

Projet du TLR de la Ligne de la Confédération Ouest – Enjeux de la communauté de Woodpark

Le 27 mars 2017

C.Wheeler et C. Swail

← STAGE
ETAPE ↓ 2 →



Objectif de la réunion

- État actuel du projet... Comment en sommes-nous arrivés à ce point du projet?
- Choix du tracé : chemin Richmond c. parc linéaire Byron
- Aperçu du tracé du TLR, du portail ouest du tunnel à l'avenue Woodroffe
- Station New Orchard
- Tracé/station Lincoln Fields :
 - Défis du tracé selon l'ÉE/avantages du tracé amélioré
 - Remise à l'état naturel du Transitway
- Connectivité/sentiers polyvalents pour desservir les stations du secteur
- Initiative du chemin Richmond en tant que rue complète
- Projets regroupés qui touchent la communauté
- Mini-parc de l'avenue Lawn/jardin communautaire Woodpark proposés
- Problèmes de construction/bruit et vibrations/stratégies des intervenants
- Mise en œuvre du projet/prochaines étapes

Contexte... Comment le projet est-il arrivé à ce stade-ci?

- Printemps 2016 - une modification du tracé à la station Cleary a été adoptée et incorporée dans l'ÉE
- L'étude d'ingénierie préliminaire a cerné des améliorations supplémentaires :
 - Amélioration du tracé et déplacement de la station Lincoln Fields
 - Déplacement du tracé entre Cleary et Woodroffe pour faire passer le TLR dans le parc Byron plus tôt que prévu
- D'autres améliorations en projets regroupés ont été identifiées pour la mise en œuvre avec le projet du TLR
- Le Conseil a également autorisé la publication de la DP en juin 2017, y compris les améliorations communautaires regroupées

Tracé et espaces entre les stations



Zone desservie d'un rayon de 600 mètres

La zone desservie de la station est fondée sur une distance de marche pratique pour les utilisateurs de transport en commun pour se rendre aux stations de transport en commun rapide.

Avantages régionaux de l'Étape 2 du TLR



110,000 tonnes GHGs
3,000 tonnes CACs



14,000 cars off the road



\$7.1 billion savings
in commuting costs



Will generate over 21,000
person-years of employment

Avantages locaux de l'Étape 2 du TLR

- La nouvelle station Orchard procure une accessibilité améliorée au transport en commun rapide
- Nouveau terminus intégré de TLR et d'autobus à Lincoln Fields
- Remise en état et amélioration du parc Byron/connectivité améliorée du parc linéaire/infiltration réduite de la circulation
- La rue complète du chemin Richmond améliorera l'environnement et la sécurité pour les piétons et les cyclistes
- Mise à niveau des égouts dans le secteur
- Remise à l'état naturel du Transitway
- Aménagement du mini-parc de l'avenue Lawn

Tracé amélioré à Cleary et Lincoln Fields – Consultation communautaire

Tracé selon l'ÉE

- Quatre réunions publiques sur l'ÉE en 2010/2015 (nov. 2010, avril 2013, juin 2013 et avril 2015)
- Conception fonctionnelle approuvée par le Conseil en juillet 2015

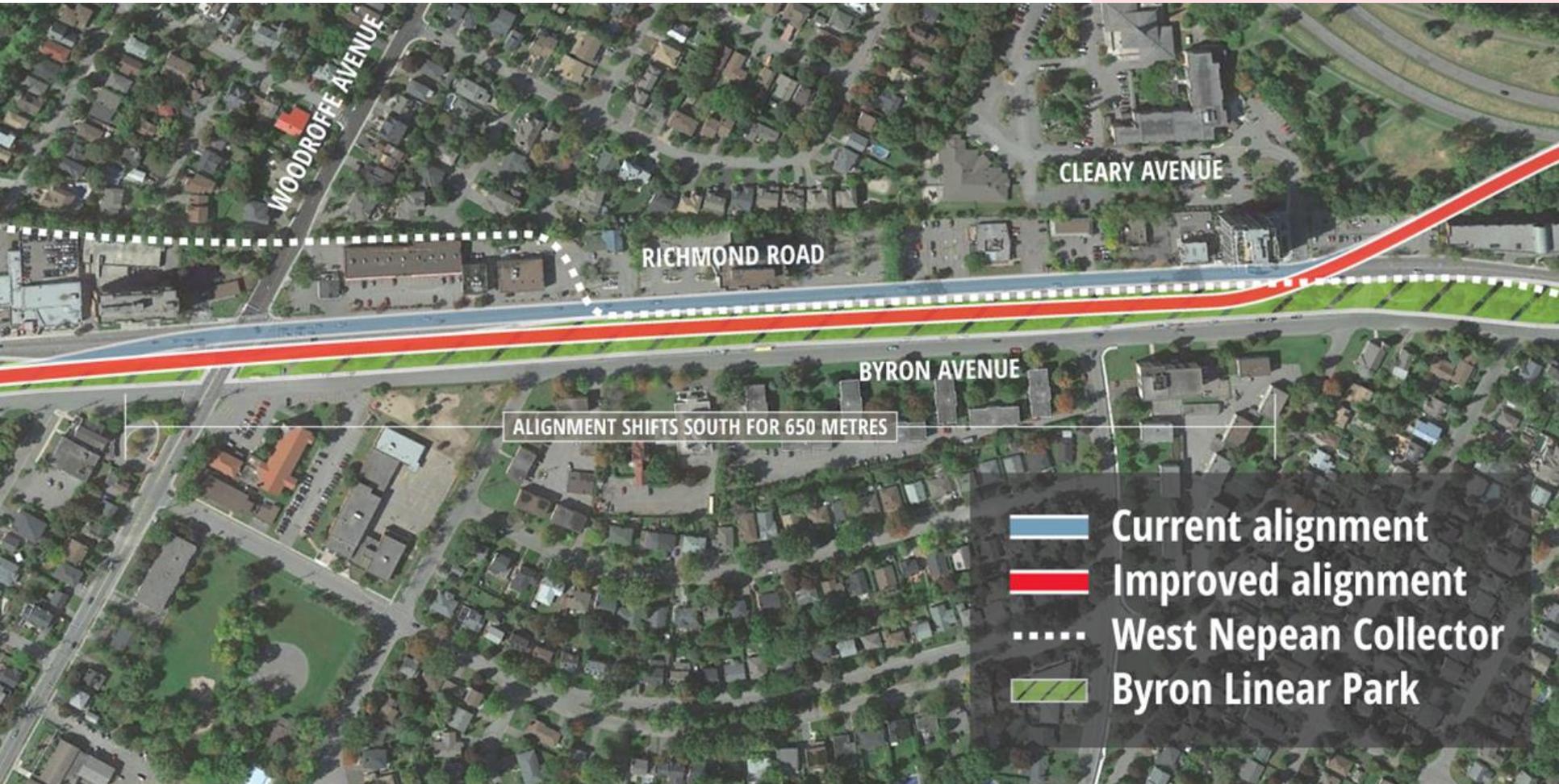
Nouveau tracé (automne 2016)

- Consultations publiques pour Cleary, le parc Byron, Lincoln Fields et Queensview
- Présentations à des bâtiments principaux (5), autres présentations (14), réunions sur le chemin Richmond (3)
- Tracés intégrés dans l'ÉE révisée
- 49 objections reçues, le MEACC a répondu à toutes les objections
- ÉE approuvée par le MEACC en décembre 2016
- Délégations publiques au Comité des finances et du développement économique le 24 février 2017
- Approuvé par le Conseil le 8 mars 2017

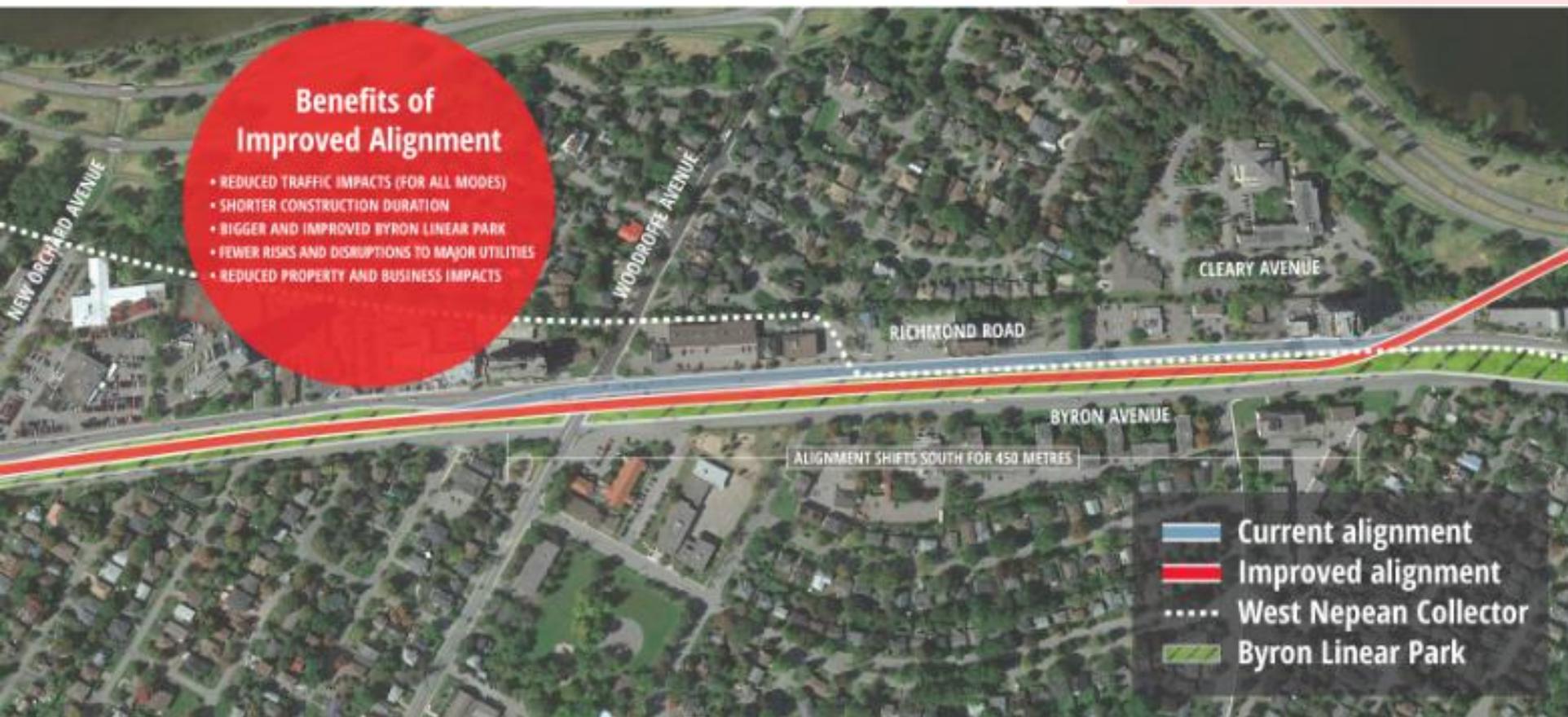
Nombre d'usagers prévu

Station	Embarquements et débarquements totaux (2031, heure de pointe du matin)
Lincoln Fields	2 646
New Orchard	756
Cleary	1 242

Amélioration du tracé du chemin Richmond



Avantages du tracé du parc Byron



Engagements associés à la remise en état du parc Byron

- Le couloir de Woodroffe à Pinecrest a toujours été dans le parc
- Même avec un tracé du tunnel du chemin Richmond entre Cleary/Woodroffe, 50 % des arbres du parc Byron ne survivraient pas à la construction du tunnel
- Déplacement de la construction du tunnel dans le parc :
 - La Ville est engagée envers la réfection du parc améliorée
 - Budget **dédié** de 4 M\$ pour le remplacement des arbres en plus du budget pour McEwan à Woodroffe
 - Budget **dédié** de 1 M\$ pour les œuvres d'art
 - Une occasion importante de remettre le parc en meilleur état en pleine consultation avec la communauté
 - Même avec l'empreinte de la station New Orchard, la taille du parc ne change pas en raison d'autres zones d'agrandissement
 - Une occasion de réduire l'infiltration de la circulation

Modifications à l'intersection proposées

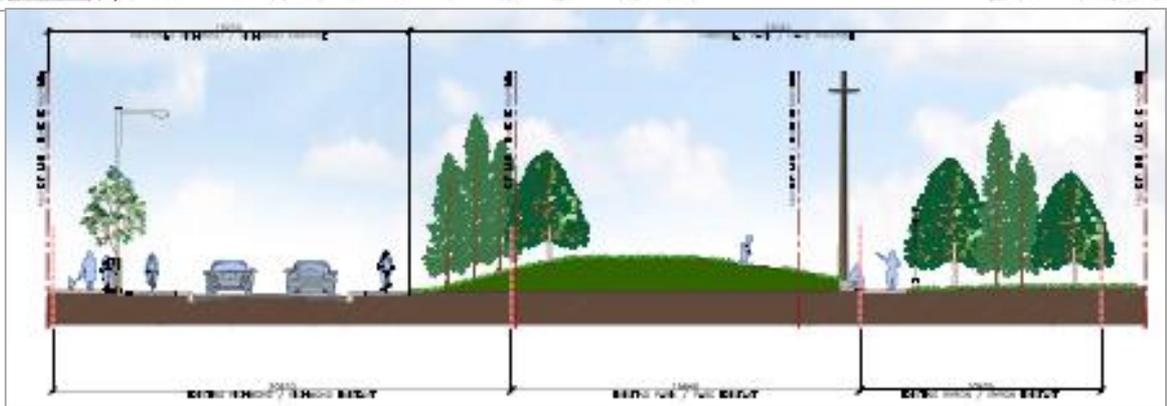


- Nouveau passage pour entrer dans le parc à l'intersection d'Allison et de Richmond
- Nouveau passage pour piétons à l'intersection de Lockhart et de Richardson
- Fermeture de Redwood, Ancaster et Richardson
- Fermeture de Byron à l'intersection avec Woodroffe
- Fermeture éventuelle de la sortie de Hartleigh sur Richmond
- Avantage - Infiltration réduite de la circulation, connectivité améliorée dans le parc, sécurité des piétons améliorée

Concept amélioré du parc linéaire Byron



Concept amélioré du parc linéaire Byron



Concept amélioré du parc linéaire Byron



Chemin Richmond en tant que rue complète



RICHMOND ROAD COMPLETE S. SHEET
1:10,000 L&L

DATE: 11/00

Déroulé 11/00

- Plantation d'arbres supplémentaires lorsque c'est possible
- Coordination de l'aménagement des sentiers polyvalents et des voies cyclables avec la conception du parc linéaire Byron
- Intersections surélevées pour la sécurité/moins de voies pour réduire la vitesse de la circulation
- La conception détaillée abordera les possibilités du stationnement sur rue

Ottawa Chemin Richmond en tant que rue complète



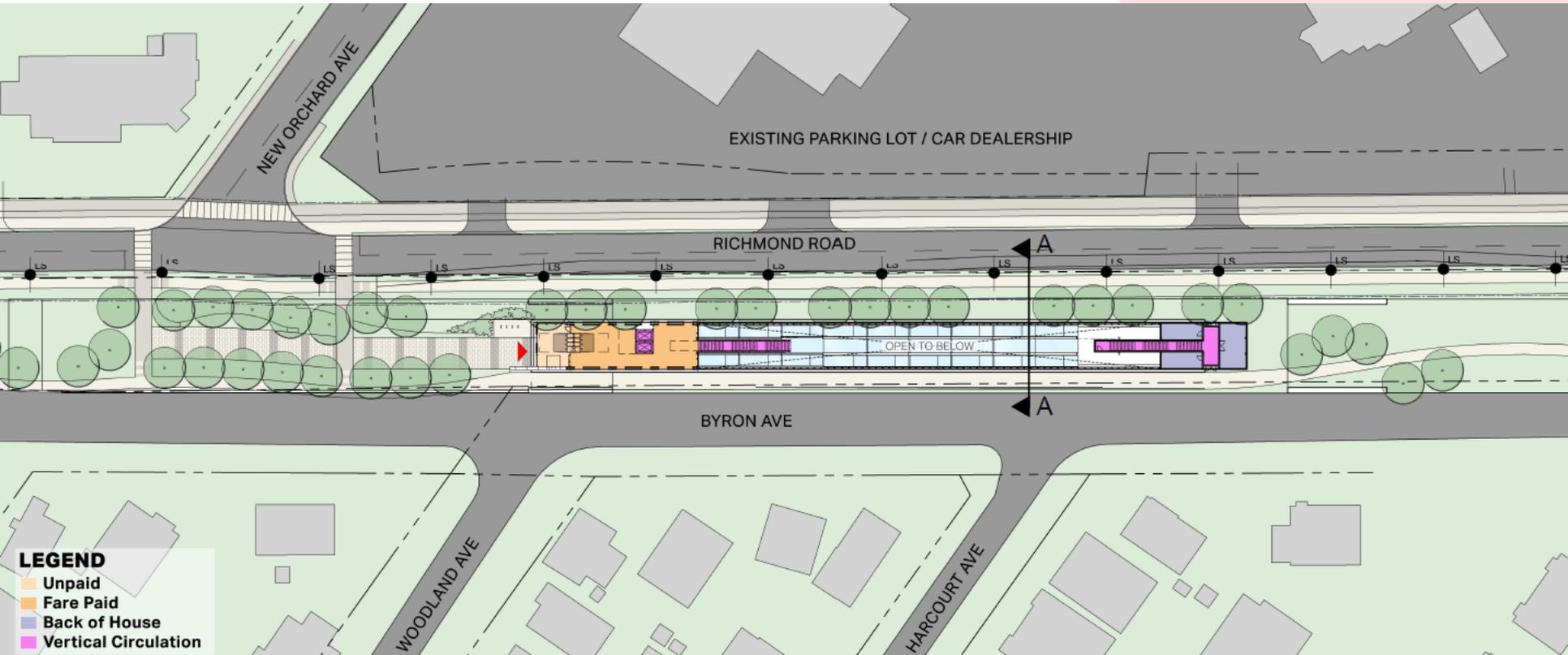
Étude de connectivité Station New Orchard



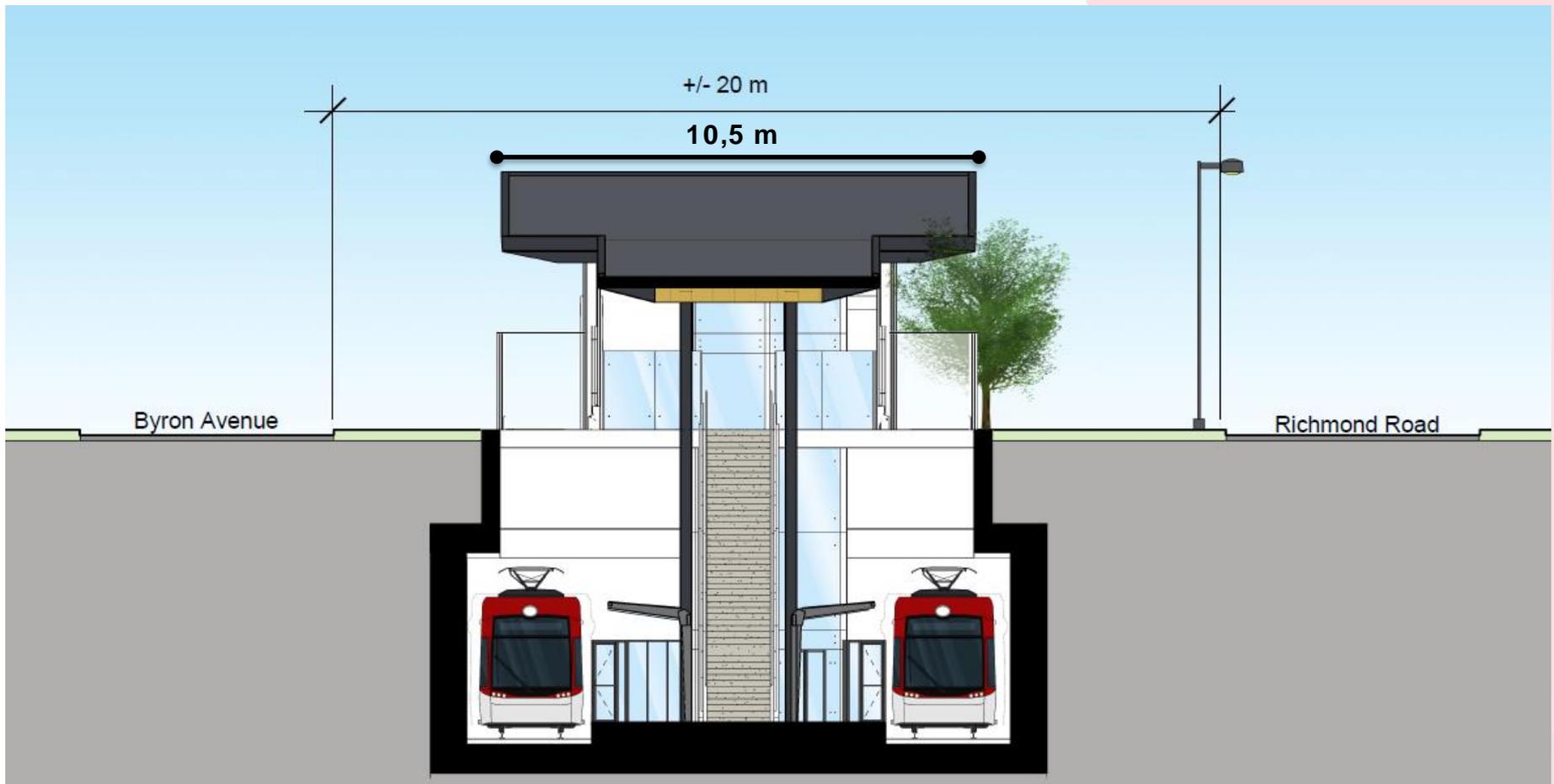
- LEGEND**
- 600 METER RADIUS STUDY AREA
 - 300 METER RADIUS STUDY AREA
 - PROPOSED SUB-GRADE LIGHT RAIL TRANSIT (LRT)
 - PROPOSED LRT STATION
 - TMP PROPOSED ON-ROAD BICYCLE FACILITY
 - EXISTING ON-ROAD BICYCLE FACILITY
 - STUDY PROPOSED FACILITY
 - TMP PROPOSED MULTI-USE PATHWAY (MUP)
 - EXISTING PATHWAY
 - EXISTING NCC TRAIL SYSTEM
 - EXISTING SIDEWALK
 - PROPOSED SIDEWALK
 - TRAFFIC CONTROL SIGNAL
 - PROPOSED PASSENGER DROP OFF AREA
 - PROPOSED BICYCLE PARKING
 - PROPOSED PATHWAY ILLUMINATION
 - CCTV EMERGENCY STATION
 - PROPOSED CROSSWALK & CROSS RIDE



Station New Orchard



Station New Orchard



- Minimiser l'empreinte de la station au niveau du sol
- Sentiers polyvalents et aménagement paysager des deux côtés

Station New Orchard



Station New Orchard



Travaux sur les égouts pluviaux et sanitaires sur l'avenue Byron Ouest

- Les égouts sanitaires depuis l'avenue Richardson jusqu'à l'avenue Ancaster, y compris la reconstruction partielle sur certaines rues résidentielles
- Les égouts sanitaires depuis l'avenue Compton jusqu'au chemin Sherbourne
- Les égouts pluviaux dans les intersections du chemin Richmond, de l'avenue Byron et de l'avenue Woodroffe

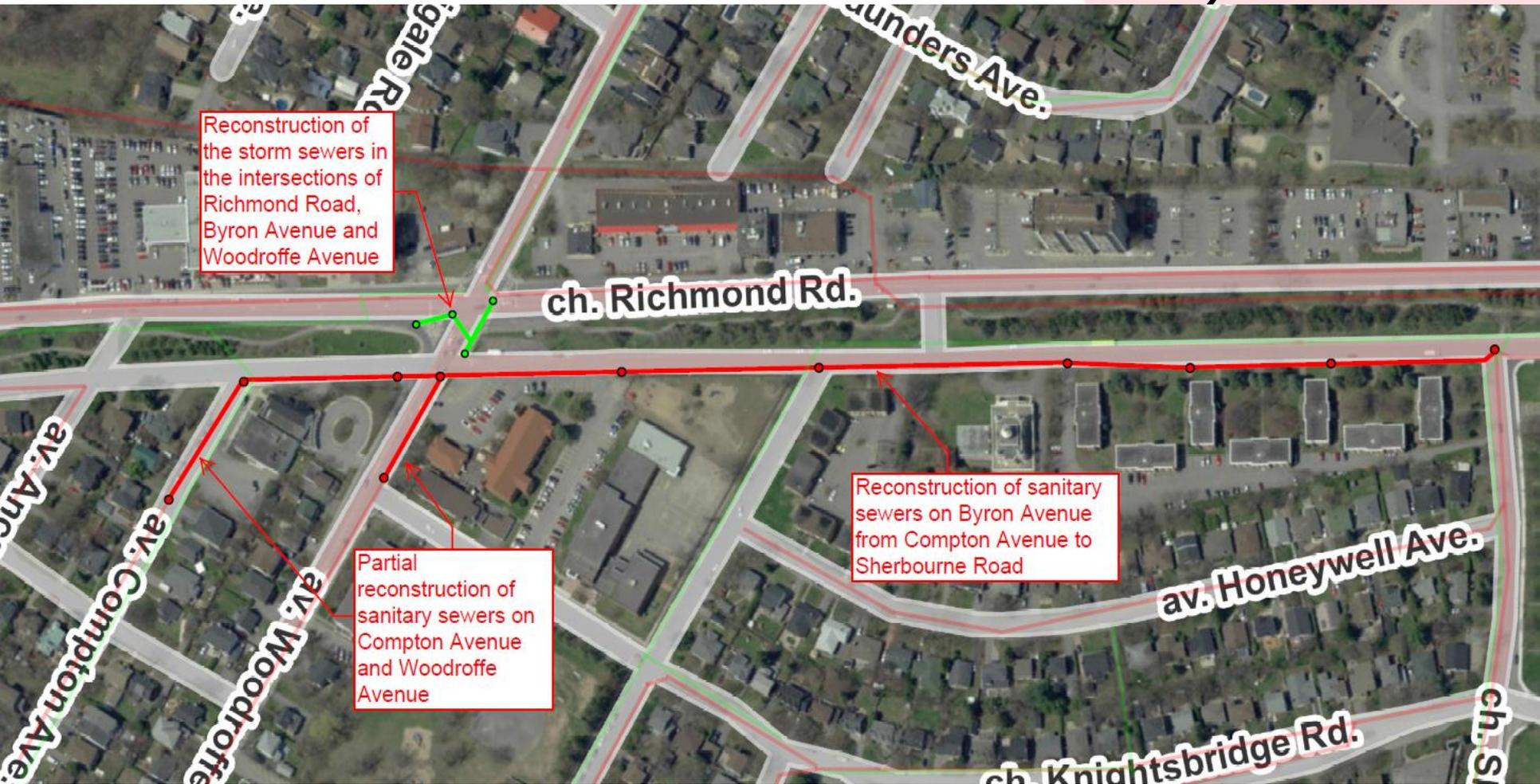
Reconstruction des égouts pluviaux et sanitaires sur l'avenue Byron Ouest



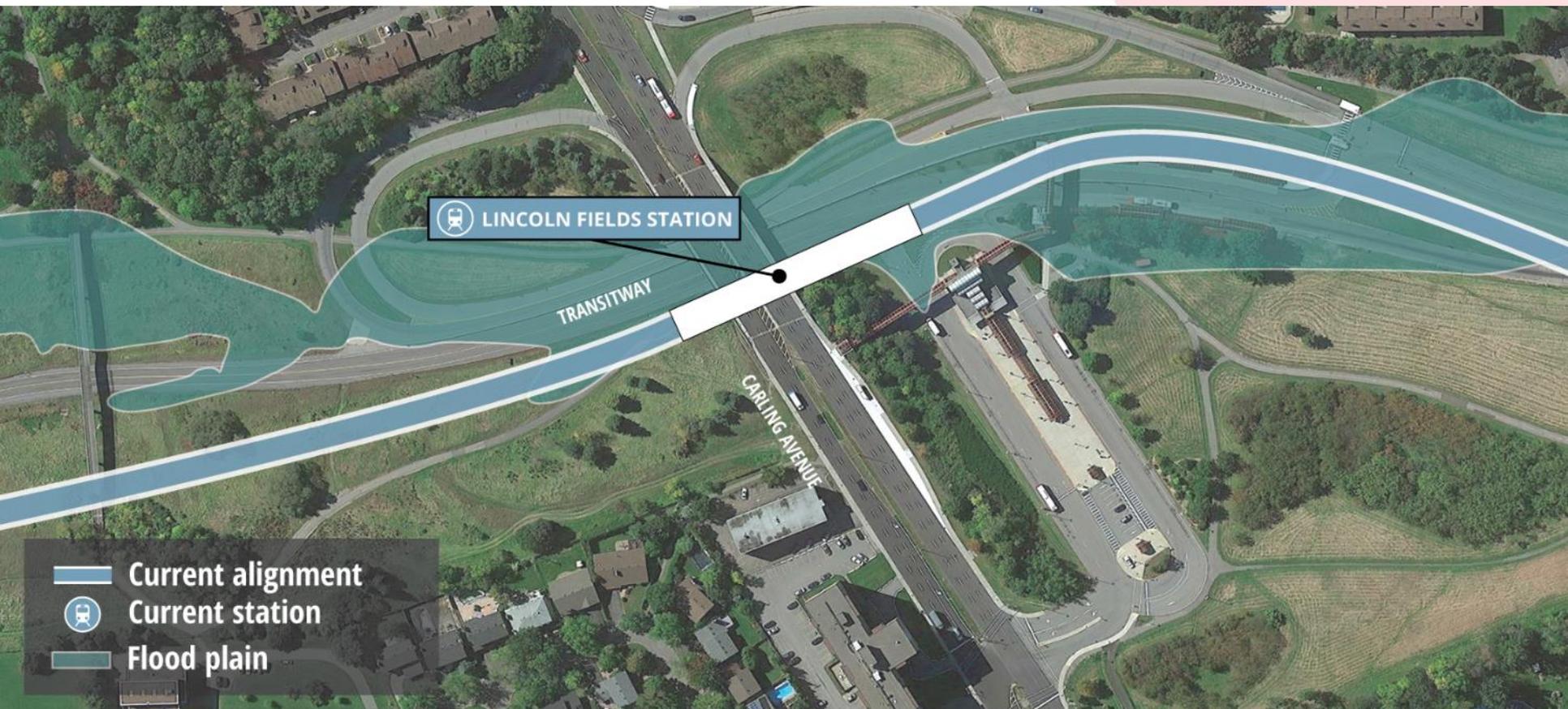
Reconstruction des égouts pluviaux et sanitaires sur l'avenue Byron Est

- Reconstruction des égouts sanitaires depuis l'avenue Richardson jusqu'à l'avenue Ancaster, y compris la reconstruction partielle sur certaines rues résidentielles
- Reconstruction des égouts sanitaires depuis l'avenue Compton jusqu'au chemin Sherbourne, y compris la reconstruction partielle sur certaines rues résidentielles
- Reconstruction des égouts pluviaux dans les intersections du chemin Richmond, de l'avenue Byron et de l'avenue Woodroffe

Reconstruction des égouts pluviaux et sanitaires sur l'avenue Byron Ouest



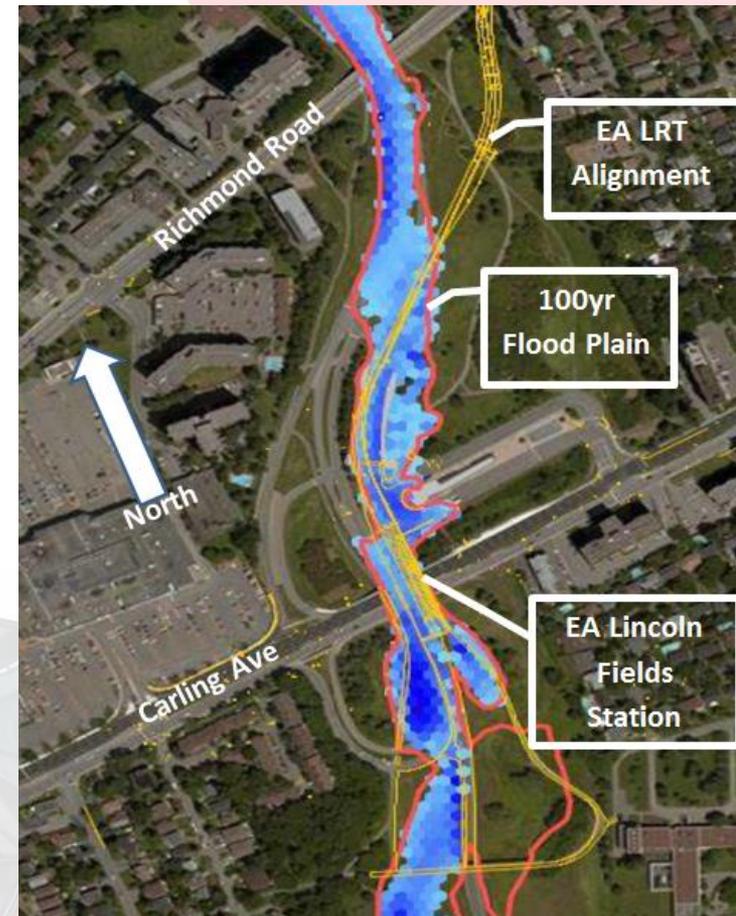
Tracé de Lincoln Fields selon l'ÉE



Tracé de Lincoln Fields selon l'ÉE : Difficultés de mise en œuvre

- Tracé/station situé dans la plaine inondable du ruisseau Pinecrest
- Grands murs d'endiguement afin d'assurer le fonctionnement du TLR
- La CCN n'appuie pas la solution des murs d'endiguement en raison de la durée et de l'ampleur des inondations de la promenade SJAM
- Les murs d'endiguement n'atténuent pas totalement le risque d'inondation des opérations du TLR
- Le tracé selon l'ÉE limite la remise à l'état naturel future des terres de la vallée
- Le portail ouest du tunnel au sud du chemin Richmond entre en conflit avec le ponceau du ruisseau Pinecrest à la rivière des Outaouais
- Le Transitway ne pourra pas demeurer ouvert pendant la construction du TLR

Solution privilégiée : Déplacer le tracé du TLR hors de la plaine inondable et éviter les risques d'inondation



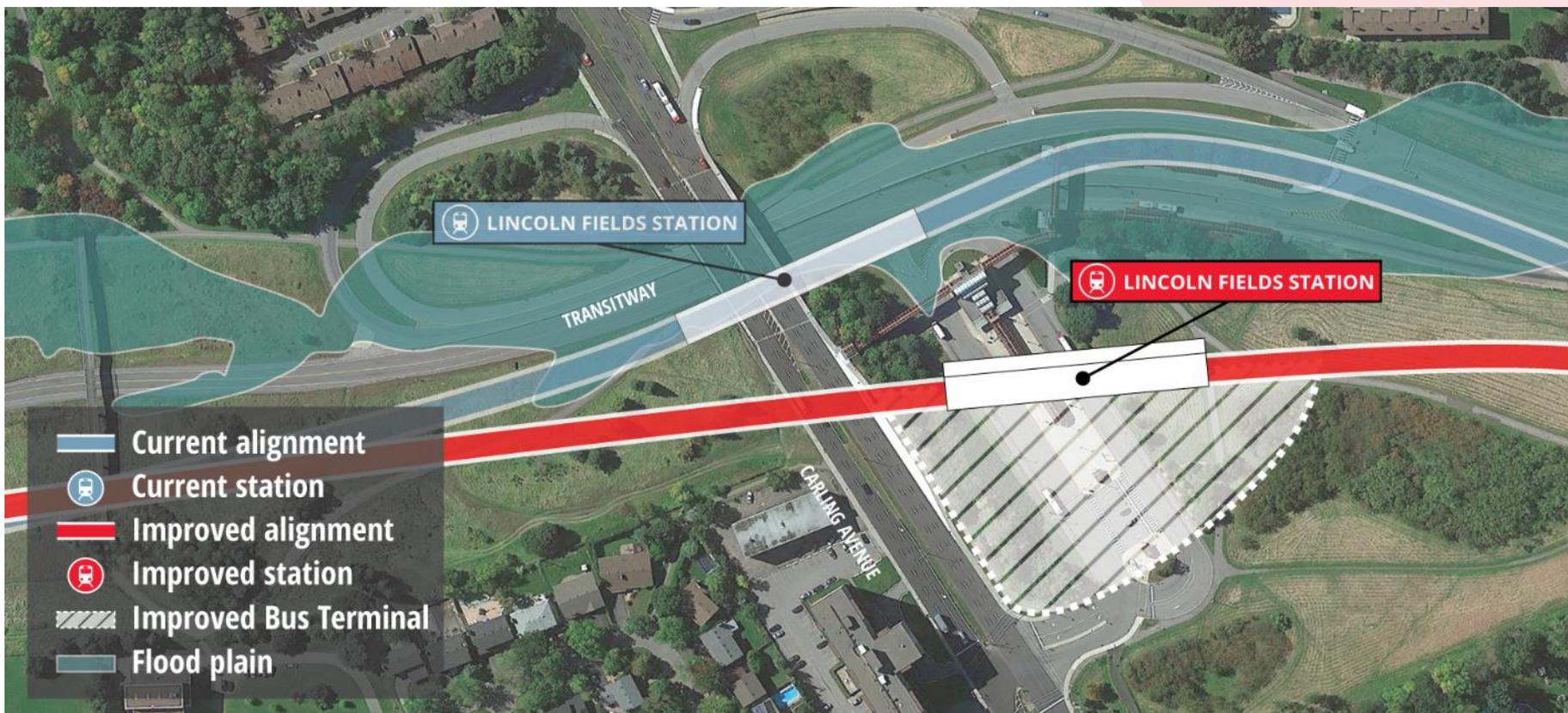
Solution de rechange recommandée pour le tracé de Lincoln Fields

Solution :

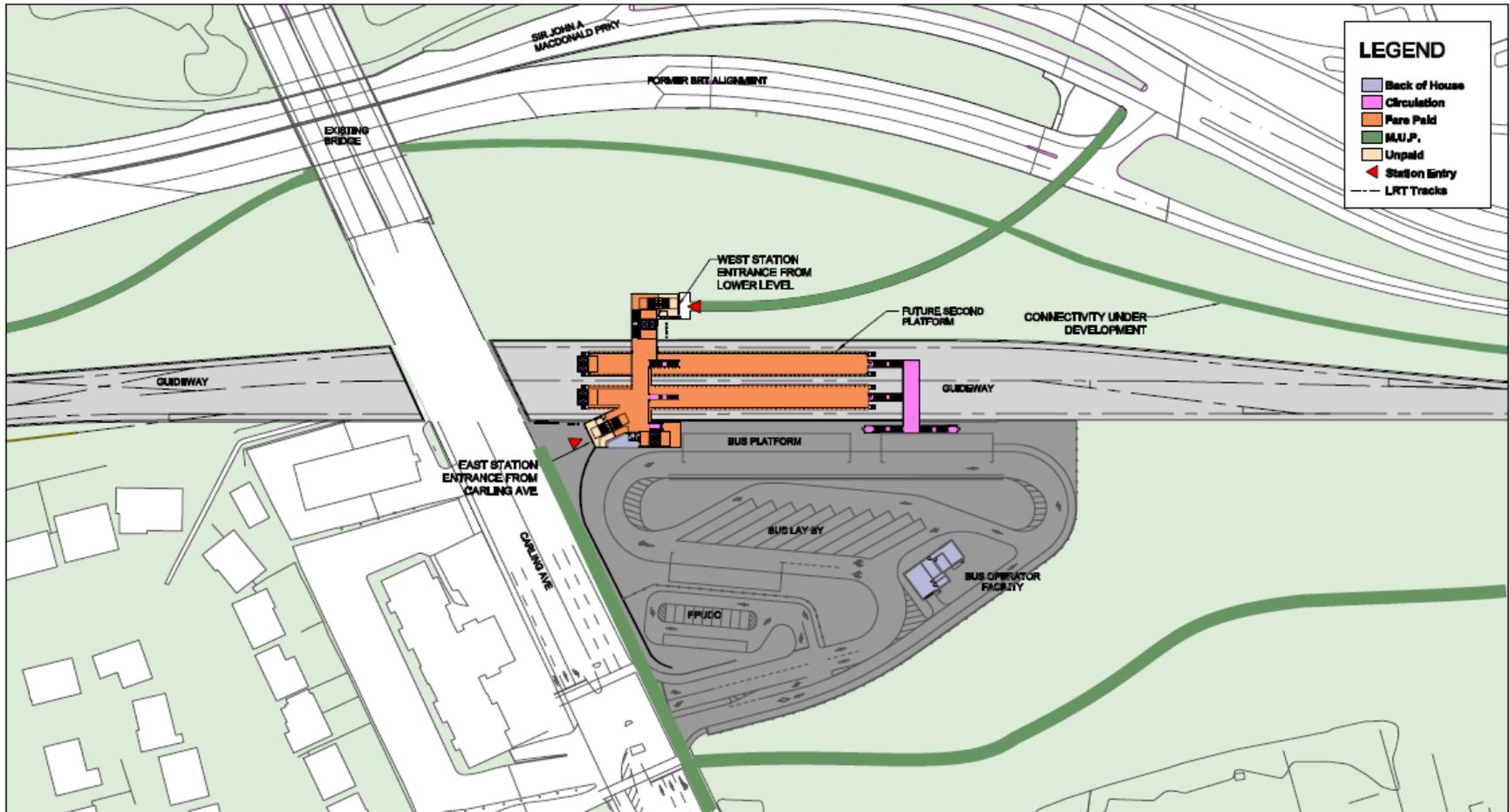
- Déplacer le tracé de 15 à 30 mètres à l'est de la plaine inondable; le portail est du tunnel demeure **en grande partie inchangé**
- Avantages du tracé de rechange :
 - Évite complètement les risques aux TLR dus à l'inondation du ruisseau Pinecrest
 - Tracé plus rectiligne/moins de courbes
 - Les terres de la vallée peuvent être retournées à la CCN pour amélioration future
- Désavantages :
 - Les services publics entrent en conflit avec le pont sous l'avenue Carling
 - Plus grande proximité au 2445, avenue Carling et à six résidences
 - Abattage de certains arbres pour aménager le terminus révisé



Tracé amélioré de Lincoln Fields



Ottawa Concept amélioré de la station Lincoln Fields



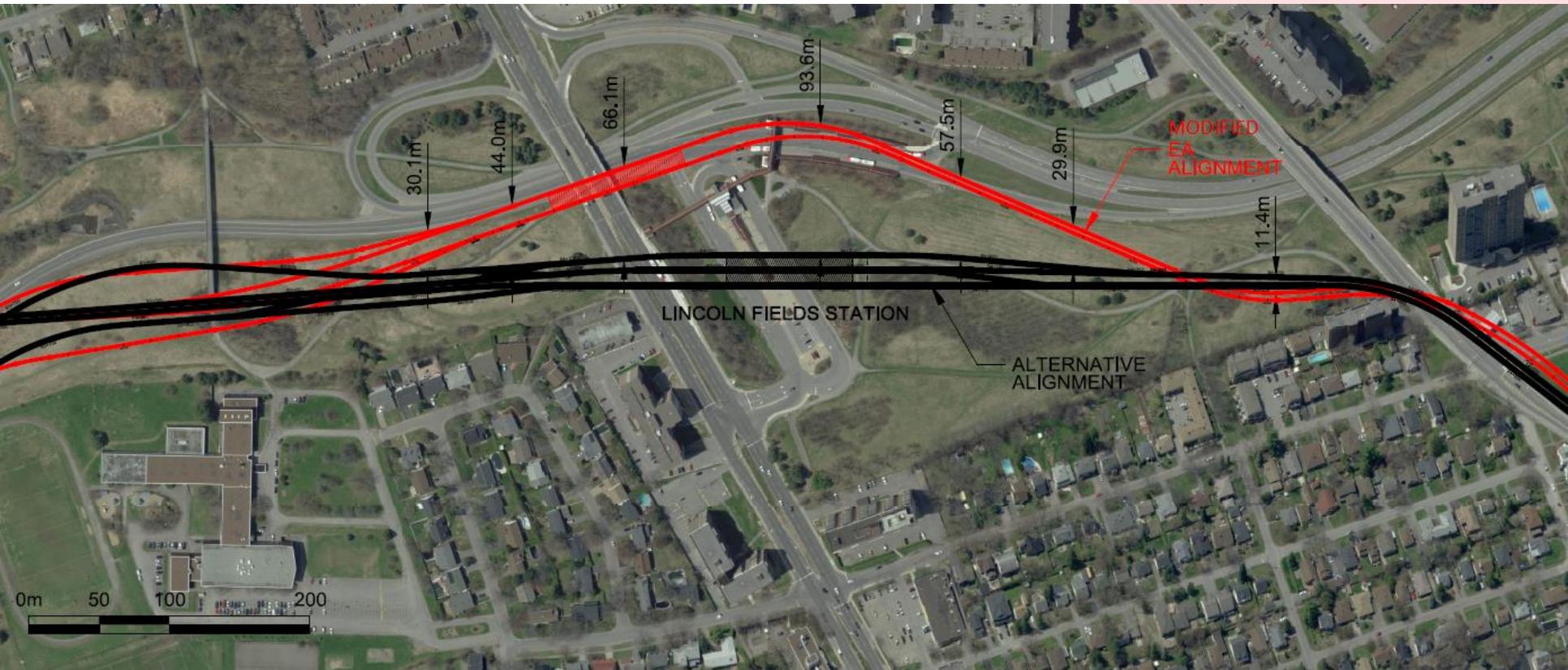
Avantages d'un tracé amélioré

- Le tracé évite complètement le risque d'inondation du TLR
- Le tracé plus rectiligne réduit l'entretien et les risques de bruit et de vibrations
- Le Transitway existant peut être retourné à la CCN pour être remis à l'état naturel
- Nouvelle station de TLR Lincoln Fields intégrée avec terminus d'autobus doté d'une zone d'accès contrôlé
- Coût d'immobilisations similaire, avec des risques d'inondation considérablement réduits et une infrastructure réduite (pas de murs d'endiguement)
- Le Transitway demeure opérationnel pendant la construction

Répercussions pour la communauté

- Nouveau tunnel nécessaire sous l'avenue Carling :
 - Réorganisation de la circulation sur l'avenue Carling
 - Déplacement de certains services publics
- Le nouveau terminus d'autobus intégré est orienté nord-sud, donc perte d'arbres
- Proximité accrue à des propriétés résidentielles adjacentes/lumières sur le devant des trains

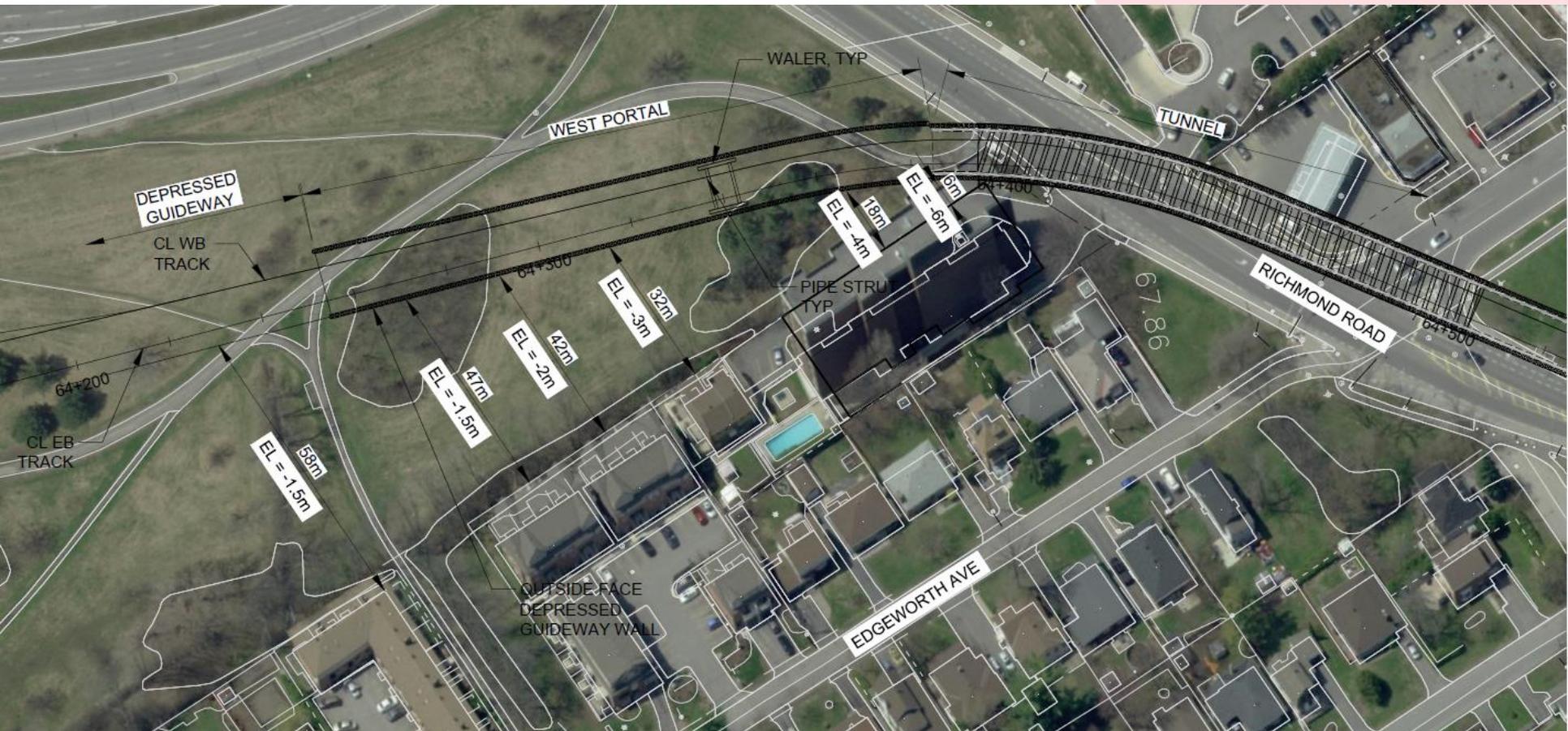
Ottawa Comparaison du tracé selon l'ÉE et du nouveau tracé au portail ouest du tunnel



Proximité et longueur du tracé au sud de l'avenue Carling



Proximité et longueur du tracé au sud du chemin Richmond



Images du tracé de Lincoln Fields



Images du tracé de Lincoln Fields



Ottawa *Lincoln Fields - nouveau passage pour piétons*



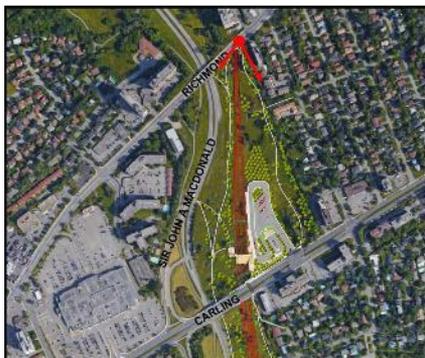
← STAGE
ETAPE 2 →

OC Transpo

Train

Ottawa *Tracé de Lincoln Fields - Sentiers polyvalents près du portail ouest du tunnel*

VUE D'UNE
HAUTEUR
DE 1,8 M



Ottawa *Tracé de Lincoln Fields - Sentiers polyvalents près du portail ouest du tunnel*

VUE D'UNE
HAUTEUR
DE 1,8 M



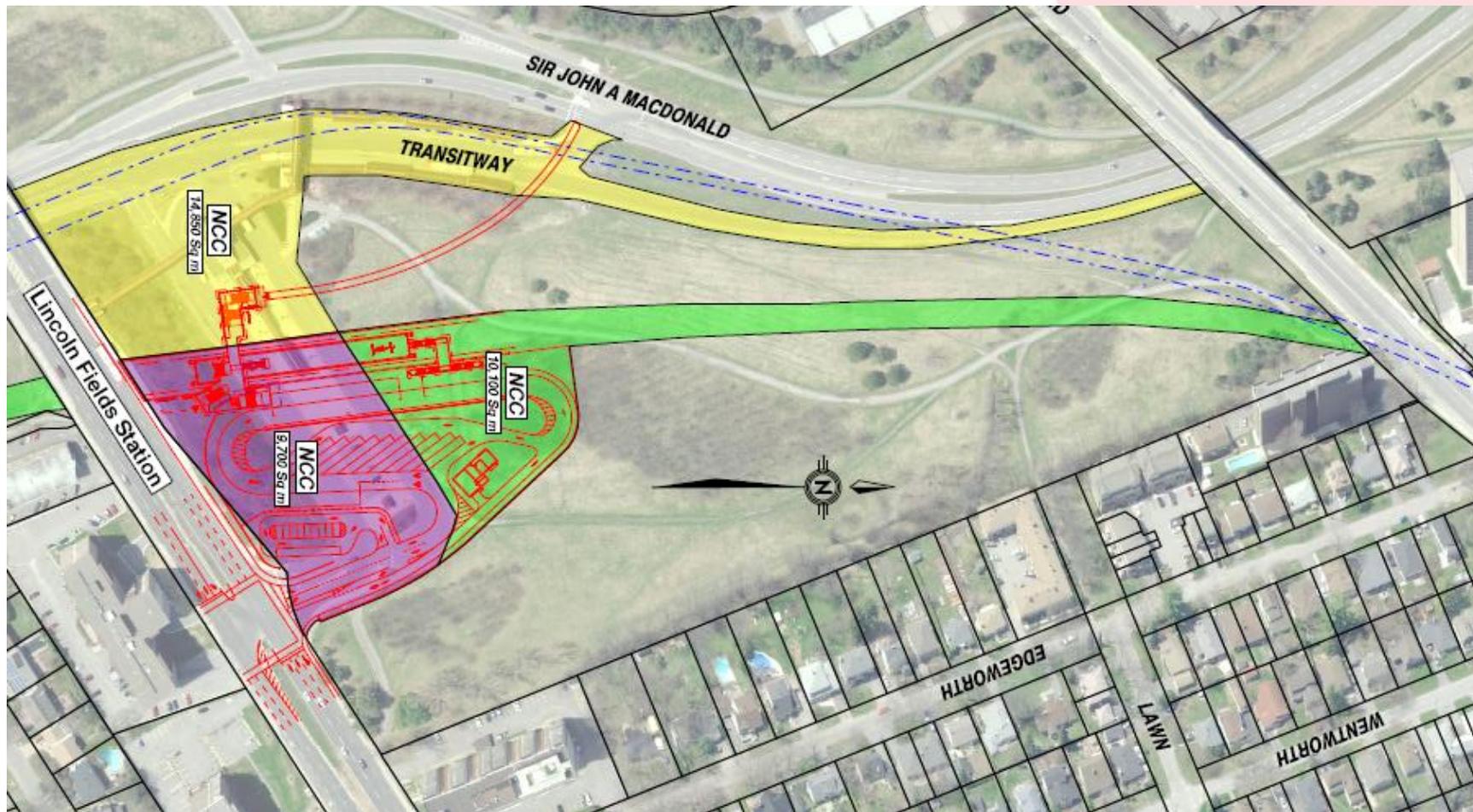
Nouveau tracé de Lincoln Fields – Autres enjeux communautaires

- Dédommagement pour la perte de pommiers de verger
- Connectivité, circulation, sécurité publique
- Bruit et vibrations des trains et des autobus
- Impact visuel des structures du TLR au-dessus du Transitway et du ruisseau Pinecrest
- Une partie du terrain du parc occupée par le nouveau tracé
- Concept de remise en état des terres du Transitway
- Jardin communautaire Woodpark
- Répercussions pendant la construction

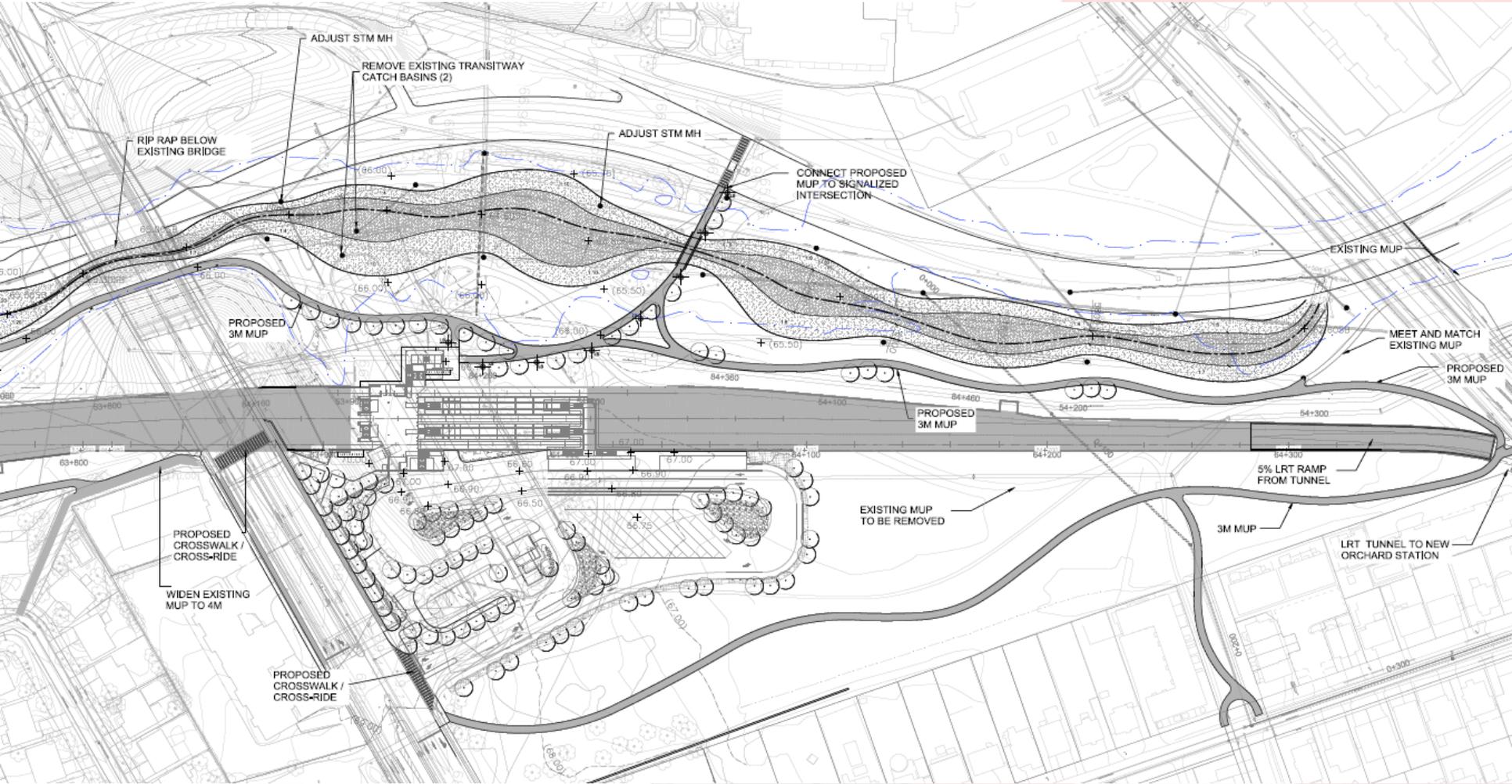
Remise à l'état naturel des terres du Transitway

- Le nouveau tracé permet d'aménager l'ancienne vallée du ruisseau Pinecrest (où passe le Transitway)
- Agira comme chenal d'étiage lors de certaines tempêtes
- Restaure la vallée intégrée aux sentiers polyvalents, à la promenade SJAM et à la station
- Superficie de terrain à être aménagée égale à la superficie occupée par le nouveau tracé

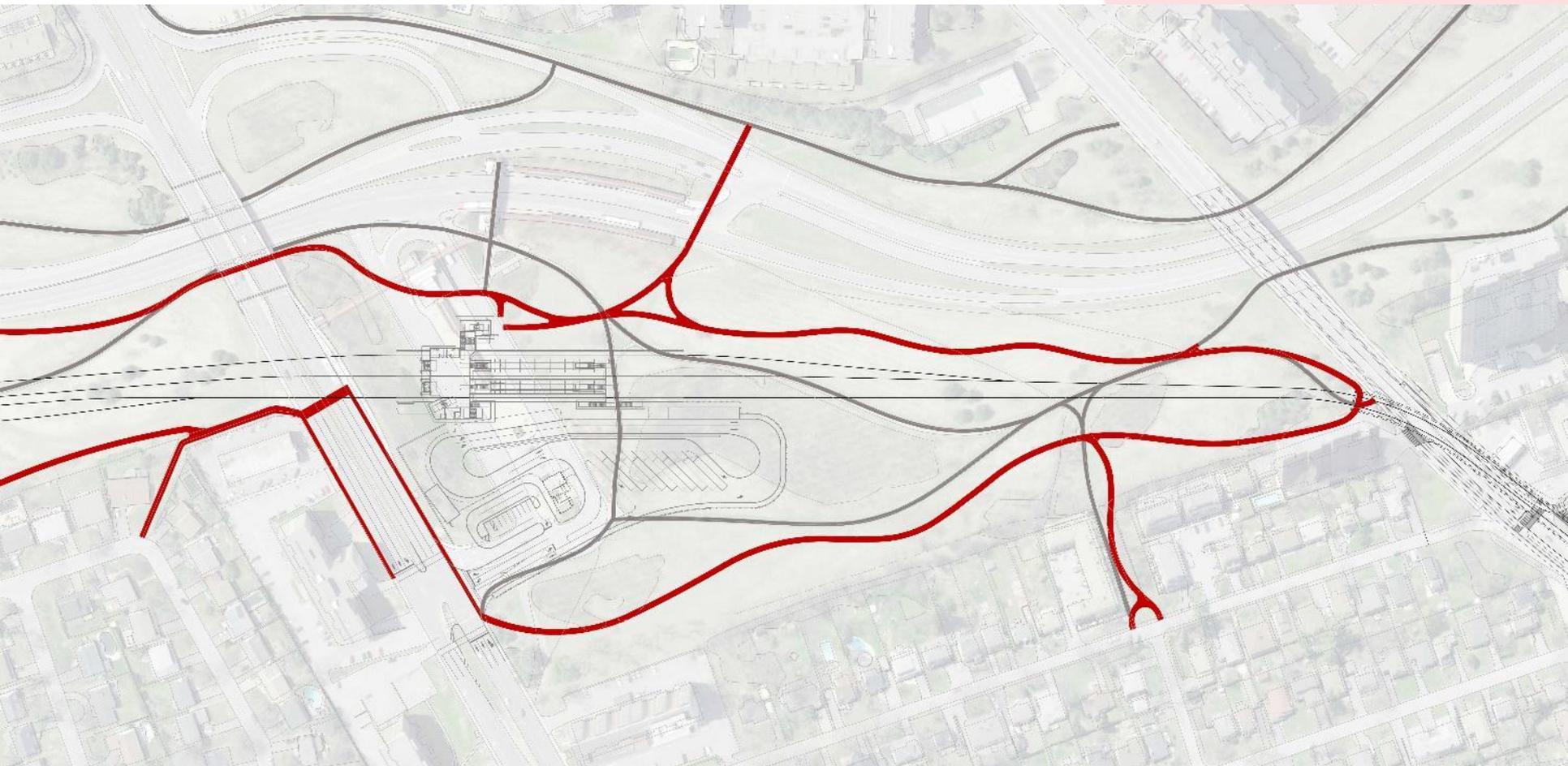
Tracé amélioré de Lincoln Fields



Concept de remise en état du ruisseau Pinecrest



Comparaison de la liaison des sentiers polyvalents existants et nouveaux

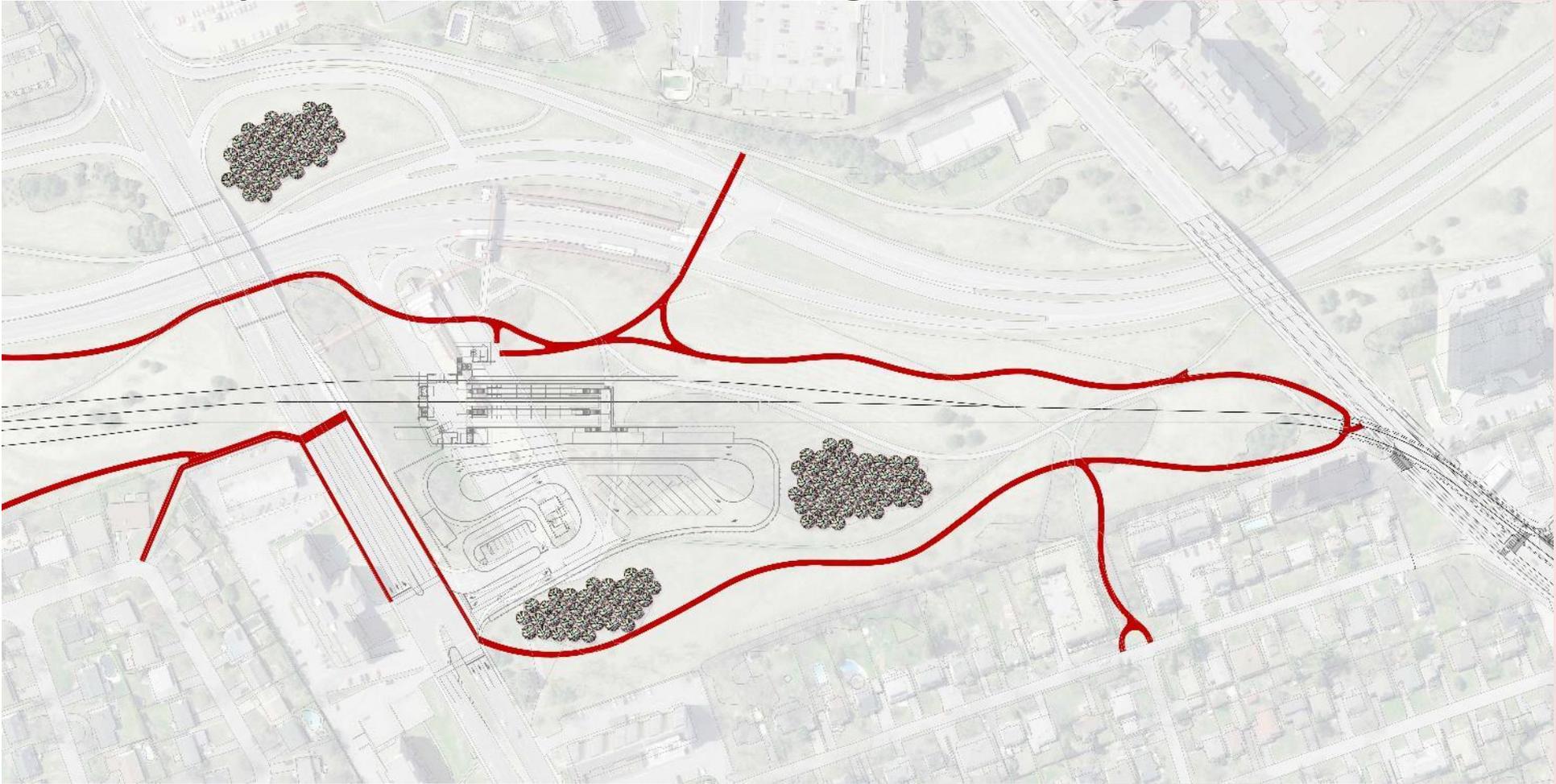


PROBLÈME DE CONSTRUCTION	STRATÉGIE D'ATTÉNUATION
Poussière de construction	Mise en œuvre d'une stratégie de suppression de la poussière
Répercussions de la mobilisation des chantiers	Élaboration d'une stratégie détaillée, déplacement des bureaux de chantier et des stationnements plus loin des résidences
Interruption des services publics	Regroupement des projets connexes, avis de travaux de services publics planifiés, planification des travaux de services publics hors des périodes de pointe
Répercussions sur la circulation	Stratégie détaillée à soumettre/approbation par contrat de la Ville, tablier de route sur Richmond et Carling
Bruit	Doit respecter les niveaux de bruit de la construction, le <i>Règlement sur le bruit</i> de la Ville, mur antibruit sur le côté est du terminus d'autobus
Vibrations	Doit satisfaire aux spécifications du contrat, solution particulière appliquée à la plateforme des voies à certains endroits clés
Perte d'arbres	Politique de remplacement de 2:1
Terrains requis pour le nouveau tracé	Aucun changement dans la superficie nette du parc, restauration des terres du Transitway existant
Impacts visuels	Plantation d'arbres additionnels/bermes/clôtures avec de la vigne

Remplacement des arbres

- Transplantation des arbres du parc Byron dans l'espace vert de la CCN qui n'est pas touché par la construction du TLR
- Inventaire de tous les arbres potentiellement touchés par la construction
- Pour chaque arbre enlevé, deux arbres seront plantés
- Avec le nouveau tracé et le nouveau terminus d'autobus, on ne peut éviter une certaine perte de pommiers
- Superficie du verger de pommiers réduite d'environ 20 à 30 % (à confirmer)
- Autres endroits disponibles dans la vallée pour planter de nouveaux arbres

Ottawa Zones de compensation possibles pour d'autres vergers de pommiers



Où souhaitez-vous voir de nouvelles plantations d'arbres?



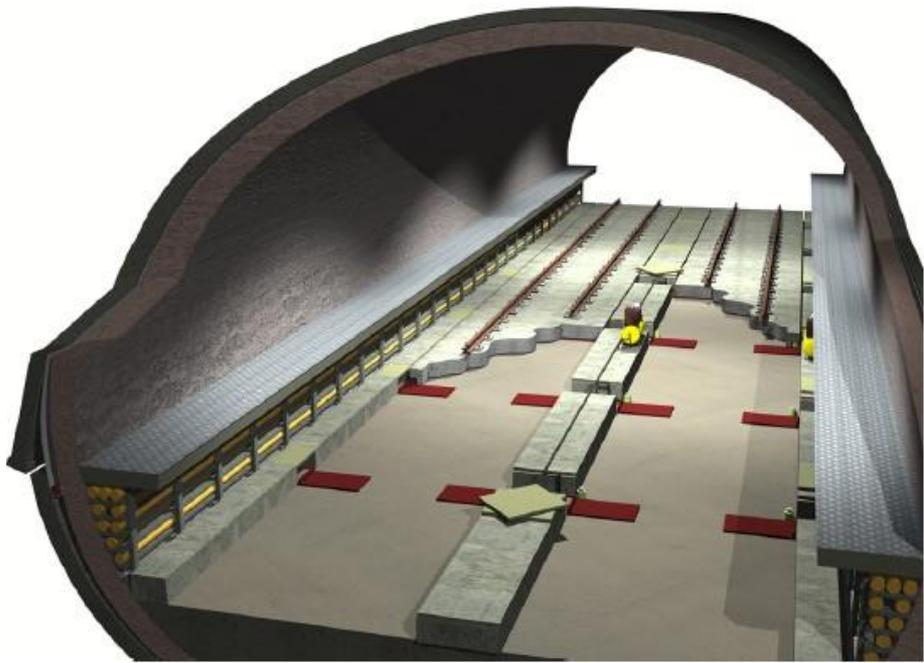
Conditions de circulation existantes

- Les conditions générales de circulation dans la zone sont surveillées (comptages/caméras)
- L'intersection de Woodroffe et SJAM attire beaucoup de circulation
- Les nouveaux passages pour piétons à l'intersection de Lockhart et Richardson permettront d'améliorer la sécurité des piétons qui traversent le chemin Richmond
- Les récents comptages de véhicules dans la zone confirment des taux de croissance typiques, similaires à ceux partout dans la ville
- L'infiltration de la circulation au sud de Byron devrait être réglée par les modifications apportées au parc Byron :
 - Fermeture des rues reliées à l'avenue Carling
 - Ouverture de l'avenue Allison à travers le parc qui n'est pas relié à l'avenue Carling

Impacts sur la circulation pendant la construction

- Construction de la tranchée couverte requise pour le tunnel sous le chemin Richmond et l'avenue Carling
- Consiste à installer un « tablier de route », une moitié à la fois
- Reprise de la circulation normale
- Construction du tunnel sous le tablier de route
- Enlèvement du tablier de route, une moitié à la fois
- Remise en état de la chaussée et aménagement paysager

Mesures d'atténuation des vibrations



Dalle flottante



Dispositif de fixation résistant

Emplacements des mesures d'atténuation des vibrations Sud de Carling et portail ouest



Intersection d'Edgeworth et de l'avenue Lawn

Déplacement des services publics



Jardin communautaire Woodpark



Jardin communautaire *Woodpark* *et mini-parc de l'avenue Lawn* *permanents*

- Un jardin communautaire temporaire sera aménagé par d'autres pour la saison 2017/18
- Les travaux sur les services publics déplaceront le jardin temporaire au printemps de 2019
- Après les travaux sur les services publics, l'Étape 2 du TLR permettra :
 - ❑ d'éliminer la rigole de drainage en surface dans la liaison de l'avenue Lawn aux terrains de la CCN (elle sera aménagée sous terre avec de plus grands puisards);
 - ❑ d'aménager le mini-parc de l'avenue Lawn;
 - ❑ d'aménager de façon permanente le jardin communautaire Woodpark avec une alimentation en eau et une remise.

Jardin communautaire Woodpark et mini-parc de l'avenue Lawn



Prochaines étapes de la mise en œuvre du projet

1. Tenir compte des commentaires de la communauté dans la DP à venir
2. Lancement de l'appel d'offres sous forme de DP, le 9 juin 2017
3. Soumissions reçues en réponse à la DP, février 2018
4. Attribution du contrat de l'Étape 2, mai 2018
5. Début de la construction, fin 2018/début 2019
6. Mise en service du TLR de la Ligne de la Confédération Ouest, fin de 2023

Des questions?



Tracé élevé du TLR à l'embranchement Bayshore et Baseline

VUE D'UNE
HAUTEUR
DE 48 M

