

Déviation du transport en commun, de la station Iris et du ruisseau Pinecrest

Le 2 mai 2017

Charles Wheeler/Chris Swail



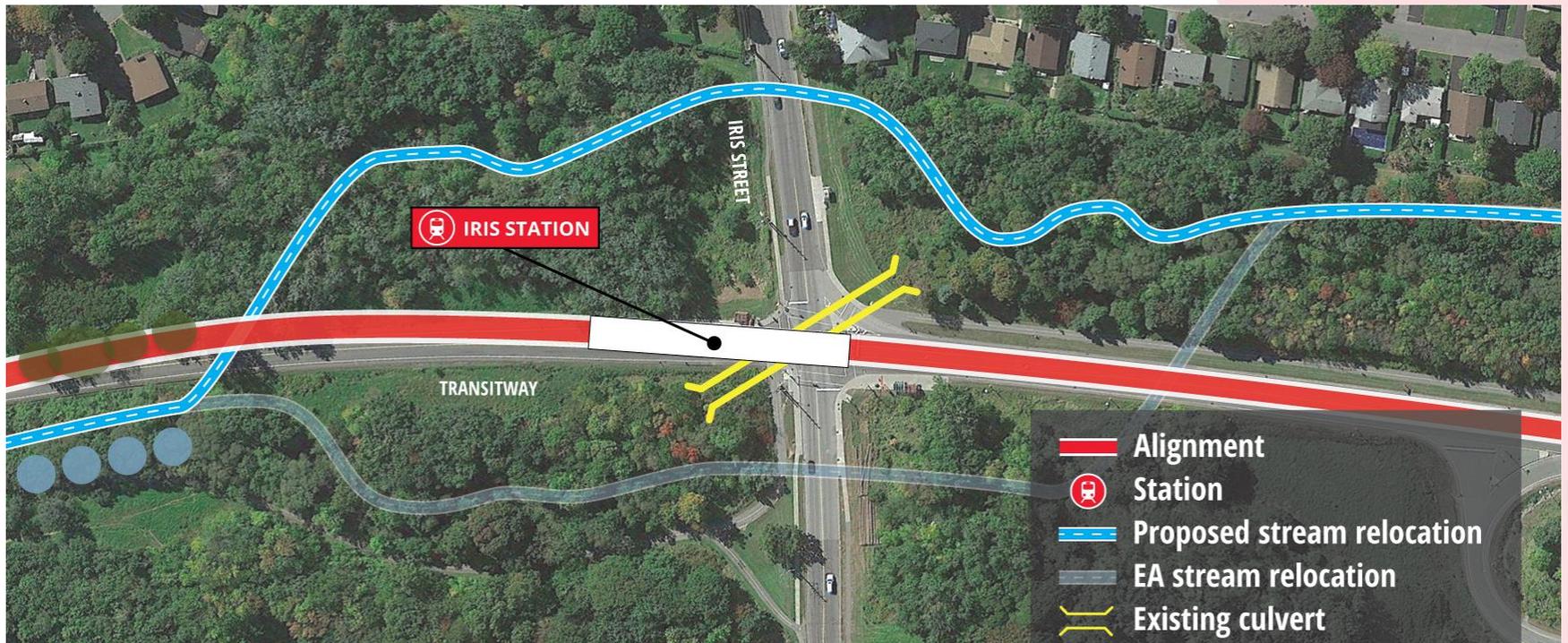
But de la présentation

Présenter:

- les grandes lignes du concept de la station sur rue Iris
- la configuration générale du pont de la rue Iris au-dessus du TLR
- le concept du déplacement du ruisseau Pinecrest
- les déviations de la circulation et du transport en commun
- les étapes de construction de la station et du pont
- les prochaines étapes du processus d'approvisionnement

- Présentement, le Transitway traverse la rue Iris à la hauteur de la rue
- L'actuel Transitway doit être surélevé à la hauteur de la rue Iris
- Solution préférée : la rue Iris élevée à mi-hauteur pour passer au-dessus du TLR et le TLR abaissé à mi-hauteur pour passer sous la rue Iris
- Le ponceau (120 m) du ruisseau Pinecrest entre en conflit avec la station et la voie ferrée
- Il doit être déplacé du côté est au côté ouest du Transitway

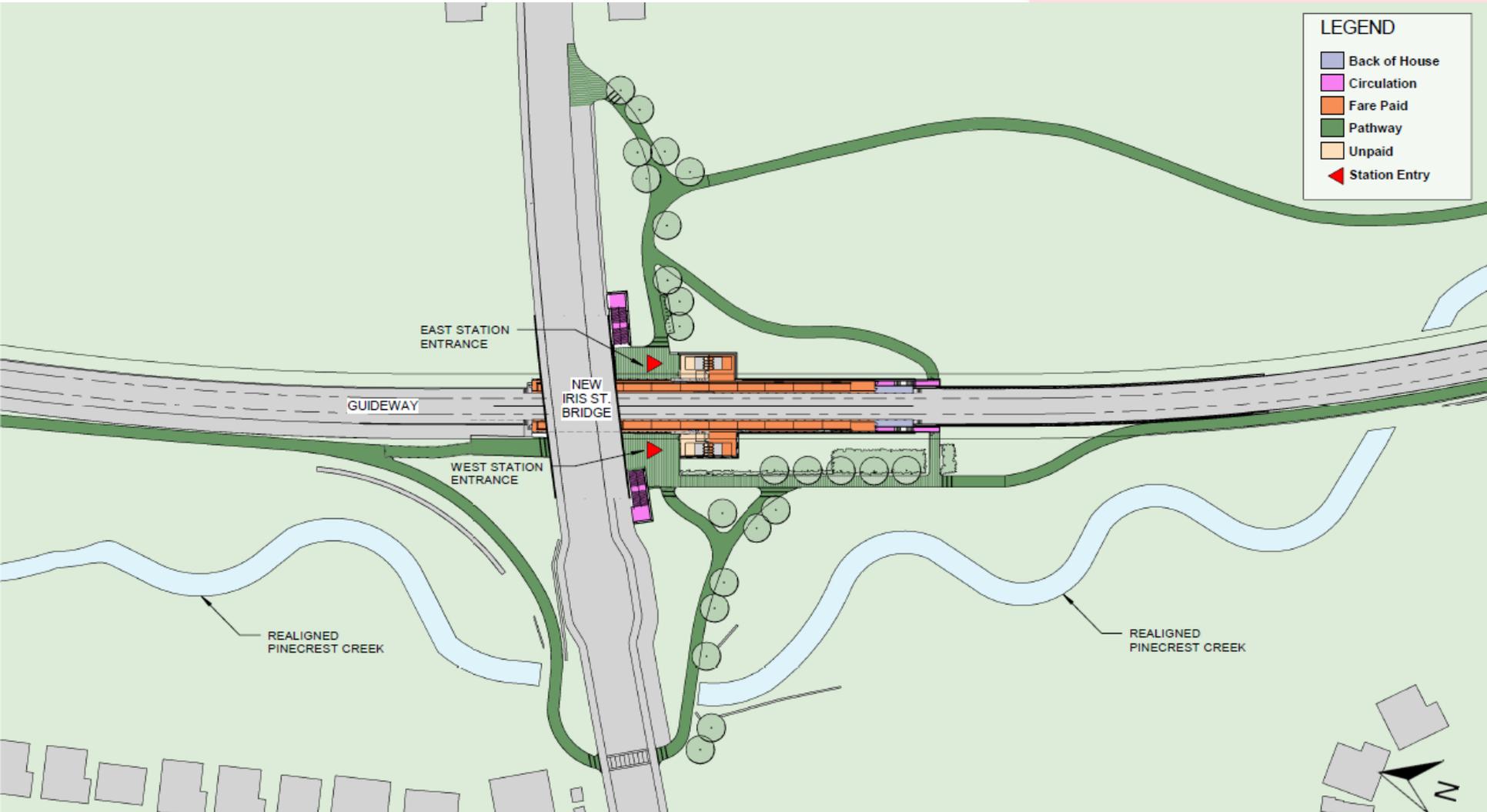
Nouveau tracé du ruisseau Pinecrest à la hauteur de la station Iris



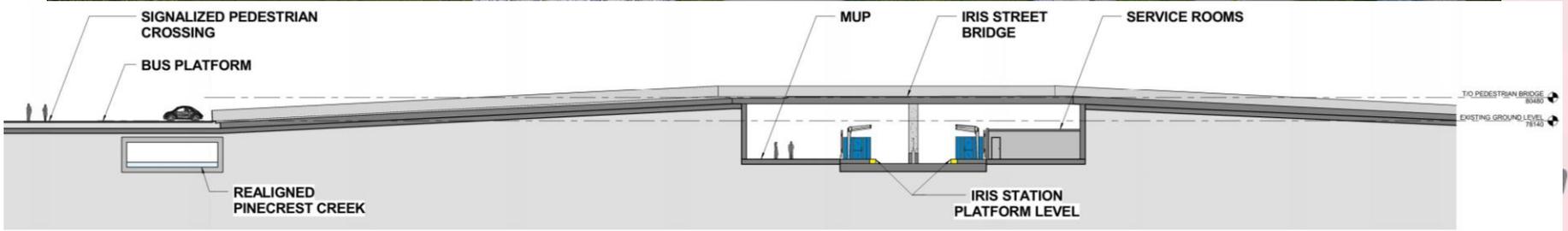
Concept de la station Iris

- La station Iris est centrée sous le nouveau pont de la rue Iris
- Les entrées sont du côté sud du pont de la rue Iris, à l'est et à l'ouest du tracé du TLR
- Aucun ascenseur... les sentiers polyvalents sont reliés au quai inférieur du TLR
- Les sentiers polyvalents seront entretenus en tout temps durant l'hiver
- Le sentier polyvalent est relié au réseau de sentiers de la CCN à côté de la station et sous le pont du côté ouest du tracé du TLR
- L'aménagement d'un nouveau passage pour piétons pour traverser la rue Iris

Plan de la station Iris



Rendu de la station Iris



Pont de la rue Iris

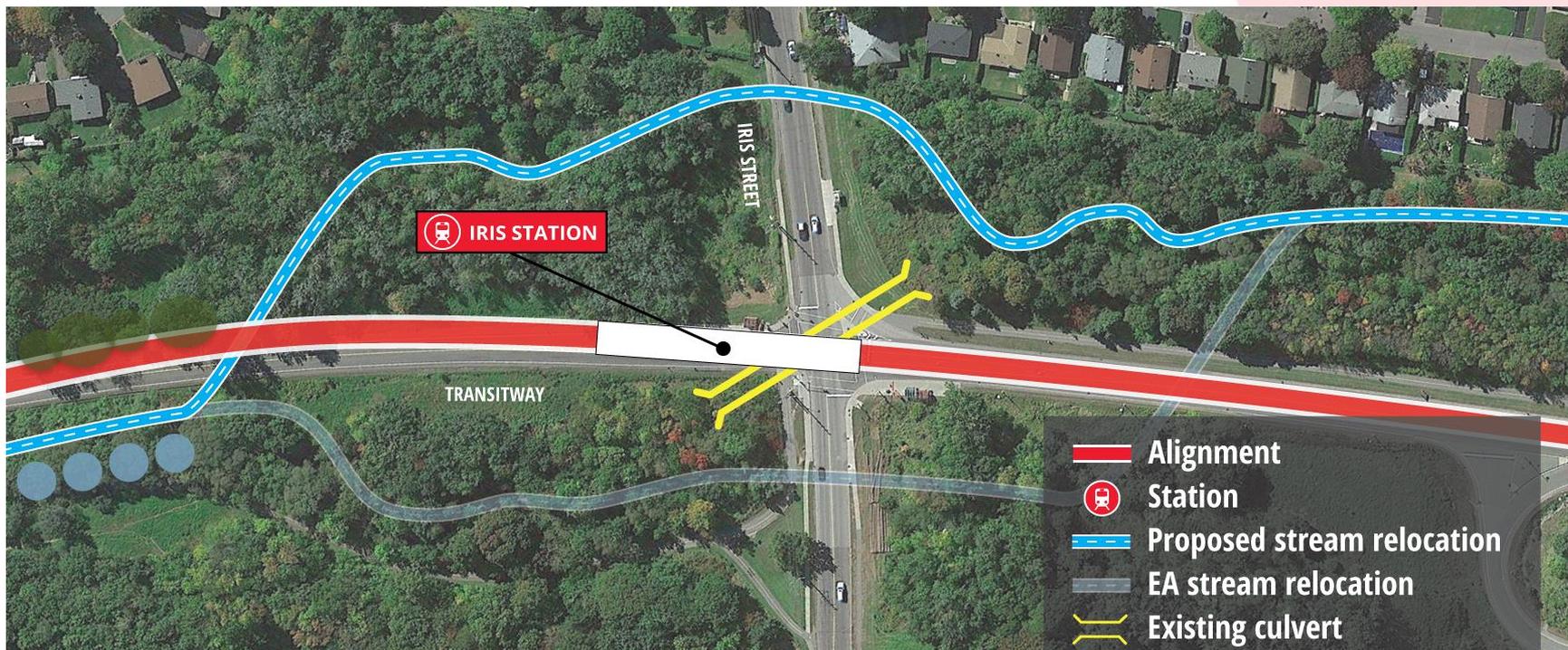
- Le pont de la rue Iris étant à mi-hauteur, les entrées à l'est et à l'ouest de la vallée ne sont pas touchées par la dénivellation
- Le pont a deux voies et des trottoirs des deux côtés
- Un passage pour piétons est aménagé du côté ouest du TLR et est relié à niveau au sentier polyvalent de la CCN
- Il est aussi relié à la rue Iris
- Une aire dépose-minute est aménagée du côté ouest du pont dans les deux directions



Justification du déplacement du ruisseau Pinecrest

- Le tracé du TLR de l'EE (le ruisseau demeurant du côté **est** du TLR) avait tout de montagnes russes
- Le TLR passait sous le pont de la rue Iris puis remontait pour franchir le nouveau ponceau du ruisseau Pinecrest :
 - Tracé du TLR sous le pont Iris soumis à des contraintes
 - Mauvaise qualité de roulement pour les passagers
 - Usure excessive de roues et des rails
 - Augmentation des coûts d'entretien
- En déplaçant le ruisseau du côté **ouest** du TLR, on élimine la contrainte que pose le ponceau du ruisseau au nord de la station
- Le tracé du TLR est plus plat et l'ampleur du déplacement du ruisseau se compare à celle du concept de l'EE

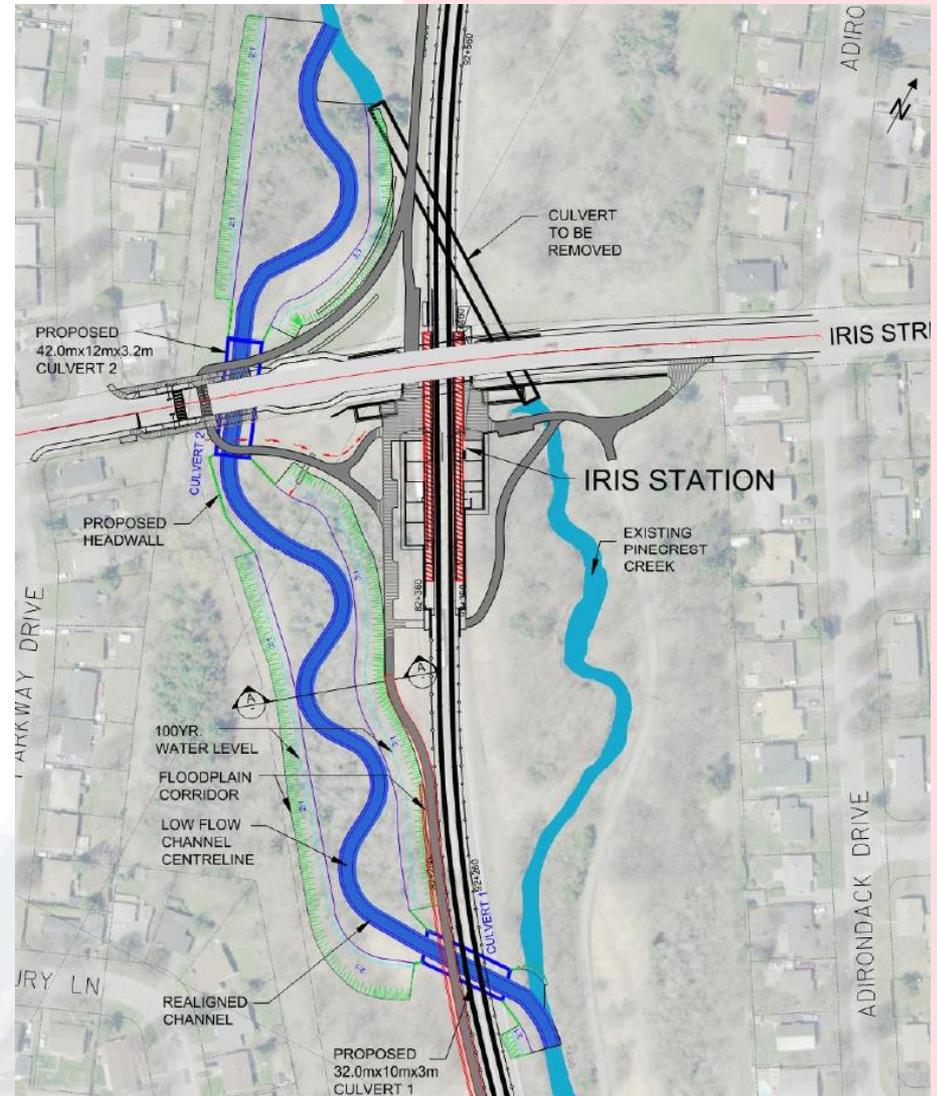
Nouveau tracé du ruisseau Pinecrest à la hauteur de la station Iris



Déplacement du ruisseau Pinecrest

Conséquences du déplacement du ruisseau :

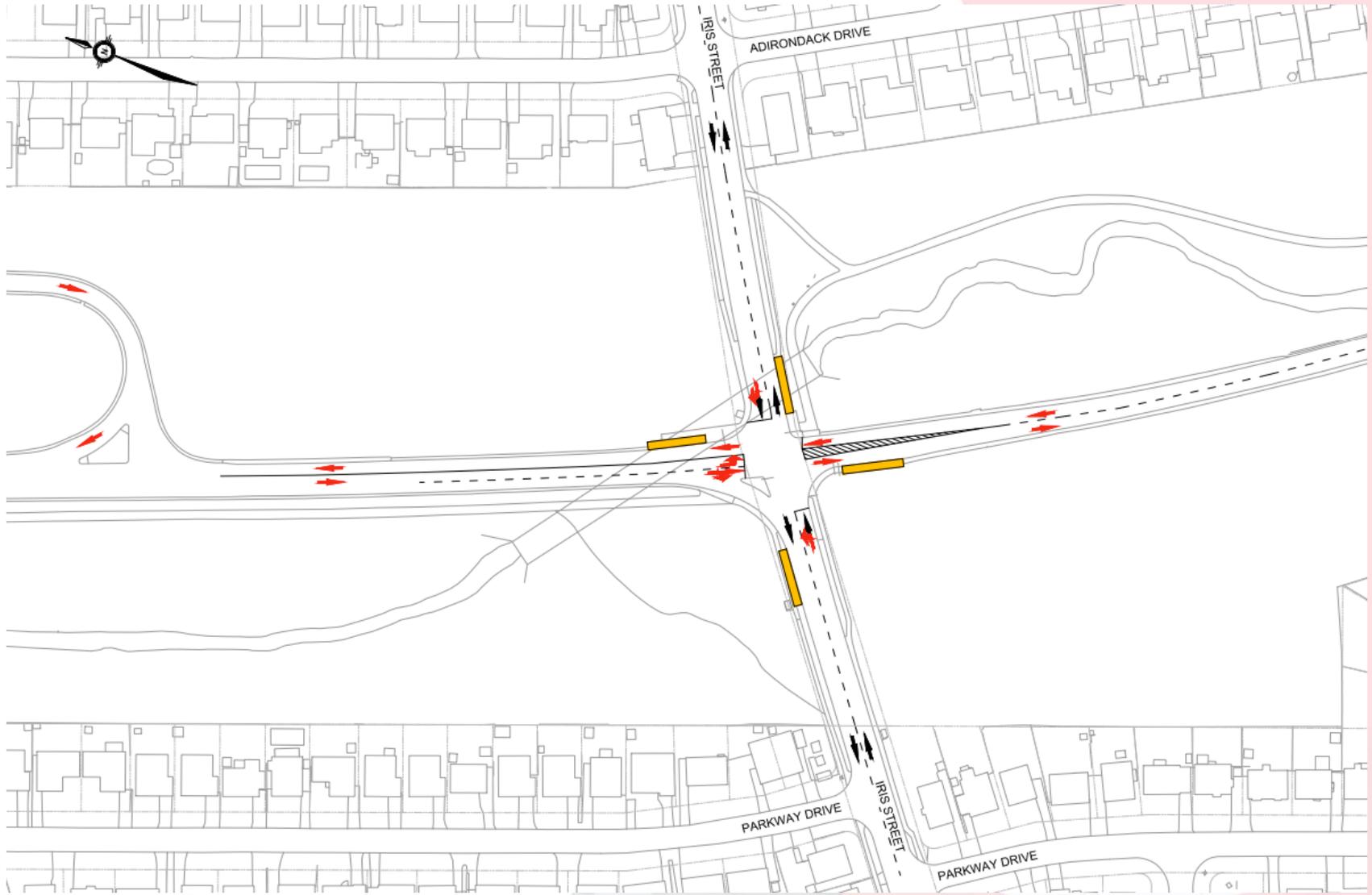
- Élimine le tracé en montagnes russes
- Le ruisseau peut serpenter sur une largeur de 40 m
- Réduction de la vitesse de l'eau
- Moins d'érosion et de sédiments
- Plus grande hauteur libre sous le pont pour le TLR
- Ampleur du déplacement et perte d'arbres similaires au concept de l'EE, mais à un endroit différent



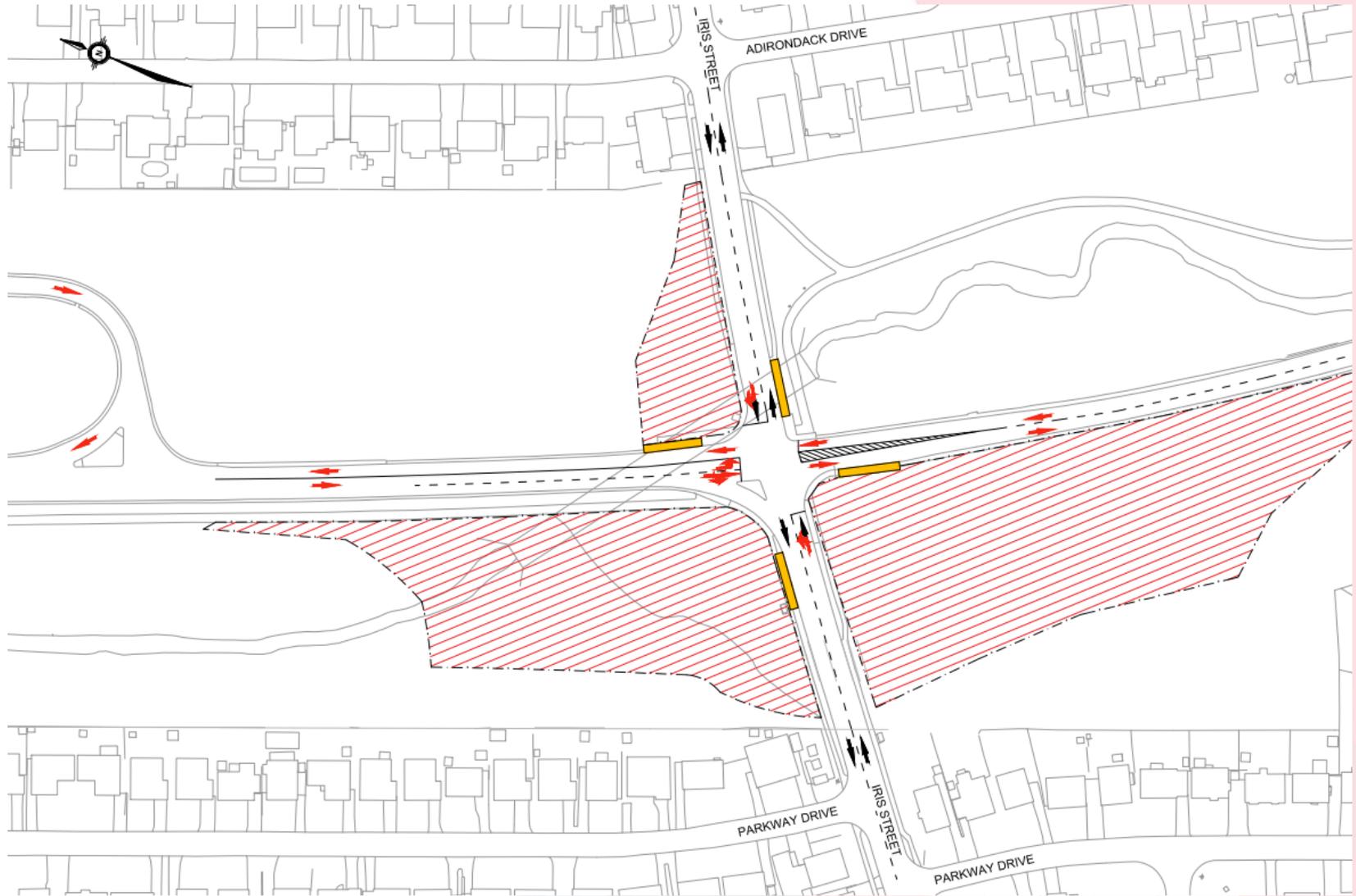
Déviation de la circulation et du transport en commun

- Nécessaire pour la construction du pont et de la station du TLR et pour le déplacement du ruisseau
- Conserver la circulation d'autobus sur le Transitway jusqu'au début de la construction de la station
- Une fois le Transitway fermé, les autobus emprunteront Woodroffe et Iris vers la station Baseline
- Élargissement de Woodroffe et améliorations aux intersections
- La construction débutera au plus tôt au printemps 2019
- La fermeture du Transitway et les autobus empruntant Iris vers la station Baseline — été 2022
- Déviation en place pendant 18 mois jusqu'en décembre 2023, date de la mise en service commerciale

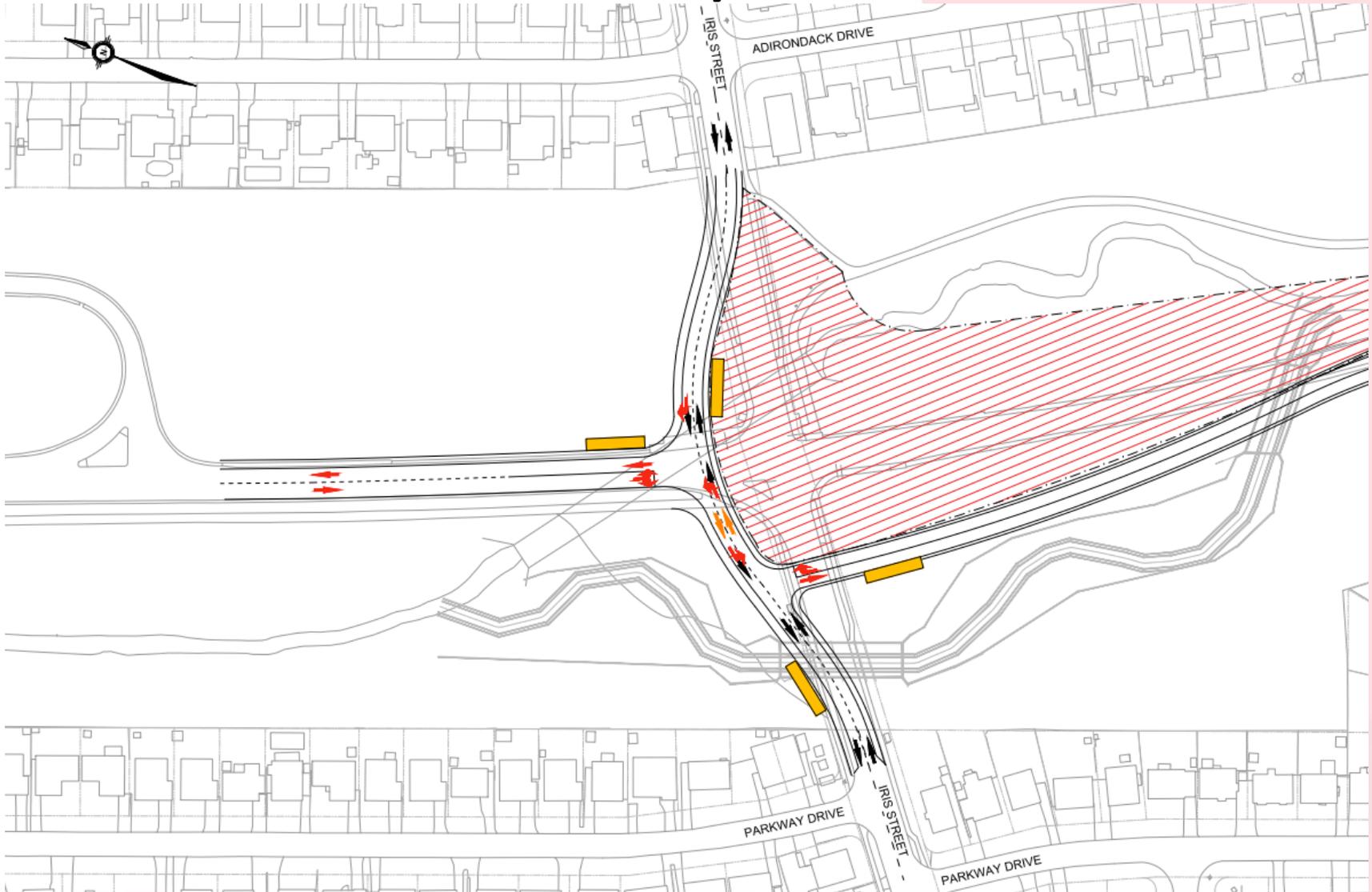
Construction – Phase 1



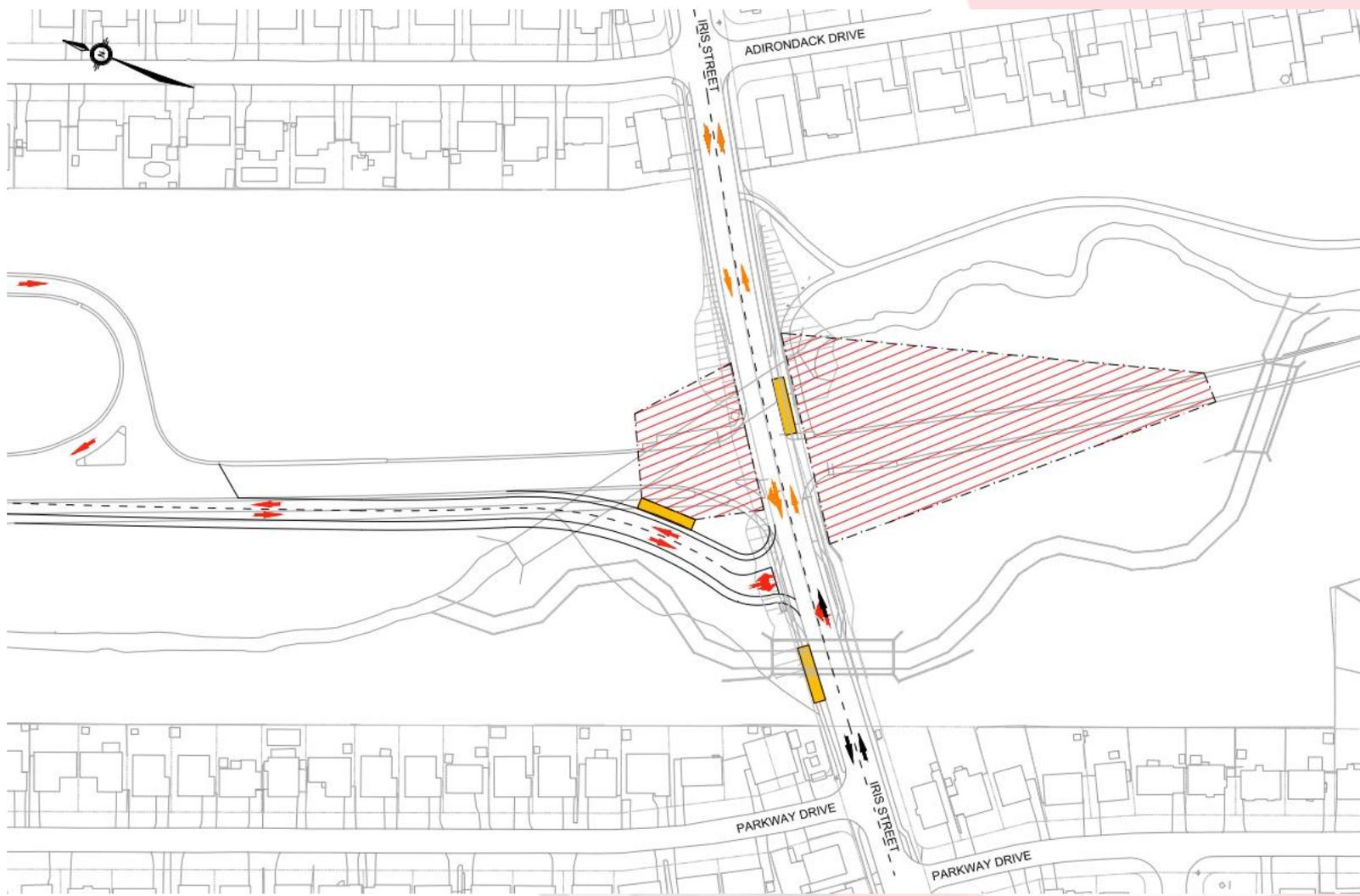
Construction – Phase 2



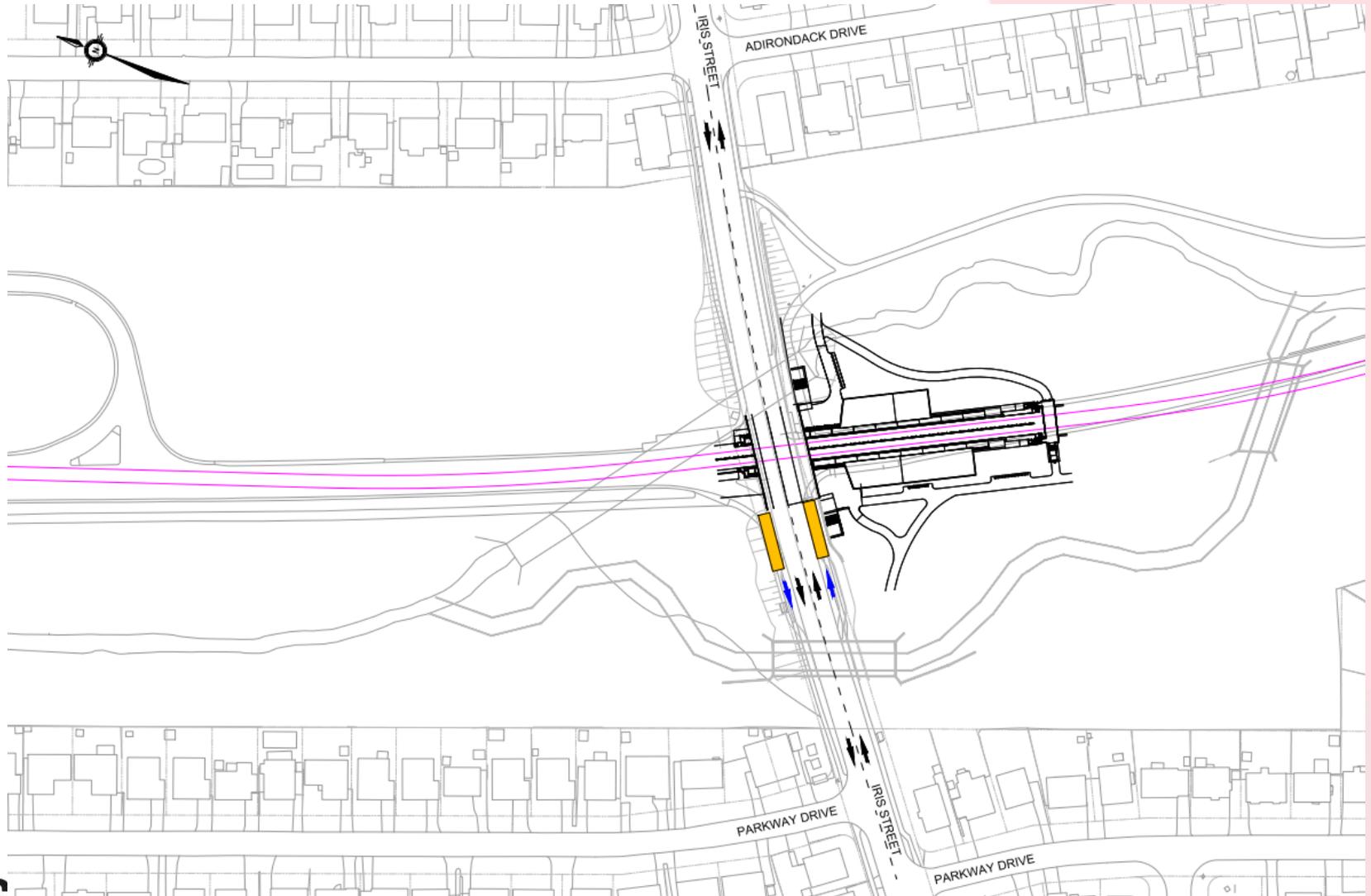
Déviatisation partielle – Phase 3



Déviation complète – Phase 4



Configuration définitive de la station

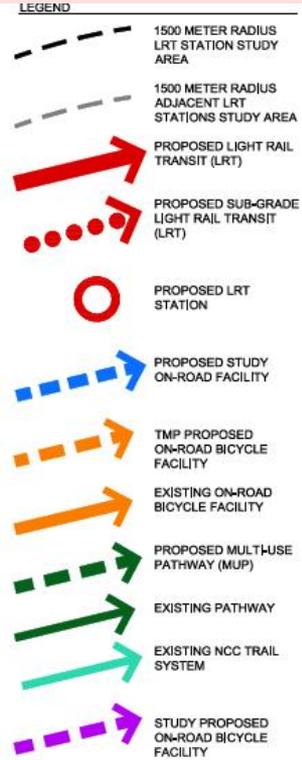
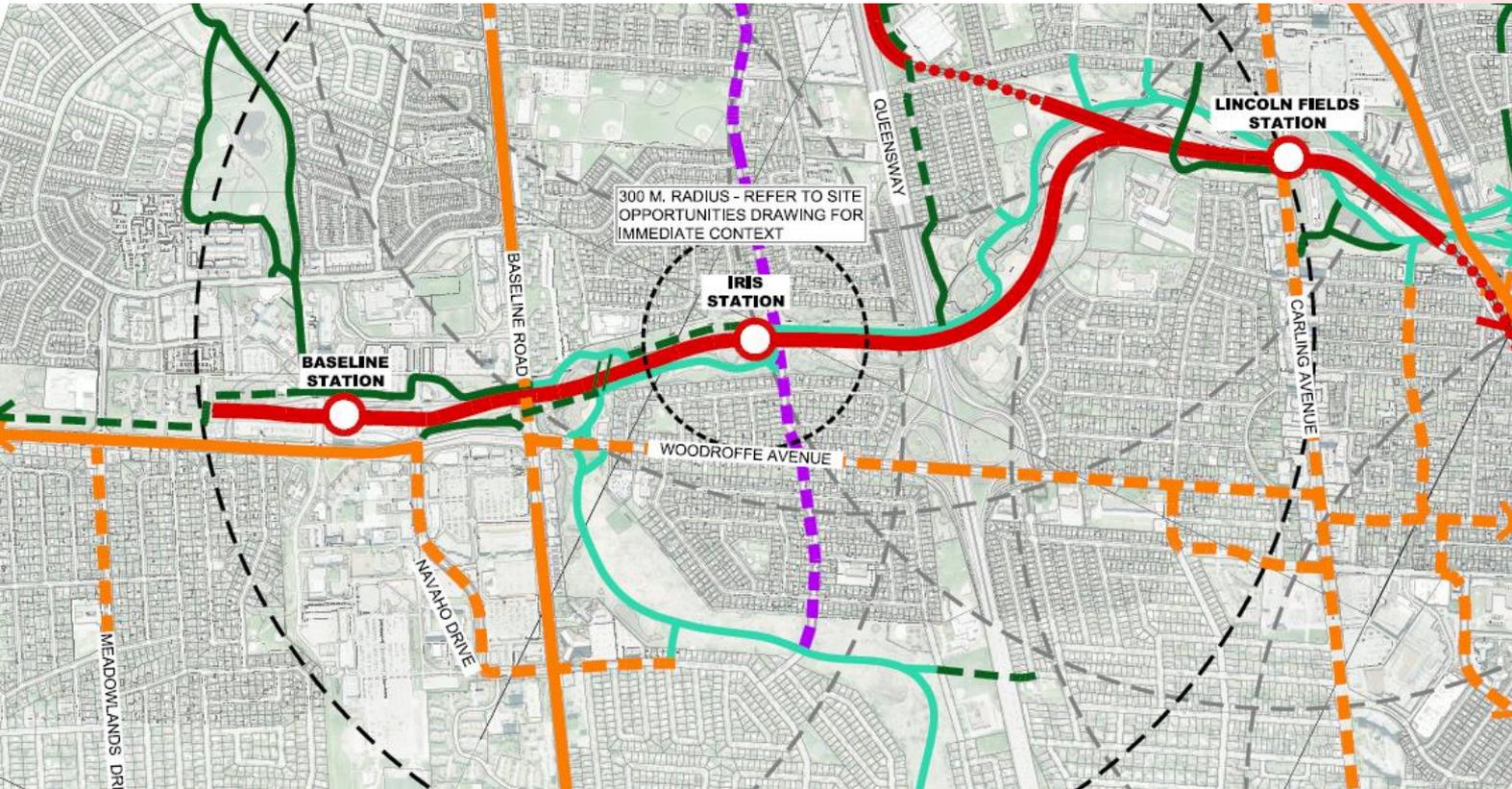


Végétalisation des zones touchées

- Les zones touchées par la construction seront végétalisées
- Construction sur les terres de la CCN :
 - Politique de remplacement d'un arbre par deux arbres
- L'inventaire de tous les arbres est en cours
- Le lit du nouveau ruisseau Pinecrest sera naturalisé

Naturalisation du lit du ruisseau Pinecrest





Prochaines étapes

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

Ottawa Inventaire de noyers cendrés



- Legend**
- LRT Alignment
 - Rivers and Streams
 - Water
 - Road Segments
- Butternut Health**
- Healthy
 - Some Canker
 - Heavily Cankered
 - Dead

Ottawa

MH MORRISON HERSHFIELD

Scale: 1:2,500

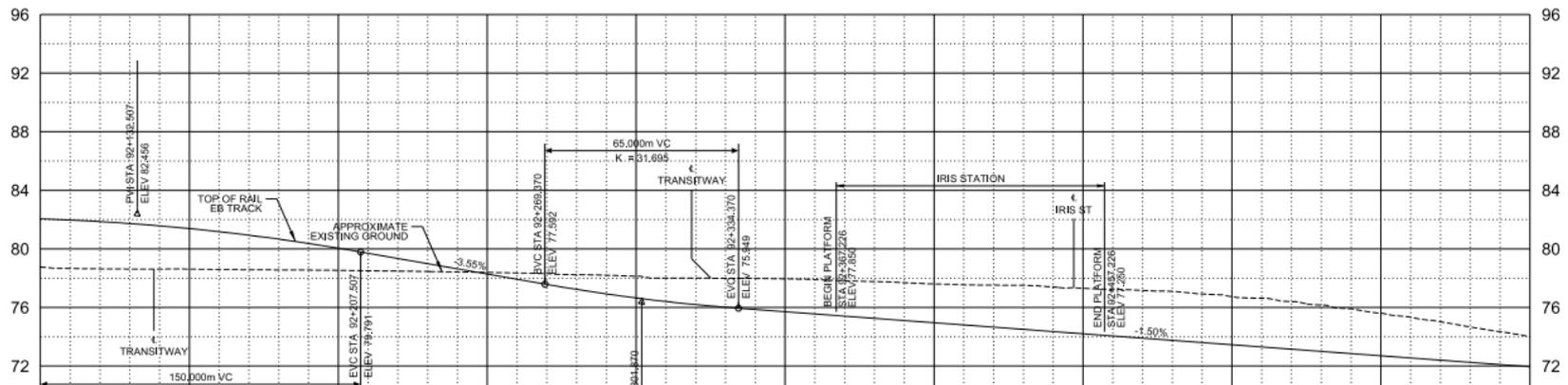
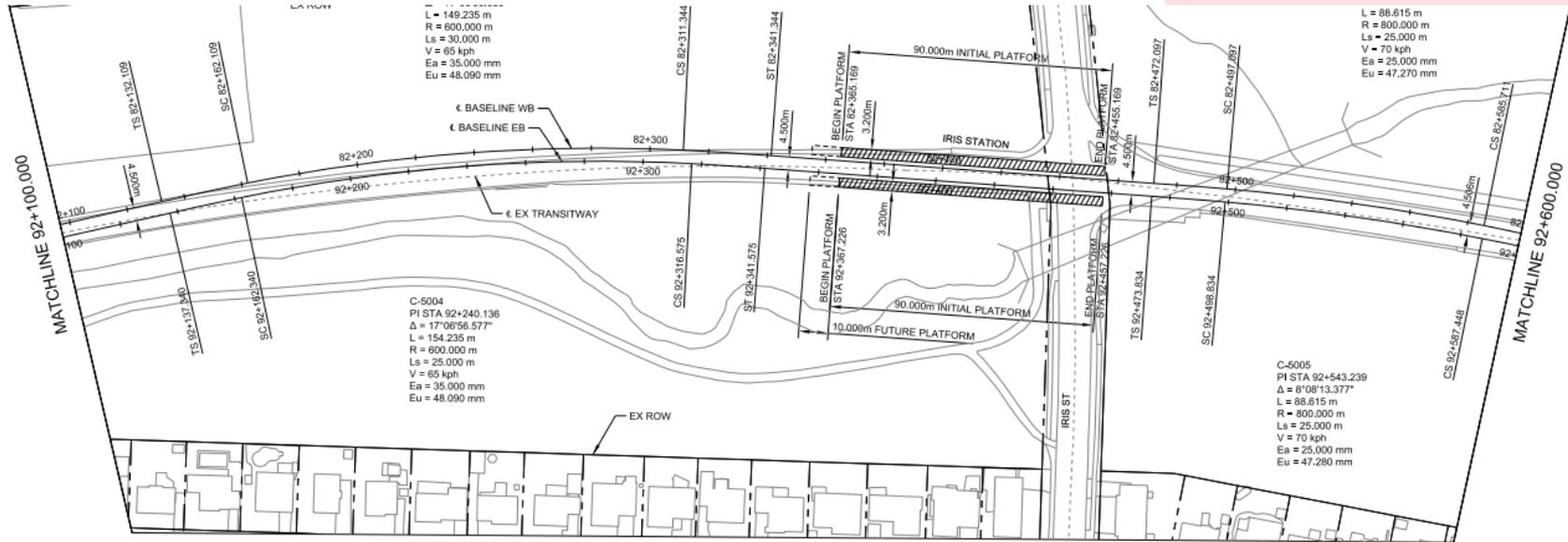
Butternut Health
Confederation Line West

← STAGE
ETAPE 2 →

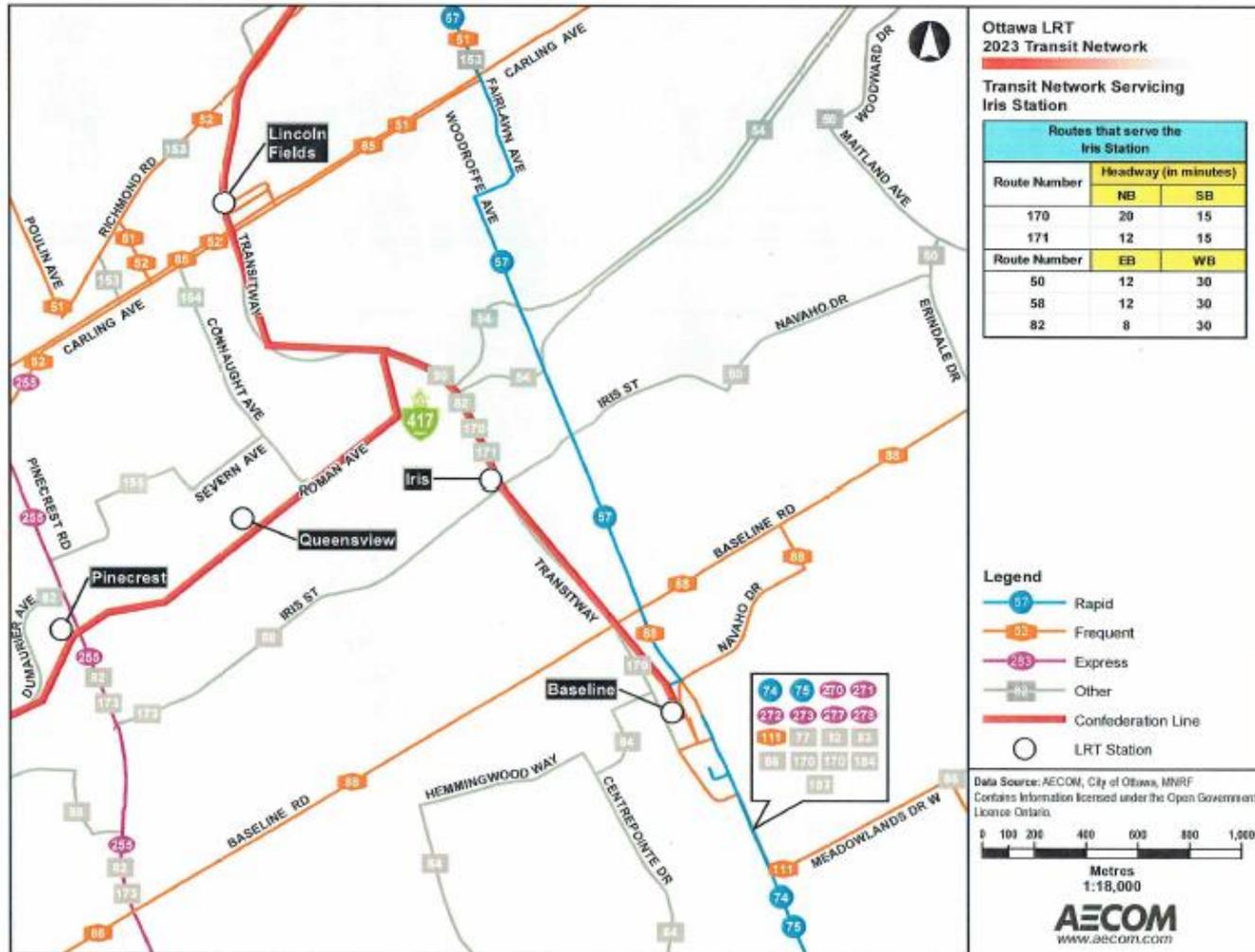
CC Transpo

Train

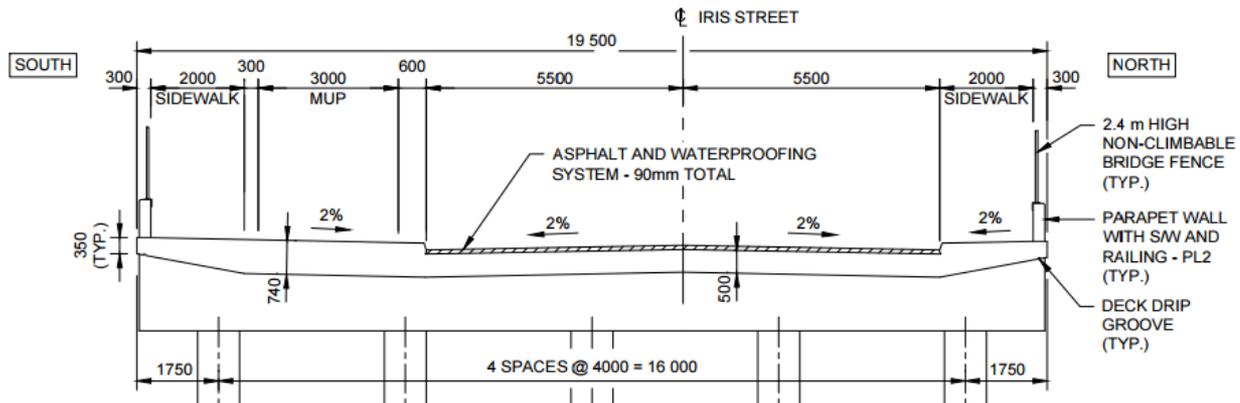
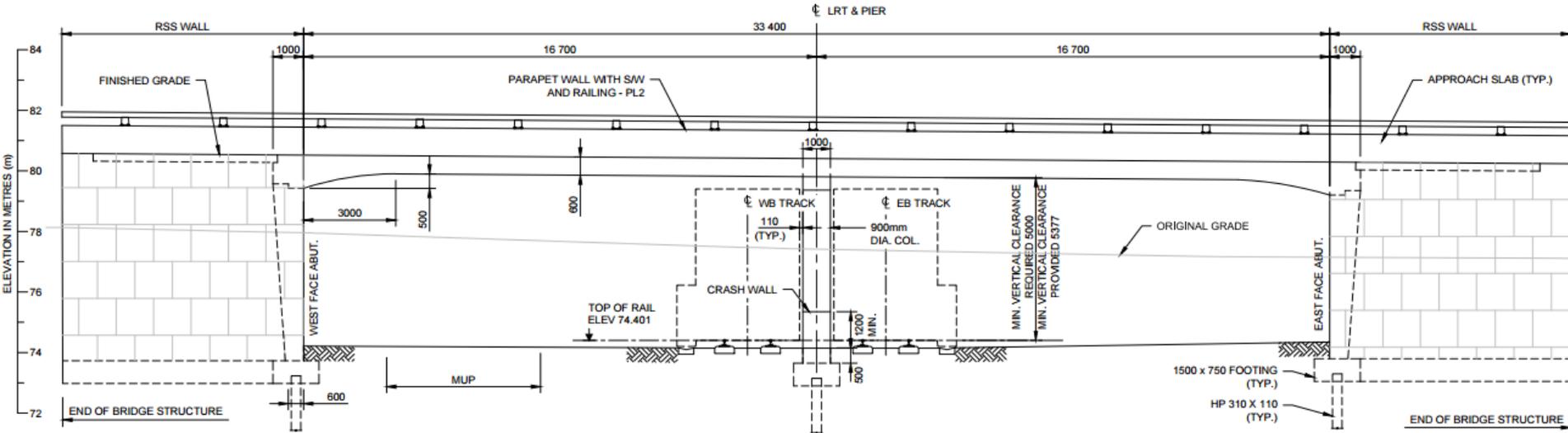
Tracé du TLR à la hauteur de la rue Iris



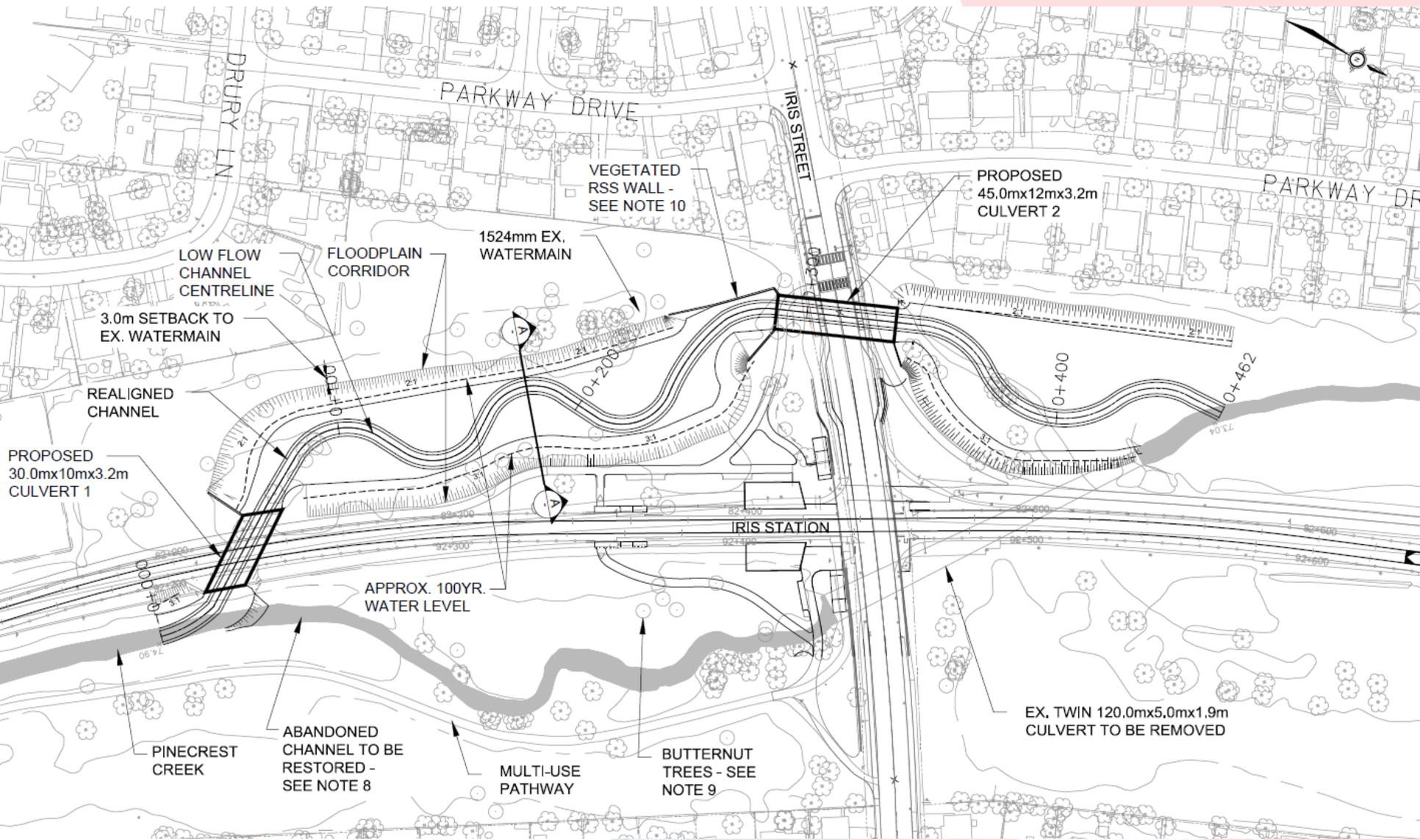
Station de transport en commun Iris Viabilisation du réseau



Pont de la rue Iris

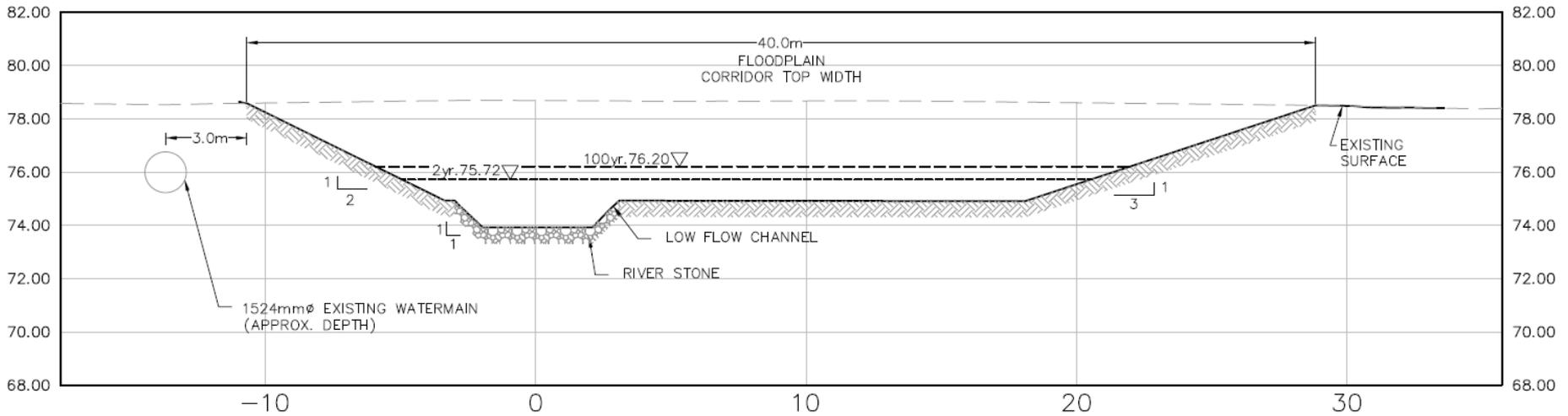


Ottawa Plan des méandres du ruisseau



Vue transversale du ruisseau

1+80.04



SECTION A-A

