albion, des modifications potentielles à l'intersection des chemins Albion et Lester toucheraient probablement des terres sensibles appartenant à la CCN du côté sud du chemin Lester. Par conséquent, de futures modifications à la conception de l'intersection des chemins Albion et Lester pourraient être assujetties aux processus d'acquisition et d'approbation de biens-fonds de la CCN.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Ce projet est situé dans le secteur urbain.

CONSULTATIONS

L'étude a profité de l'examen et la rétroaction de membres d'un groupe consultatif technique et d'un groupe de travail public. Le groupe consultatif technique était composé d'intervenants de la Direction générale des transports, de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement et de la Direction générale des services de protection et d'urgence. La rétroaction de ces intervenants a permis à l'équipe d'élaborer un Plan recommandé qui concilie des objectifs concurrents.

Le groupe de travail public était composé de membres du public et d'autres organisations représentant la population locale, de l'association communautaire du quartier, de l'Ottawa Student Transportation Authority, du Comité consultatif sur l'accessibilité et du Comité de la planification du transport scolaire (Santé publique Ottawa).

En été 2019, environ 680 personnes ont rempli un premier questionnaire en ligne pour aider l'équipe de l'étude à comprendre les nombreuses préoccupations, le contexte général et les solutions à prendre en compte.

Le 7 novembre 2019, une réunion publique a eu lieu pour permettre à la population de constater le progrès de l'étude et de fournir de la rétroaction. Environ 40 personnes ont assisté à la réunion et 100 fiches de commentaires ont été soumises.

Du 5 novembre au 1^{er} décembre 2020, une consultation en ligne a eu lieu pour partager un résumé du progrès réalisé après la réunion publique et pour présenter la conception provisoire en cours d'élaboration dans le but d'obtenir de la rétroaction. Environ 158 questionnaires de rétroaction ont été remplis lors de cette consultation.

De plus, l'équipe de l'étude a rencontré le groupe de travail public à deux reprises (le 28 novembre 2019 et le 15 octobre 2020) pour discuter du progrès du projet et obtenir des commentaires préliminaires avant de consulter le public en général.

Le personnel a aussi donné une présentation lors d'une réunion virtuelle organisée par la conseillère du quartier le 3 décembre 2020 pour discuter du projet avec le public.

Dans l'ensemble, le public appuie le projet. Voici quelques exemples de commentaires reçus concernant le Plan recommandé :

- Des passages pour piétons surélevés seront une importante amélioration;
- Les mesures d'atténuation de la circulation et les infrastructures de points d'accès seront utiles;
- Rendre les panneaux d'arrêt le long du secteur à l'étude plus visibles en les agrandissant, en ajoutant des feux clignotants et en émondant les arbres;
- Examiner l'option d'un projet redirigeant la circulation vers les routes locales et ajoutant des mesures d'atténuation de la circulation pour limiter cette possibilité.

Les avis concernant le premier questionnaire en ligne, la réunion publique et la consultation en ligne ont été publicisés par la diffusion directe de dépliants d'information (fiches de transfert) aux foyers du secteur situés à l'est de la promenade de l'Aéroport, au sud de la rue Bank et au nord du chemin Lester. Ces avis ont aussi été publiés sur le site Web du projet, Ottawa.ca/AlbionCirculation, et partagés par courriel à la liste de distribution du projet. Le conseiller et la conseillère des quartiers avoisinants ont aussi été informés de ces activités (quartier 20 – Osgoode et quartier 22 – Gloucester-Sud Nepean). Enfin, la conseillère du quartier et l'Association des résidents d'Emerald Woods ont partagé les renseignements sur les activités du projet par diverses méthodes, comme lors de réunions et dans les médias sociaux.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Conseillère Deans

J'appuie le Plan recommandé tel qu'il est proposé dans le présent rapport.

Le tronçon du chemin Albion entre le chemin Lester et la rue Bank traverse Blossom Park et est entouré d'écoles, de parcs et de logements pour jeunes familles et personnes âgées.

Le chemin Albion voit des débits de circulation élevés, et les automobilistes le considèrent comme bonne route de transit pour se rendre aux nouveaux aménagements au sud ou pour en sortir. Les débits de circulation sont actuellement importants, mais nous sommes surtout préoccupés par l'augmentation de la circulation que causera le nouveau complexe de divertissement Hard Rock Casino. L'aménagement du Hard Rock comprend un théâtre à 2500 places, un grand restaurant, un hôtel et un établissement de jeu agrandi qui attireront plus de circulation dans le secteur Blossom Park.

Les recommandations proposées dans le présent rapport aideront à minimiser les répercussions sur la circulation de ce nouvel aménagement et à créer un environnement plus sécuritaire pour tous les usagers de la route, y compris les cyclistes et les piétons.

Je m'attends à ce que les promoteurs du Hard Rock contribuent au financement de ce plan.

COMMENTAIRE DES COMITÉS CONSULTATIFS

Un membre représentant le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) a participé à la consultation auprès du groupe de travail public du projet. Le rapport a été envoyé au CCA à titre d'information.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle de nature juridique n'est associé à l'approbation de la recommandation formulée dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Aucun financement n'est actuellement prévu pour la mise en œuvre du Plan recommandé.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

Les recommandations proposées dans le présent rapport respectent les objectifs du Programme de gestion intégrale des actifs (GIA) de la Ville. La mise en œuvre du Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville d'assurer la gestion efficace des infrastructures nouvelles et existantes de manière à maximiser les avantages, à réduire les risques et à fournir aux usagers des services sécuritaires et fiables, le tout dans une optique de pérennité sociale, culturelle, environnementale et économique.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune source de financement n'est actuellement précisée pour la conception et la mise en œuvre détaillée des recommandations. Il pourrait être possible d'examiner différentes possibilités pour la mise en œuvre, en tout ou en partie, du plan dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement ou de renouvellement, ou alors du financement futur du Programme de modération de la circulation dans les quartiers, si le Conseil en fait la demande.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les mesures incluses dans le Plan recommandé seront conçues dans le respect des Normes de conception accessible de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le Plan recommandé aidera à réduire les effets négatifs de la circulation automobile et à améliorer les conditions pour les modes de transport durable dans le secteur à l'étude.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

La recommandation formulée dans le présent rapport vise à soutenir la priorité et les résultats suivants du Plan stratégique de 2019-2022 de la Ville d'Ottawa :

Transport intégré : promouvoir l'efficacité de la mobilité grâce à un réseau de transport urbain durable, accessible et connecté.

Résultats :

- Un réseau de transport intégré qui rassemble tous les modes de transport;
- Les investissements dans l'infrastructure de transport sont durables et répondent aux besoins à long terme.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – Plan recommandé

SUITE À DONNER

Le personnel de la Direction générale des transports prendra les mesures nécessaires selon les directives du Comité des transports et du Conseil.