

Perturbations routières temporaires prévues durant la construction du pont

Le pont ferroviaire Keewatin du Chemin de fer Canadien Pacifique, juste à l'est de Transcona, sera surélevé de manière à dépasser le niveau d'une inondation qui se produirait tous les 700 ans dans le cadre du Projet d'agrandissement du canal de dérivation de la rivière Rouge. Ces travaux ont pour but d'éviter que le pont ferroviaire ne s'effondre ou ne bloque l'écoulement d'eau, ce qui pourrait poser un grave risque d'inondation pour les résidents de Winnipeg dans le cas d'une crue majeure.

Les travaux de construction démarreront dès le 1^{er} septembre 2008 et doivent prendre fin d'ici la mi-août 2009.

La Commission du canal de dérivation du Manitoba, le Canadien Pacifique (CP), la Ville de Winnipeg et la municipalité rurale de Springfield ont dressé un plan visant à atténuer les perturbations routières durant les travaux.

Pour assurer l'achèvement du projet dans les délais prévus, on aménage actuellement et de façon temporaire un pont ferroviaire de détournement à une seule voie et deux zones d'attente de chaque côté du pont afin que les trains puissent traverser le canal de dérivation pendant la surélévation du pont initial. La première zone d'attente est située entre le chemin Panet et le chemin Plessis à Transcona; la deuxième, dans la municipalité rurale de Springfield, à l'est de la route provinciale n° 207.

Perturbations temporaires du trafic routier

Chemin Panet - Voie ouverte, délais d'attente

Au chemin Panet, les délais d'attente se prolongeront probablement de trois minutes en moyenne, de deux à trois fois par jour, quand les trains en direction est et ouest se rencontreront. Les trains traverseront le chemin Panet sans s'arrêter.

Chemin Plessis - Voie ouverte, délais d'attente

Au chemin Plessis, les délais d'attente se prolongeront probablement de trois minutes en moyenne, de deux à trois fois par jour, quand les trains en direction est et ouest se rencontreront. Les trains traverseront le chemin Plessis sans s'arrêter.

Rue Peguis - Voie fermée

Les trains s'immobiliseront dans la zone d'attente de la rue Peguis et la voie sera fermée, du moins au début du projet. Toutefois, afin d'atténuer les perturbations du trafic routier, le CP a déposé une demande auprès de Transports Canada afin que la rue Peguis demeure ouverte durant le projet et ne soit fermée que lorsque des trains sont immobilisés dans la zone d'attente.

Chemin Pineridge (Mile 115.52) et chemin Mile 117.6 dans la municipalité rurale de Springfield - Voie fermée

Les chemins Pineridge et Mile 117.6 (prolongement d'un passage à niveau de ferme au sud de l'intersection des chemins Lorne Hill et Springfield) seront fermés du 1^{er} septembre 2008 à la mi-août 2009 environ.

Itinéraires de rechange

Chemin Panet et rue Peguis - Le boulevard Lagimodière est le principal itinéraire de rechange de ces voies pendant la durée du projet.

Chemin Plessis - La rue Day et la rue Redonda en direction du chemin Springfield sont les principaux itinéraires de rechange pour cette voie.

Chemins Pineridge/117.6 - Le chemin Oakwood est le principal itinéraire de rechange pour la municipalité rurale de Springfield.

Foire aux questions

1) Quels types de retards de circulation faut-il prévoir durant ce projet?

Selon l'heure de la journée, les délais de circulation risquent d'être prolongés d'environ trois minutes à deux passages à niveau, deux ou trois fois par jour.

2) Pourquoi des retards sont-ils prévus aux chemins Panet et Plessis?

Pour que les trains puissent s'immobiliser dans la zone d'attente, ils doivent ralentir au moment de traverser les chemins Panet et Plessis. Cela ajoutera environ trois minutes aux délais d'attente actuels et surviendra de deux à trois fois par jour.

Perturbations du trafic routier et itinéraires de rechange

3) Pourquoi fermer la rue Peguis pendant les travaux?

La rue Peguis sera fermée pendant la construction, du moins au début du projet. Les règlements de Transports Canada en matière de sécurité indiquent qu'un train immobilisé ne doit pas bloquer un passage à niveau pendant plus de cinq minutes. Toutefois, le CP a demandé à Transports Canada de maintenir la rue Peguis ouverte à la circulation, sauf quand des trains sont immobilisés au passage à niveau, même si le délai est de plus de cinq minutes.

4) Pourquoi aménager la zone d'attente à la rue Peguis?

La zone d'attente traversant la rue Peguis a été aménagée à cet endroit parce qu'on y trouve la longueur de voie de 1,7 km requise pour y immobiliser un train devant emprunter la voie. La rue Peguis est recouverte de gravier, la circulation y est nettement moins dense que sur les autres voies à proximité, et elle n'est pas située directement dans une zone résidentielle ou commerciale. D'autres endroits ont été envisagés mais n'ont pas été jugés appropriés pour y aménager une zone d'attente.

5) Le CP peut-il immobiliser les trains ailleurs qu'à la rue Peguis?

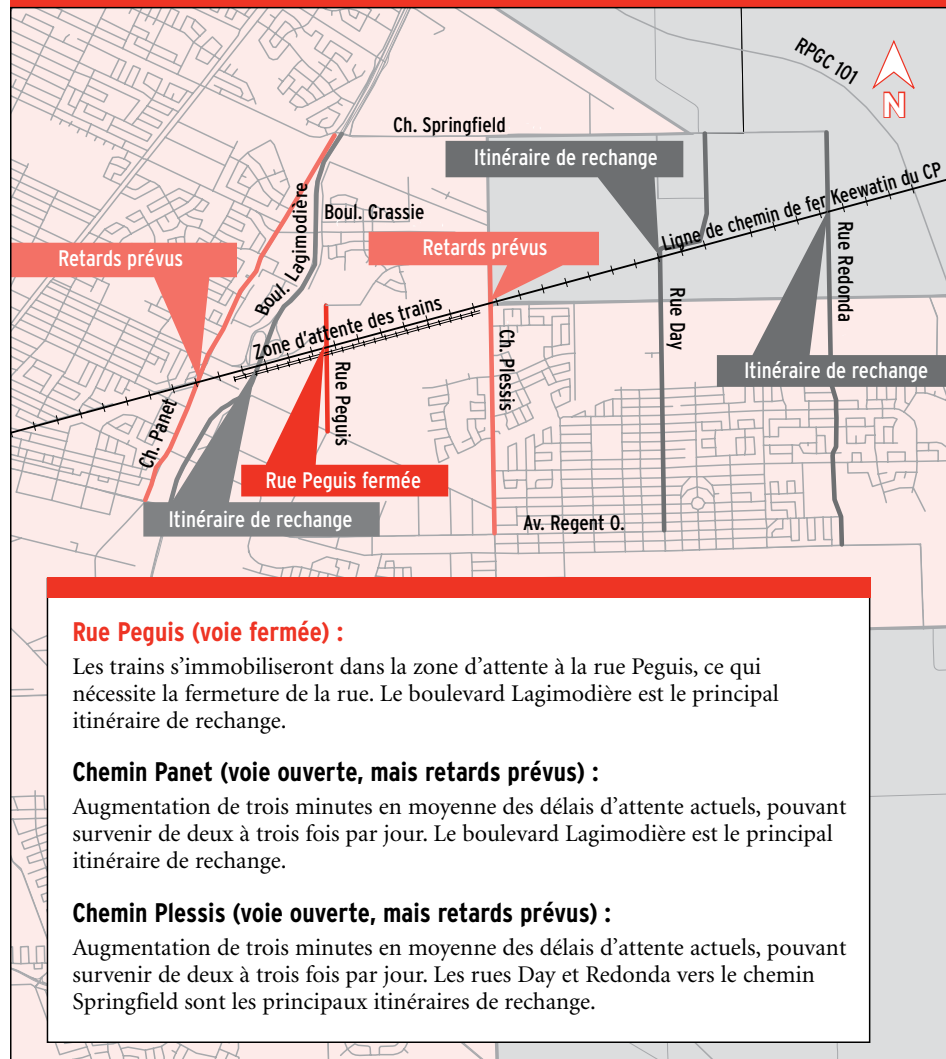
Le CP doit avoir accès à des zones d'attente de chaque côté du canal de dérivation afin d'accueillir les trains en direction est et ouest. Cependant, il prévoit utiliser la zone d'attente à l'est du canal de dérivation ou les gares de triage de Winnipeg du CP pour limiter l'incidence sur le public.

6) Comment les services d'urgence seront-ils assurés lorsque la rue Peguis est fermée?

La Commission a versé 1,3 M\$ à la Ville de Winnipeg pour s'assurer que les services d'urgence sont fournis en temps utile aux résidents des régions touchées par le projet de construction.

7) Pourquoi n'a-t-on pas prévu de pont de détournement à deux voies temporaire?

Pour éviter aux contribuables les coûts liés à la construction et au démantèlement de trois ponts temporaires pendant la surélévation de trois ponts ferroviaires au-dessus du canal de dérivation, un pont de détournement temporaire sera utilisé.



Toutes les données spatiales proviennent du site Web de la Manitoba Land Initiative et sont visées par le Manitoba Land Initiative User Agreement. Toutes les données sont protégées par les droits d'auteur © 2001. Sa Majesté la Reine du chef de la province du Manitoba. Tous droits réservés.

Ce pont peut être monté, démantelé puis déplacé d'un site à l'autre et a déjà été utilisé sur deux chantiers de construction de ponts.

8) Le canal de dérivation agrandi protégera-t-il les résidents de Transcona?

Oui, le canal de dérivation assure aux résidents de Transcona une protection importante. Par exemple, on estime qu'en 1997, s'il n'y avait pas eu de canal de dérivation, l'inondation provenant de la rivière Rouge se serait étendue jusqu'au chemin Plessis. En outre, le canal de dérivation a également empêché l'inondation de nombreux sous-sols et des dommages matériels dans l'ensemble de la ville de Winnipeg. Le canal de dérivation agrandi offrira une protection encore meilleure.

Commission du canal de dérivation du Manitoba

155, rue Carlton, bureau 200, Winnipeg (Manitoba) R3C 3H8

Tél. : 204 945-4900 Courriel : floodway@gov.mb.ca

www.floodwayauthority.mb.ca