

## Appendice 7

### Mobilité durant la construction – Ligne de la Confédération Ouest

La construction d'installations requises pour exploiter une déviation du Transitway le long de la rue Scott entre la station Tunney's Pasture et la station Dominion exigera des réductions limitées de voies de circulation, tout en maintenant au moins une voie dans chaque direction. Cette déviation du Transitway se traduira par des autobus empruntant les mêmes voies que tous les autres véhicules le long de la rue Scott, entre l'avenue Churchill et la station Tunney's Pasture, même si une voie réservée au transport en commun sera fournie en direction est entre l'avenue Lanark et la promenade Island Park. Afin de limiter les répercussions de la déviation du transport en commun sur les résidents du voisinage, l'entrée en service de la déviation n'est pas autorisée avant décembre 2021, et comprendra des améliorations de sécurité pour les piétons et les cyclistes à quatre intersections dotées de feux de circulation. En outre, la largeur du sentier polyvalent du côté nord de la rue Scott sera augmentée à quatre mètres. Pendant la déviation du Transitway, les quais de la station Westboro seront réinstallés sur la rue Scott.

À l'ouest de l'avenue Churchill, la rue Scott sera prolongée en tant que voie réservée au transport en commun jusqu'à la station Dominion. Cette voie réservée au transport en commun sera située du côté sud du Transitway existant jusqu'à un point situé juste à l'est de l'avenue Roosevelt, où elle traversera du côté nord du Transitway (au sud de l'avenue Workman) jusqu'à ce qu'elle touche la promenade Sir-John-A.-Macdonald aux environs de la station Dominion existante. La passerelle piétonnière de l'avenue Roosevelt sera supprimée avant que cette phase de déviation ne commence, et un pont temporaire sera aménagé pour la voie réservée au transport en commun. Ce pont temporaire sera enlevé après la suppression des déviations du Transitway et la passerelle piétonnière retrouvera sa configuration initiale. Pendant la durée de la déviation du Transitway, les piétons qui empruntent la passerelle piétonnière de l'avenue Roosevelt seront redirigés vers l'est ou l'ouest (pour traverser le Transitway soit à l'avenue Churchill, soit à la promenade Sir-John-A.-Macdonald).

Le service du Transitway sera maintenu et circulera parmi les autres automobilistes le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald, entre la station Dominion et la station Lincoln Fields.

Le tronçon du Transitway entre les stations Lincoln Fields et Iris demeurera ouvert et en service en tout temps pendant la construction jusqu'à l'achèvement substantiel des travaux du prolongement de la Ligne de la Confédération Ouest. La boucle pour autobus actuelle de la station Lincoln Fields sera désaffectée et sera en fonction dans un emplacement temporaire jusqu'à l'entrée en vigueur du service commercial et à l'ouverture de la boucle finale pour autobus, conjointement au service du TLR.

Le tronçon du Transitway entre la station Iris et la station Baseline sera fermé et une déviation sera mise en place le long de la rue Iris et de l'avenue Woodroffe. L'avenue Woodroffe sera modifiée pour faciliter la déviation. En direction nord, une voie réservée aux autobus sera mise en place pour compléter les deux voies de circulation générale entre le chemin Baseline et la rue Iris. En direction sud, l'une des trois voies de circulation générale à l'intersection du chemin Baseline sera reconvertie en voie d'évitement de la file d'attente réservée aux autobus. De plus, une piste cyclable en direction sud et un boulevard seront mis en place du côté ouest de Woodroffe à partir du nord de la rue Iris jusqu'au sud de l'intersection dotée de feux de circulation avec le sentier du ruisseau Pinecrest. Des passages pour cyclistes en direction nord et en direction sud seront aussi aménagés à l'intersection de l'avenue Woodroffe et de la rue Iris. Une fois que les travaux de construction du TLR seront achevés et que la déviation du Transitway sera supprimée, une piste cyclable en direction nord sera aménagée du côté est de Woodroffe à partir de l'intersection du sentier du ruisseau Pinecrest et rejoindra le passage pour cyclistes de la rue Iris. Tout comme sur la rue Scott, des fermetures de voies en dehors des heures de pointe seront permises sur Woodroffe afin de faciliter la construction des installations susmentionnées.

La station Queensway demeurera ouverte et en service en tout temps pendant la construction jusqu'à l'achèvement substantiel des travaux du prolongement de la Ligne de la Confédération Ouest, moment où la station sera désaffectée.

La rue Pinecrest sera complètement fermée pendant une fin de semaine afin d'installer une plateforme de circulation qui permettra de garder toutes les voies du chemin Pinecrest ouvertes pendant la construction du saut-de-mouton du TLR.

L'avenue Carling sera réduite, passant de 5 voies à un tronçon transversal de 4 voies pendant environ deux ans lors de la construction du pont du TLR dans ce secteur; les répercussions de cette réduction de voies sur la circulation devraient être modérées.

Le tronçon du Transitway entre la station Pinecrest et la station Moodie sera fermé, et le trajet de déviation sera principalement sur l'autoroute 417. Ce trajet sera essentiellement un retour à la situation qui existait avant le prolongement du Transitway entre les stations Pinecrest et Bayshore en 2010, et le prolongement du Transitway Ouest jusqu'à la promenade Moodie en 2017. En vue d'améliorer la fiabilité du service en lien avec cette déviation, une nouvelle bretelle d'accès temporaire sera construite au chemin Holly Acres pour permettre un accès direct à l'autoroute 417 en direction est à partir de la bretelle de sortie en direction est; cette liaison améliorera les temps de déplacement des autobus en direction est; certains autobus contourneront la station Bayshore. Pour optimiser le rendement de ce tronçon de déviation du Transitway, la bretelle d'accès en direction sud vers l'est du chemin Richmond Road à l'autoroute 417 sera temporairement fermée jusqu'à ce que la déviation du Transitway soit supprimée.

À la promenade Moodie, la bretelle sud-ouest de Moodie jusqu'à l'autoroute 417 en direction ouest sera fermée pendant une seule saison de construction afin de permettre la construction du saut-de-mouton du TLR requis pour accéder à la nouvelle installation

de remisage et d'entretien du chemin Moodie. Des réductions de voies sur la promenade Moodie (en dehors des heures de pointe) devront être effectuées également pour permettre la réalisation des travaux.

D'autres réductions de voies seront nécessaires sur différentes routes; cependant, les répercussions devraient être moins importantes. Les plus grandes interruptions, en plus de celles indiquées précisément ci-dessus, seront sur le chemin Richmond, où des réductions de voies seront nécessaires aux endroits où le tunnel croise le chemin Richmond.

### Mobilité durant la construction – Ligne de la Confédération Est

Afin d'entreprendre les travaux de construction du prolongement de la Ligne de la Confédération Est, la route régionale 174 devra être totalement fermée entre le chemin Blair et le chemin de Montréal durant une fin de semaine afin de permettre la démolition et l'enlèvement des structures du pont du Transitway. La Ville et DB Co déploieront stratégiquement des panneaux portatifs à message variable pour orienter les automobilistes vers d'autres routes, et signaler une déviation principale, probablement par le chemin de Montréal et le chemin Ogilvie.

En plus de cette fermeture complète lors d'une fin de semaine, des travaux de construction importants seront mis en œuvre le long de la route régionale 174. Aucun de ces projets n'entraînera de fermetures de voies pendant les heures de pointe, même si des fermetures en dehors des heures de pointe seront permises. Les remplacements des passerelles de la route régionale 174 du chemin de Montréal nécessiteront aussi des fermetures les fins de semaine du chemin de Montréal et de la route régionale 174, avec l'installation de panneaux portatifs à message variable pour diriger la circulation vers d'autres routes en plus de la déviation principale signalisée.

Les répercussions en période de pointe sur le transport en commun devraient être minimales en ce qui concerne le prolongement de la Ligne de la Confédération Est, avec un seul changement d'itinéraire important entre la station Blair et l'accès à la route régionale 174. La bretelle d'accès actuelle du Transitway devra être déclassée, et les autobus seront déviés de la manière suivante :

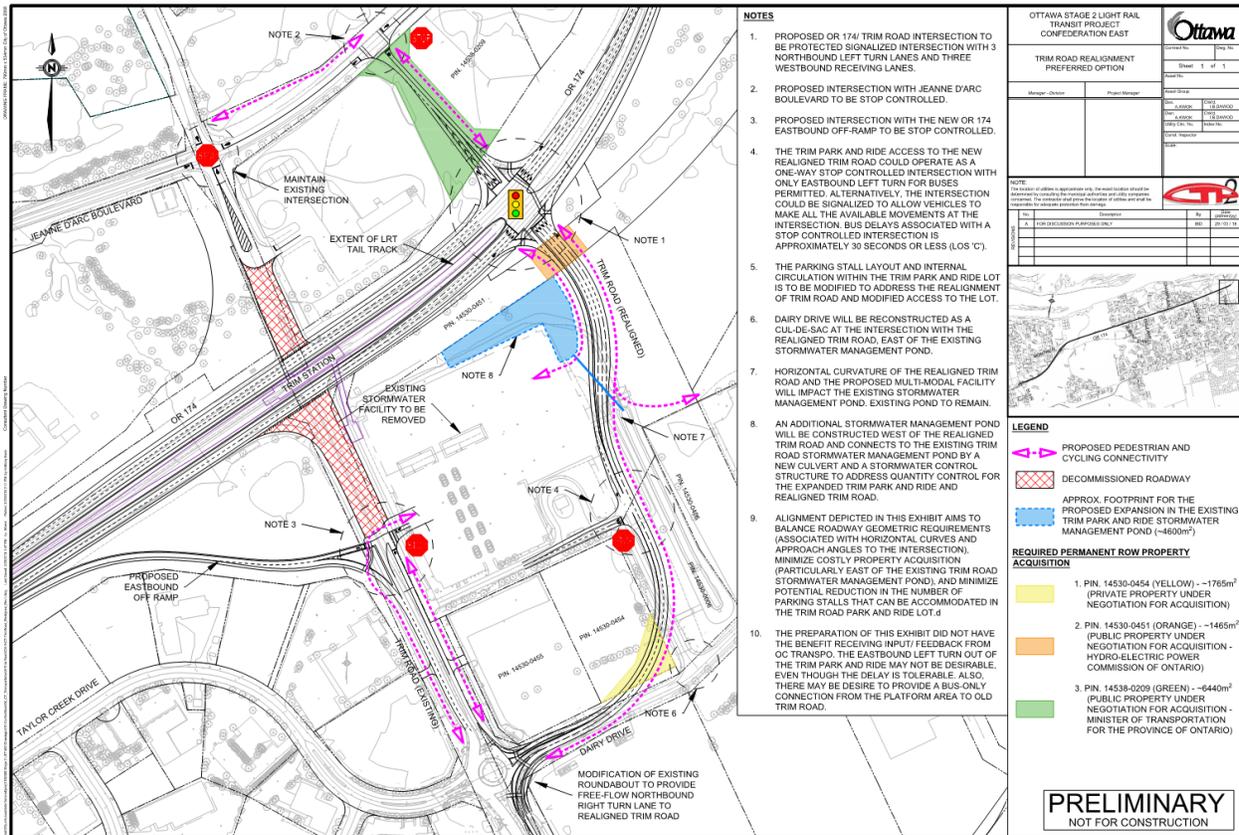
- En direction est : de la station Blair au chemin Blair en direction sud jusqu'à la bretelle d'accès nord-sud actuelle vers l'est de Blair jusqu'à la route régionale 174 en direction est.
- L'intersection du chemin Blair et de la bretelle d'accès à la route régionale 174 en direction est sera modifiée pour créer une voie réservée au virage à gauche à partir du chemin Blair en direction sud.

- En direction ouest : de la route régionale 174 en direction ouest jusqu'à la bretelle de sortie actuelle en direction ouest vers la station Blair Station.
  - Cette bretelle sera modifiée pour relier la voie de transport en commun actuelle sur la route régionale 174 en direction ouest à la bretelle de sortie, et une seconde voie en direction ouest sera fournie à l'intersection à feux de signalisation avec le chemin Blair.

Le chemin de Montréal sera réduit à une seule voie dans chaque direction sous la route régionale 174 de manière à démolir les piliers du pont actuel et à en construire de nouveaux; cette réduction ne sera permise que pendant les mois d'été (de juin à août). D'autres répercussions toucheront le chemin de Montréal hors des mois d'été en raison d'autres étapes de construction, mais dont les répercussions seront bien moins importantes que celles de la réduction de voies de longue durée.

Une nouvelle intersection à feux de circulation sur la route régionale 174 sera construite à l'est de l'intersection actuelle du chemin Trim. Cette nouvelle intersection sera située juste à l'est des voies ferrées, et à l'est du parc-o-bus du chemin Trim pour remplacer l'intersection actuelle entre le chemin Trim et la route régionale 174. Le tracé du chemin Trim sera modifié entre la route régionale 174 et le carrefour giratoire à l'intersection des promenades Taylor Creek et Dairy. Il s'étendra à partir du segment est du carrefour giratoire, suivra les côtés sud et est de l'installation de parc-o-bus du chemin Trim proposée, traversera au niveau du sol la route régionale 174 à un nouvel endroit à l'est de l'intersection actuelle du chemin Trim et de la route régionale 174, et se terminera à une intersection avec le boulevard Jeanne-D'Arc Nord, au nord de la route régionale 174, comme l'indique la figure ci-dessous. L'intersection actuelle demeurera fonctionnelle jusqu'à ce que la nouvelle intersection ait été construite. Avant la fermeture de l'intersection actuelle, une nouvelle bretelle de sortie en direction est sera construite et mise en service pour répondre aux besoins de circulation vers le chemin Trim en direction sud. Le nouvel emplacement de l'intersection au niveau du sol comprendra des passages piétonniers et des voies cyclables bidirectionnelles sur les segments est et sud. L'installation de parc-o-bus du chemin Trim sera modifiée pour comprendre une nouvelle boucle pour autobus, des aires de stationnement pour autobus et des quais de station d'autobus.

Figure 1 – Échangeur du chemin Trim



Mobilité pendant la construction – Ligne Trillium

De manière à prolonger la Ligne Trillium actuelle, une période d'interruption sera nécessaire à partir du 3 mai 2020, jusqu'à l'achèvement du projet en 2022. Le circuit R2 d'OC Transpo (auparavant le circuit 107) sera en service pour remplacer le service du train. Le circuit R2 suivra son itinéraire établi et sa fréquence sera accrue afin de fournir une capacité similaire à celle de la Ligne Trillium. Dans le but d'améliorer en général la déviation de la Ligne Trillium et le service d'autobus vers l'Université Carleton, OC Transpo et les Services d'infrastructure bâtiront un nouveau tronçon de route permanent s'étendant du chemin Raven de l'Université Carleton jusqu'à l'intersection avec l'avenue Bronson au sud de la voie Brewer, réduisant la durée de l'itinéraire de l'autobus sur le campus de l'université. De surcroît, OC Transpo et les Services d'infrastructure construiront une voie d'évitement de file d'attente en direction nord sur l'avenue Bronson à l'avenue Holmwood, donnant aux autobus la possibilité d'éviter les longues files d'attente au feu de signalisation de l'avenue Holmwood, particulièrement lors de l'heure de pointe du matin. Il est prévu que la voie d'évitement de file d'attente sera laissée en place jusqu'à la future reconstruction de l'avenue Bronson. Comme ces deux projets d'amélioration sont construits par les Services d'infrastructure pour OC Transpo, ils ne seront pas gérés dans le cadre du Programme de construction du train léger.

Le chemin Hunt Club connaîtra des répercussions importantes près des bretelles d'accès de la promenade de l'aéroport. Même si des fermetures de voies en journée et pendant les heures de pointe ne seront pas permises, la largeur des voies sera réduite dans les deux directions pour faciliter la construction du pont, et des fermetures de voies durant la nuit sont prévues.

Aux chemins Leitrim, Bowesville et Earl Armstrong, les voies du TLR seront étagées en élevant la Ligne Trillium au-dessus des routes. Cette technique d'étagement réduit substantiellement les conséquences liées au transport, puisque la plus grande partie de la construction requise se déroule hors des voies de circulation, et des poutres du pont pourront être posées avec des fermetures de routes de nuit à court terme.

Au chemin Limebank, les voies du TLR seront étagées en élevant le chemin Limebank au-dessus de la Ligne Trillium. Ceci exigera que le chemin Limebank soit fermé entre le chemin Earl Armstrong et un point situé au sud de la Ligne Trillium. Avant de fermer la route pour la construction, l'entrepreneur construira une route de déviation dans les terrains à l'ouest du chemin Limebank, veillant à ce que le lien de transport soit maintenu en tout temps. Les habitudes de circulation automobile à l'intersection des chemins Limebank et Earl Armstrong seront modifiées pendant cette fermeture, mais tous les flux de circulation seront maintenus.

L'intersection des chemins Bowesville et Earl Armstrong fera également l'objet de travaux de reconstruction substantiels. Le décalage actuel du chemin Earl Armstrong passant par l'intersection sera éliminé et des voies de virage auxiliaires seront ajoutées à tous les abords. Toute la circulation automobile sera maintenue pendant la construction; cependant, des retards supplémentaires sont à prévoir.

Tous les secteurs touchés feront l'objet de surveillance pendant la période de construction tant par le personnel de la Ville que les employés des promoteurs privilégiés. Si ces répercussions provoquaient des problèmes de circulation, ils seront dans la mesure du possible atténués en collaboration entre les entrepreneurs et les différentes directions de la Ville sous la gouverne de la Direction générale des transports. De plus, le personnel municipal effectuera des visites périodiques sur place pour veiller à ce que les répercussions sur les usagers de la route soient minimales et que des plans temporaires de contrôle de la circulation soient mis en place.

Le personnel travaillera également avec les Services de l'infrastructure pour coordonner les projets de construction qui ne sont pas liés à l'Étape 2 pour veiller à ce qu'il y ait une approche coordonnée de la planification et de la construction de ces projets afin de réduire au minimum les conséquences sur la circulation. Ceci signifie que certains projets en dehors de l'Étape 2 soient devancés ou retardés (par exemple, la réfection de l'avenue Bronson sera retardée après 2022, afin de ne pas toucher la déviation des autobus lorsque la Ligne 2 n'est pas en service).