

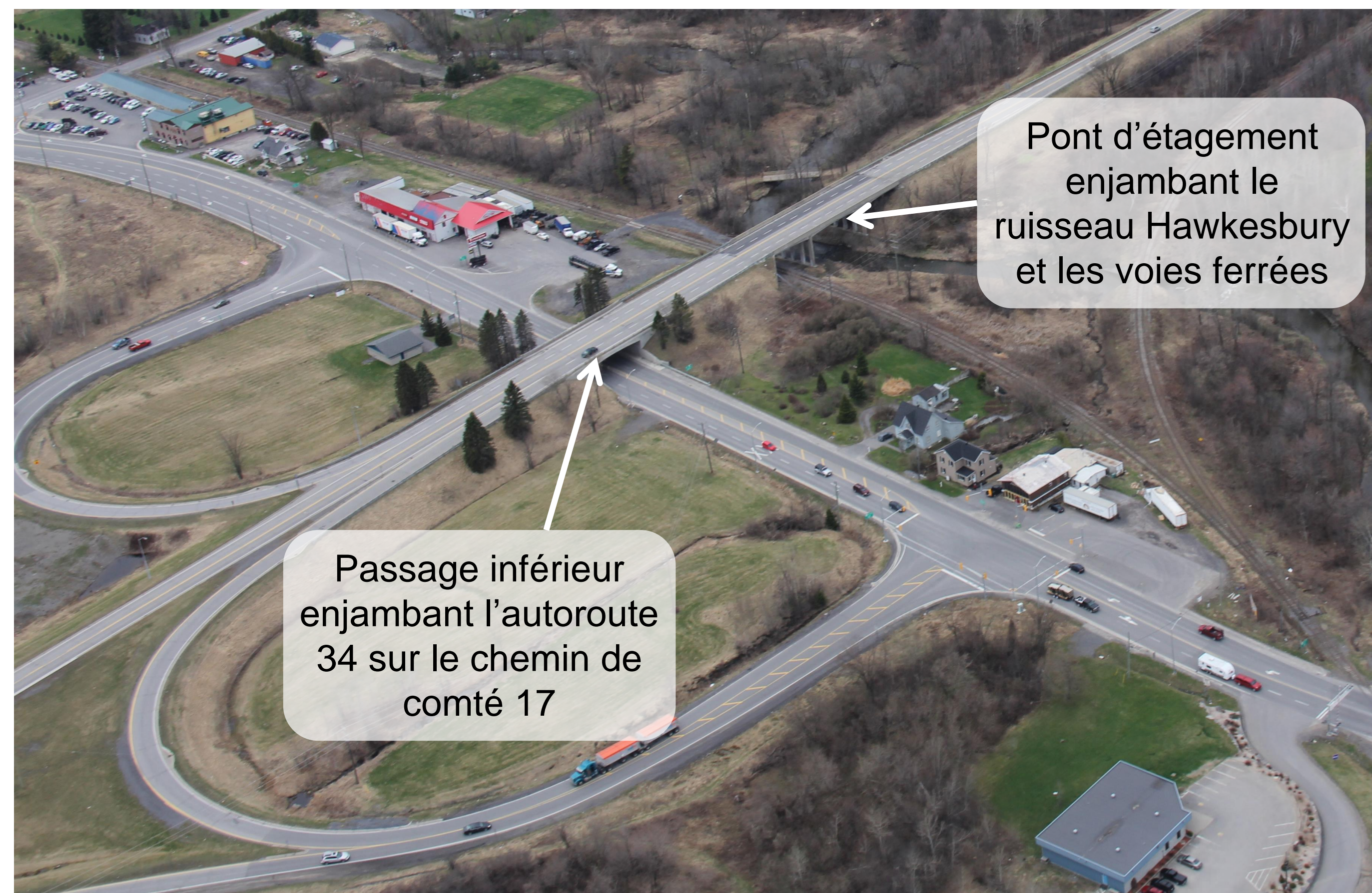
Bienvenue !

Séance d'information n° 1

Remplacement de ponts à Hawkesbury

**Examen du rapport d'étude environnementale sur les transports et
addenda connexe**

16 mai 2024 (16 h à 20 h)



Description du projet

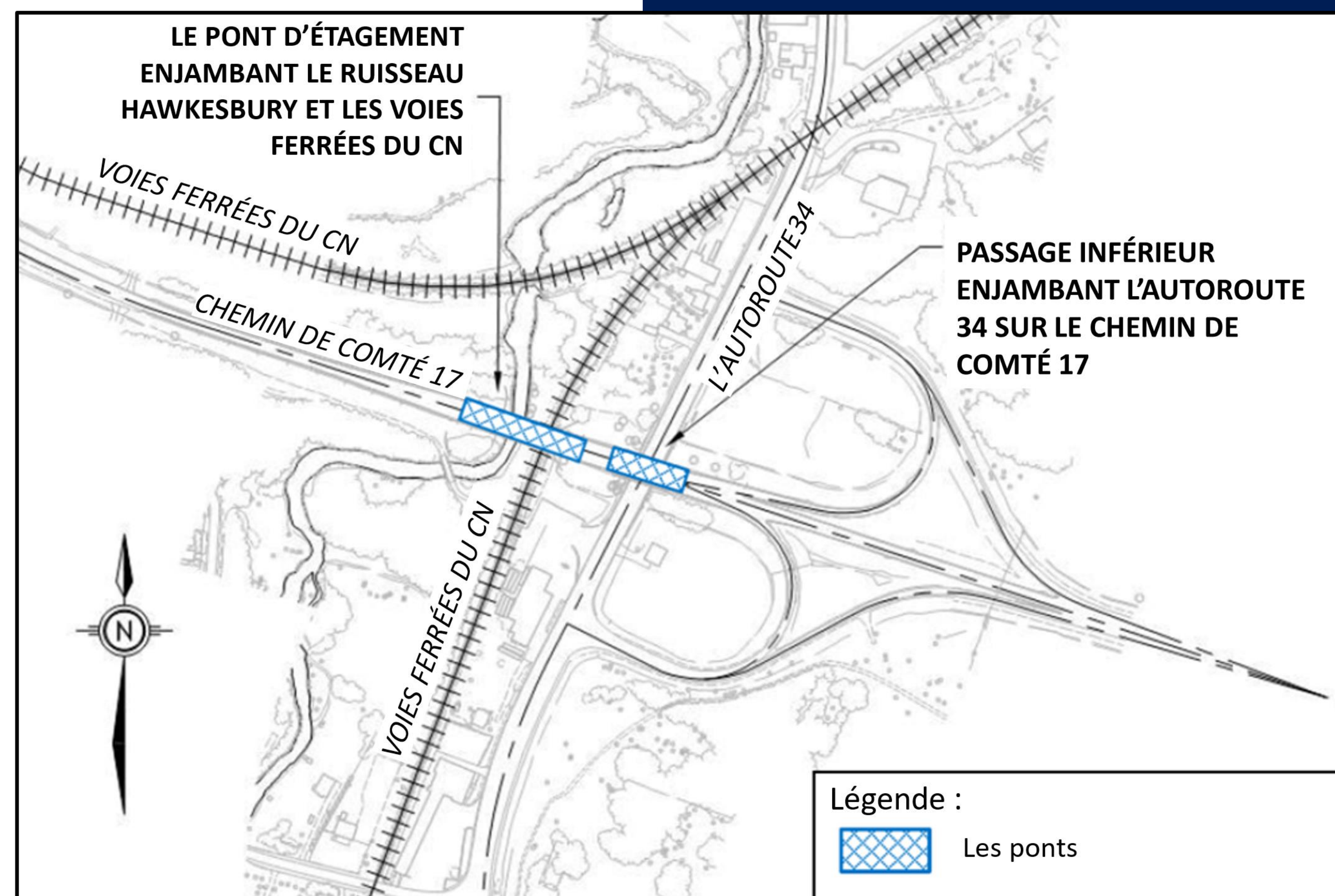
Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a retenu les services de Dillon Consulting et de Jacobs pour réaliser le concept préliminaire et le rapport d'étude environnementale sur les transports (REET) pour le remplacement des deux ponts suivants :

- Pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées
- Passage inférieur enjambant l'autoroute 34 sur le chemin de comté 17

Les deux structures approchent de la fin de leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Les principales composantes du projet sont les suivantes :

- Remplacement des deux ponts ;
- Modifications de la bretelle de sortie en direction de l'est et de la bretelle d'entrée en direction de l'ouest à l'échangeur du chemin de comté 17 et de l'autoroute 34 ;
- Fermetures temporaires de l'autoroute 34 et du chemin de comté 17 pendant les travaux, au cours desquelles la circulation sera détournée.

Les travaux de construction devraient débuter en 2027, sous réserve de leur approbation et de leur financement



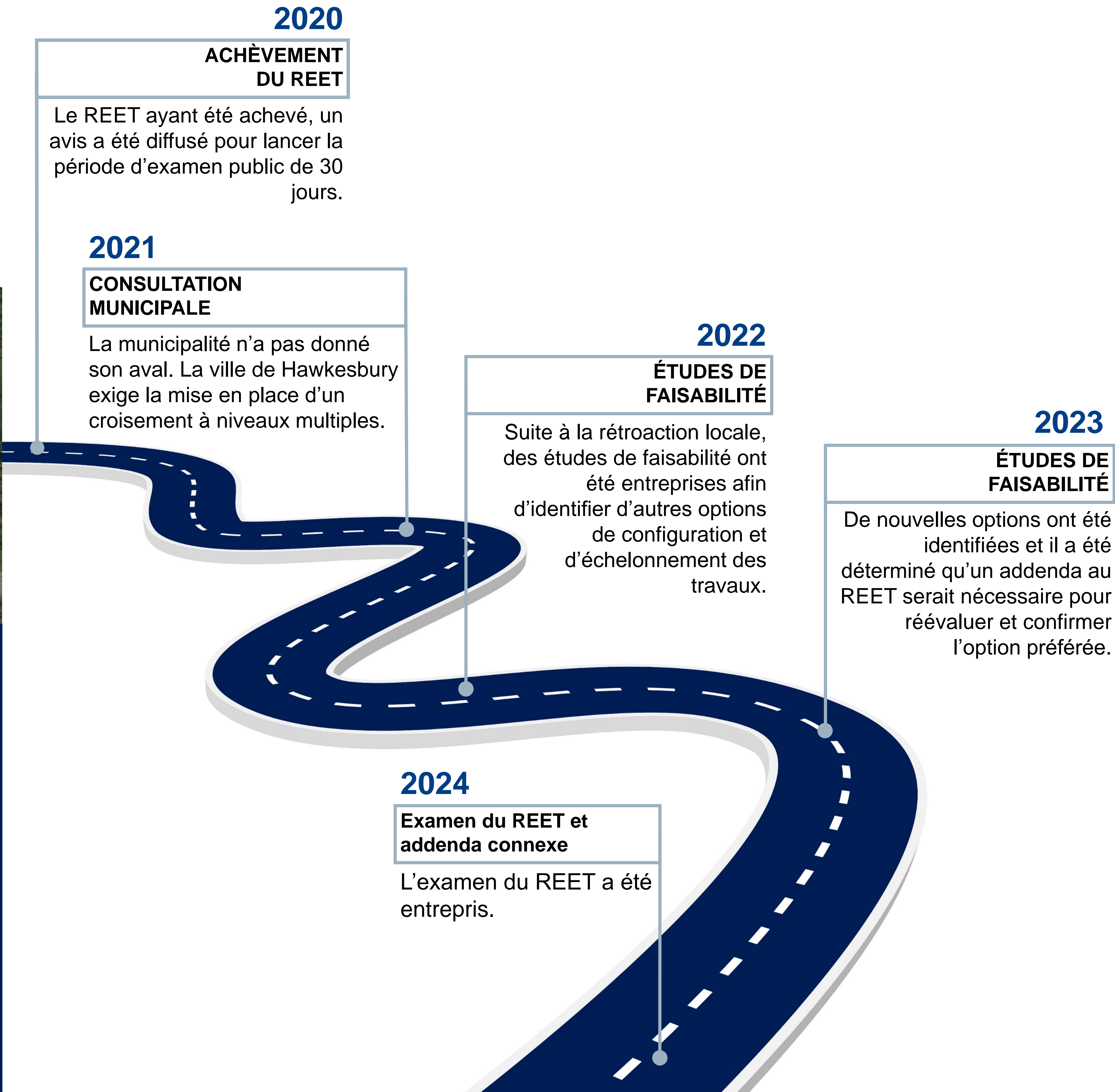
Contexte du projet



En novembre 2020, le REET de l'étude d'évaluation environnementale de portée générale sur le remplacement des ponts à Hawkesbury a été achevé.

La municipalité n'a pas approuvé la méthode alternative préférée pour le projet, décrite dans le REET.

Entre 2021 et 2023, d'autres consultations municipales et études de faisabilité ont été réalisées. Sur la base de ces travaux, il a été jugé nécessaire de procéder à un examen du REET et à y adjoindre un addenda.

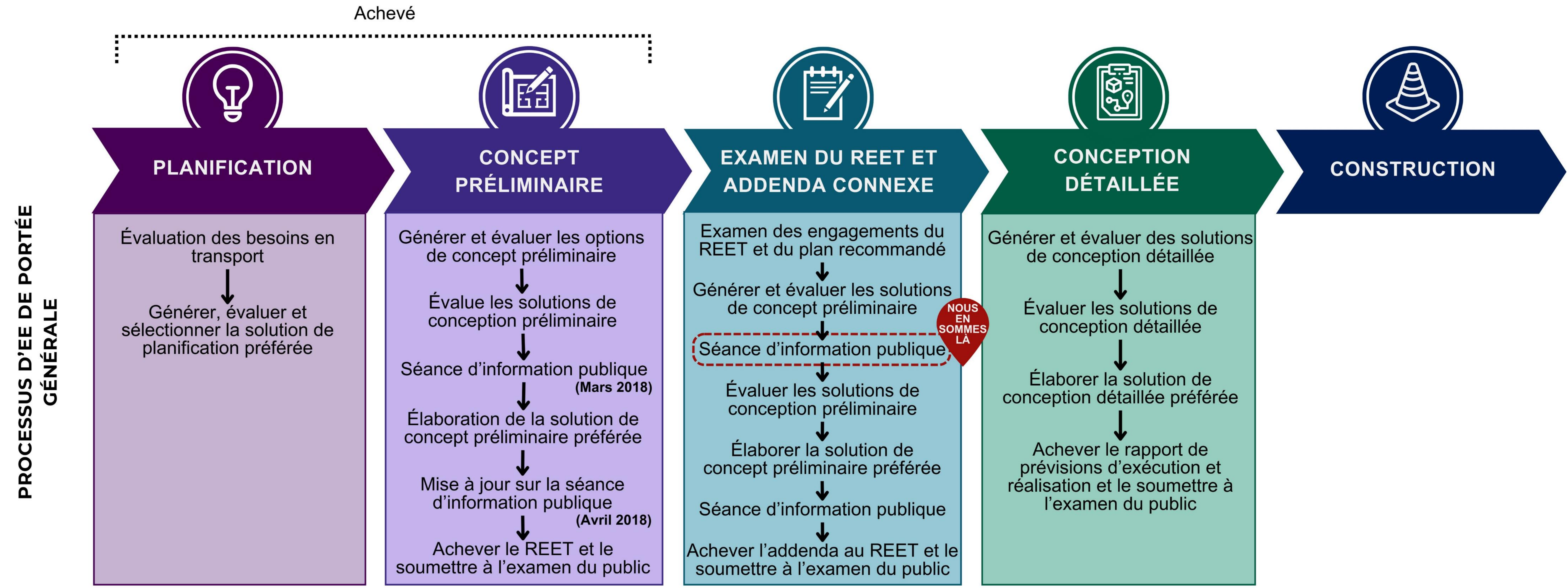


Processus d'évaluation environnementale

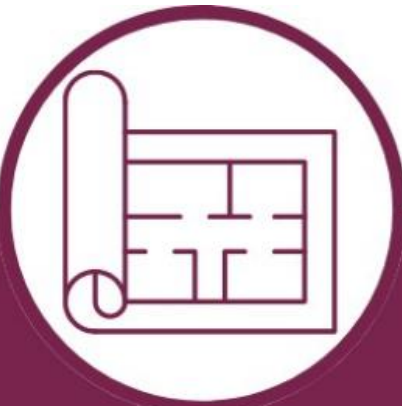






Le projet suit le processus pour les entreprises du groupe B, conformément à l'évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales, modifiée en 2000 (l'EE de portée générale).

En novembre 2020, l'EE de portée générale du projet a été achevée. Un rapport d'étude environnementale sur les transports (REET) a été diffusé aux fins d'examen public, étayant une méthode alternative préférée dans le cadre du projet.

Toute modification importante apportée au projet après l'achèvement du REET doit faire l'objet d'un examen et d'un addenda. Une fois achevé, l'addenda au REET sera diffusé sur le site Web du projet (www.cr17bridges.com).



Caractéristiques du plan recommandé dans le REET 2020 — en cours d'examen

							
CARACTÉRISTIQUES DU PLAN RECOMMANDÉ DU REET	DISPOSITION DU PONT	ALIGNEMENTS HORIZONTAUX ET VERTICAUX	SECTION TRANSVERSALE	MODIFICATIONS DE L'ÉCHANGEUR	SERVICES PUBLICS	PROPRIÉTÉ	GESTION DE LA CIRCULATION LORS DES TRAVAUX
RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS DU REET	<ul style="list-style-type: none">Le nouveau pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées sera un pont à poutres en I en béton à deux travées, de 71 m de long et 13 m de large.Le nouveau passage inférieur du CC 17 sera un pont à poutres en I en béton de 36 m de long et de 13 m de large, à une seule travée.	<ul style="list-style-type: none">Le tracé actuel du CC 17 sera maintenu.Les ponts de remplacement seront surélevés afin d'assurer la hauteur libre minimale au-dessus des voies ferrées et de l'autoroute 34.	<ul style="list-style-type: none">Parapet nord : 0,5 mAccotement : 2,5 mVoies de circulation : deux de 3,5 mAccotement : 2,5 mParapet sud : 0,5 mLargeur totale : 13 m	<ul style="list-style-type: none">Nouvelle intersection entre le CC 17 et les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 34.Bretelle de sortie avec virage à droite canalisé, y compris une voie de virage à droite.Bretelle d'accès avec arrêt à l'intersection en T, sans voie d'accélération.	<ul style="list-style-type: none">Protection de la conduite de gaz d'Enbridge, des conduits souterrains d'Hydro One et de la conduite d'eau principale pendant les travaux.Déplacement du conduit souterrain de Bell.Retrait et remplacement temporaire du haubanage supportant le poteau électrique ; rétablissement des conditions existantes après les travaux.	<ul style="list-style-type: none">Un accord standard de reconstruction d'un saut-de-mouton entre le CN et le MTO, conformément à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, est nécessaire pour remplacer le pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées.	<ul style="list-style-type: none">Fermeture du CC 17 pendant 2 à 4 semaines : déviation de la circulation sur le CC 4 en direction de l'est et de l'ouest par la rue principale de Hawkesbury et en direction du nord et du sud par la rue Tupper.Fermeture de l'autoroute 34 près du site pendant 2 à 3 fins de semaine : circulation déviée vers une voie de contournement temporaire à l'est de l'autoroute 34 afin de maintenir les mouvements de circulation N-S le long de celle-ci.
L'ADDENDA AU REET A-T-IL UNE INCIDENCE SUR LE PLAN RECOMMANDÉ ?	Options en cours d'examen et d'évaluation.	À confirmer selon l'évaluation des options.	Options en cours d'examen et d'évaluation.	Options en cours d'examen et d'évaluation.	À confirmer selon l'évaluation des options.	À confirmer selon l'évaluation des options.	Options en cours d'examen et d'évaluation.

Option 1 (option privilégiée en 2020)

Écartée en vue d'une évaluation plus approfondie

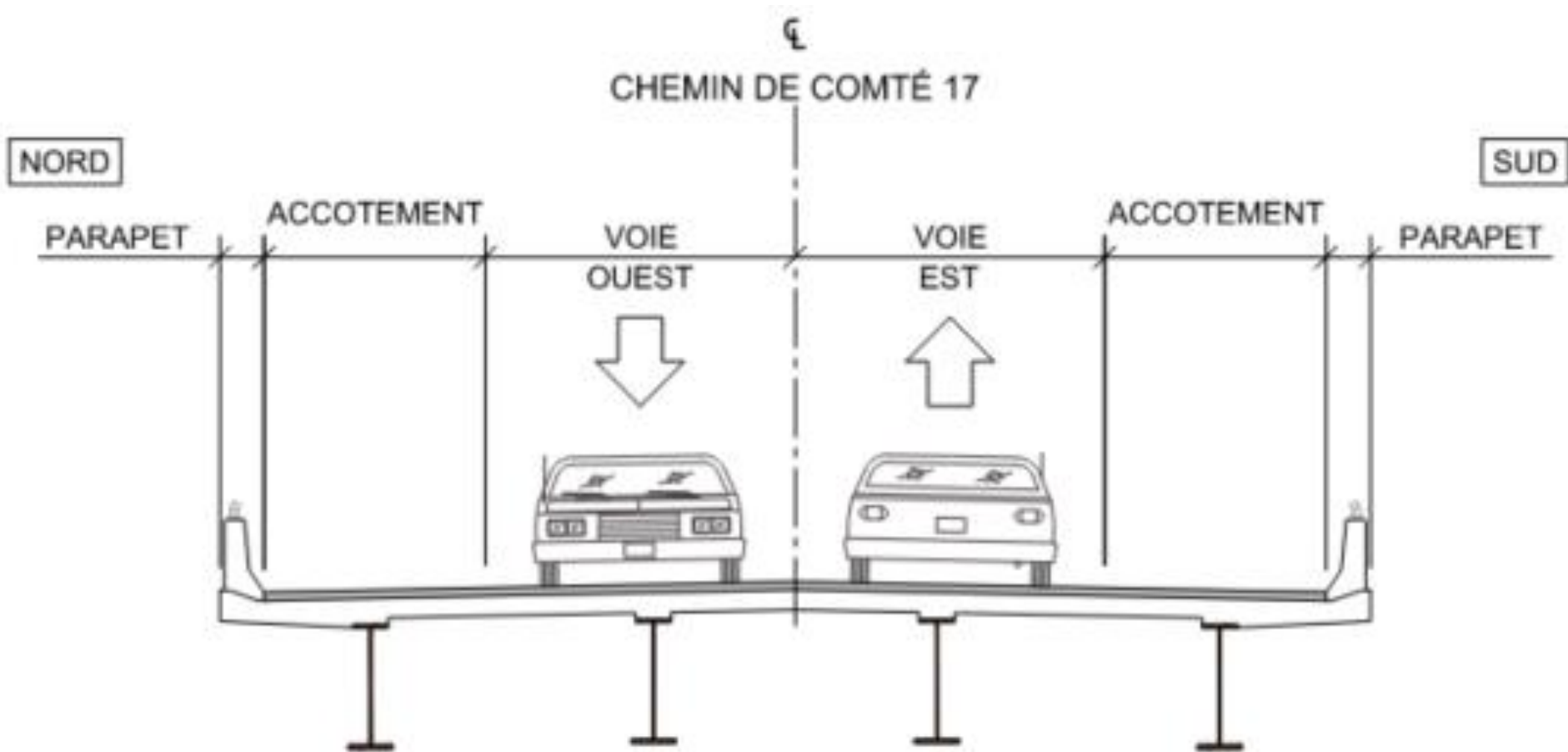
Limite de vitesse : 70 km/h

Avantages

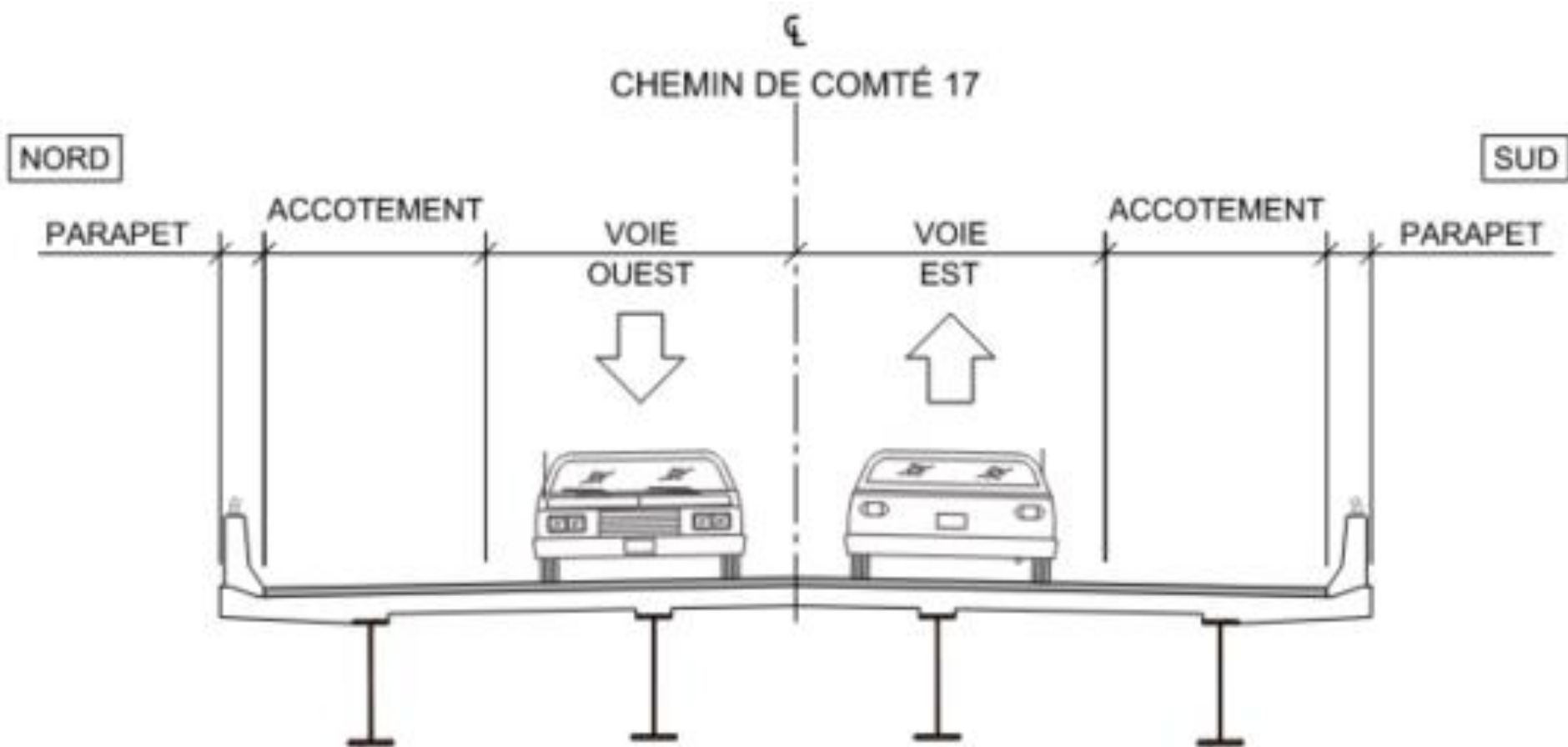
- Aucun impact sur les propriétés privées
- Ramène les nouveaux ponts à deux voies (coûts moindres)

Inconvénients

- Ne maintient pas la fluidité de la circulation à la bretelle N/S-O (bretelle d'accès)
- Configuration d'échangeur non standard en Ontario
- Possibilité de tourner à gauche à contresens depuis le chemin de comté 17 sur la bretelle N/S-O et la bretelle O-N/S
- Capacité de circulation inférieure à celle de la configuration actuelle



Pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées



Passage inférieur enjambant l'autoroute 34 sur le chemin de comté 17

Option 2

Écartée en vue d'une évaluation plus approfondie

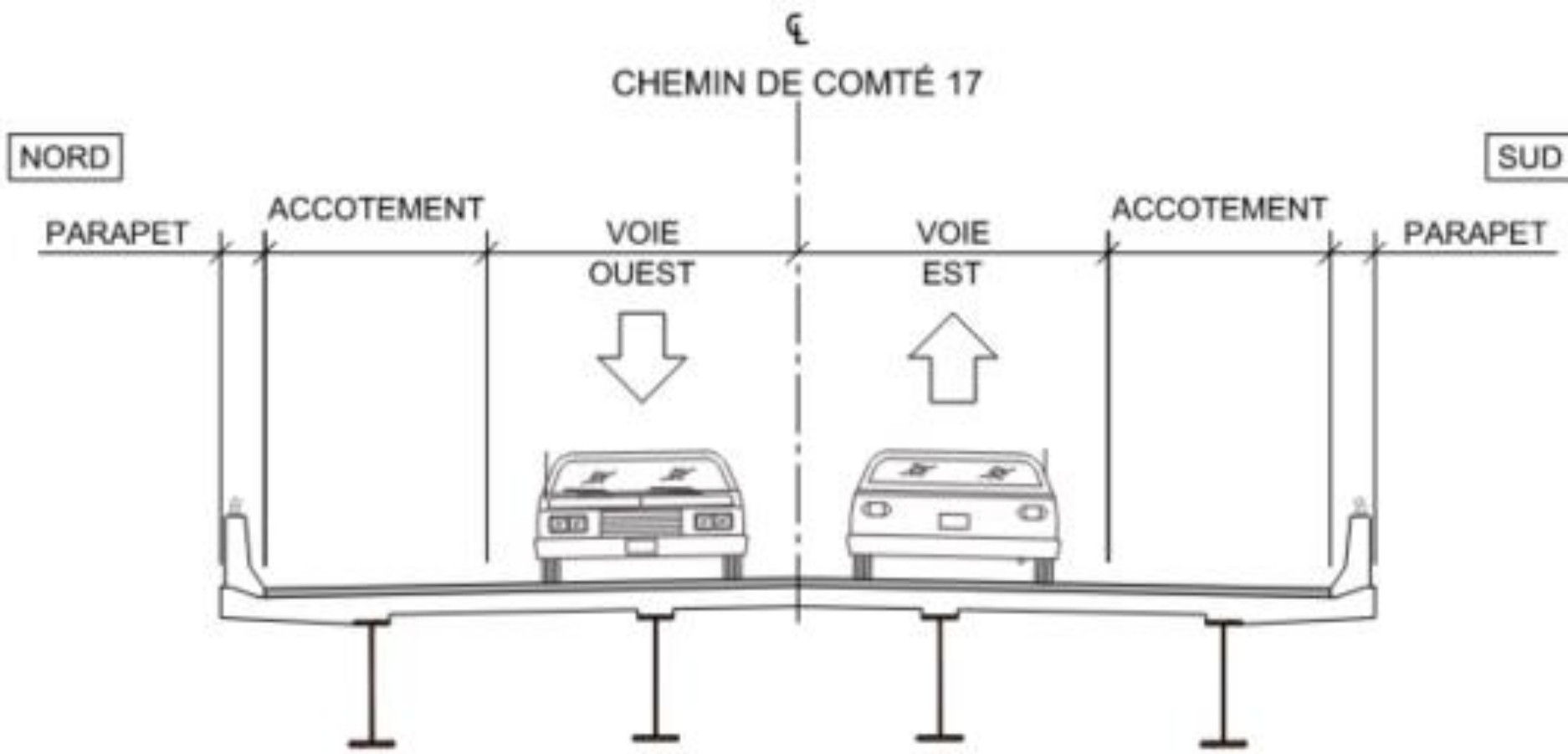
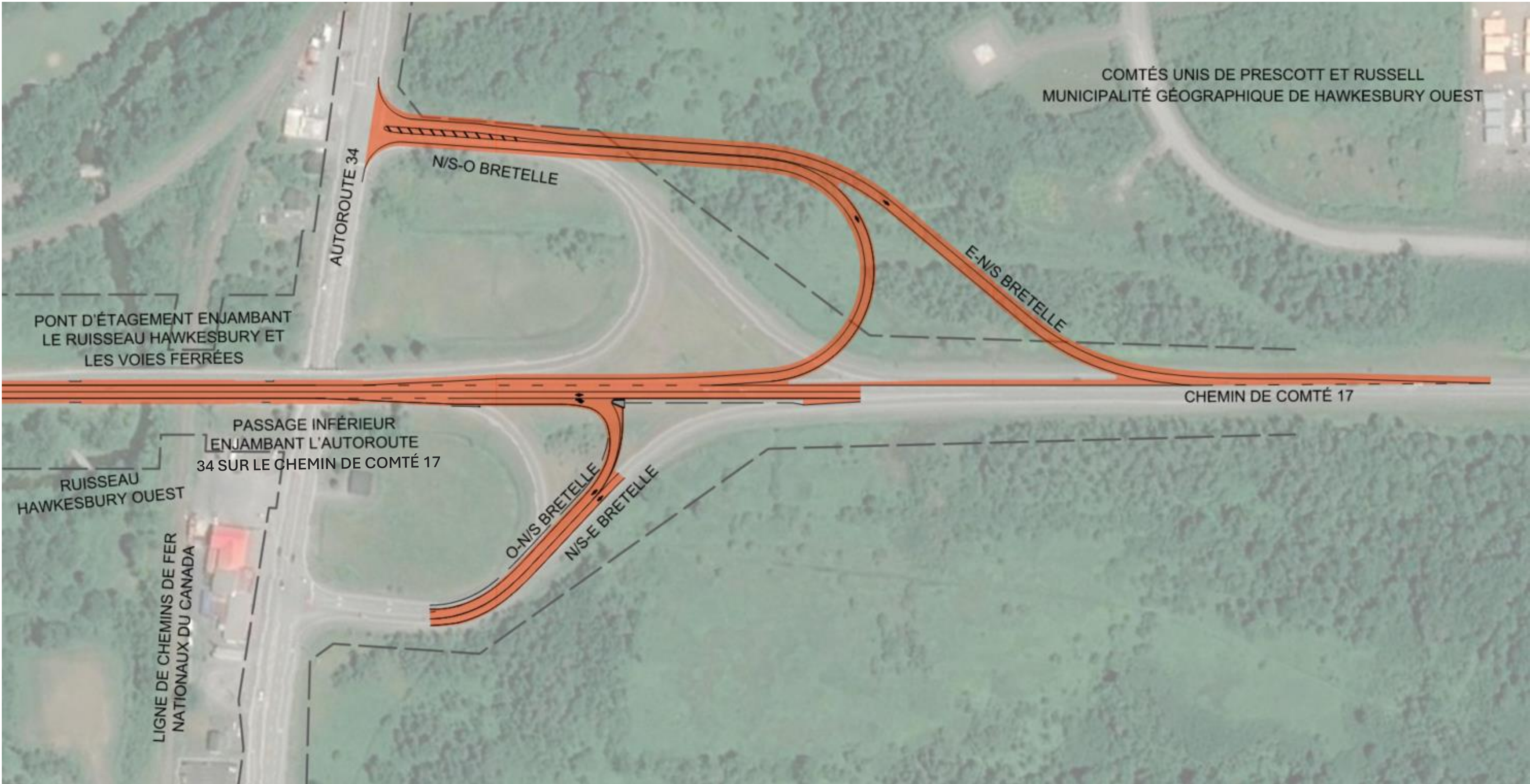
Limite de vitesse : 70 km/h

Avantages

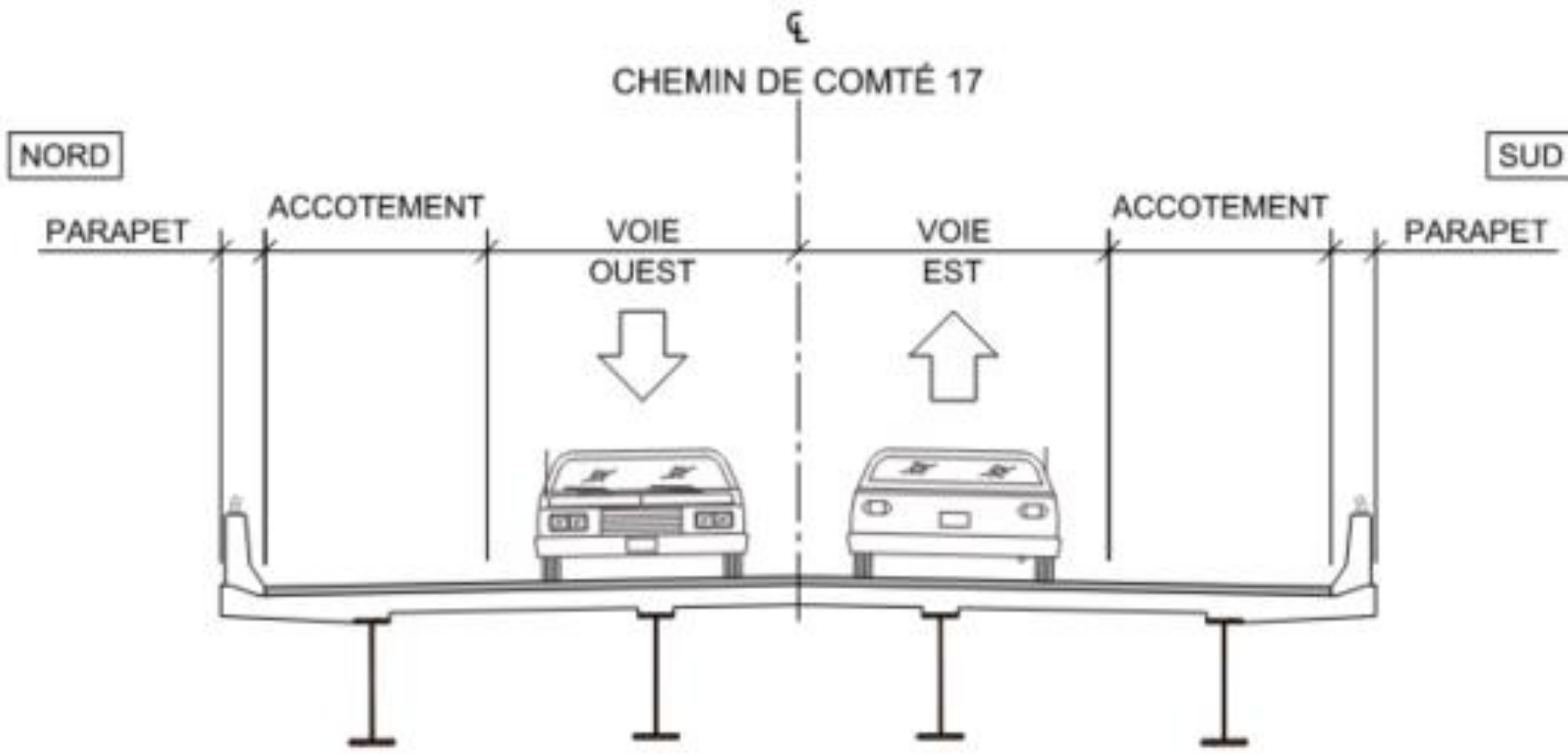
- Maintient la fluidité de la circulation à la bretelle N/S-O
- Capacité de circulation similaire à celle de la configuration actuelle
- Ramène les nouveaux ponts à deux voies (coûts moindres)

Inconvénients

- Impact sur les propriétés privées (bretelles N/S-O et E-N/S)
- Possibilité de tourner à gauche à contresens depuis le chemin de comté 17 sur la bretelle O-N/S
- Configuration d'échangeur non standard en Ontario



Pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées



Passage inférieur enjambant l'autoroute 34 sur le chemin de comté 17

Option 3

Retenue en vue d'une évaluation plus approfondie

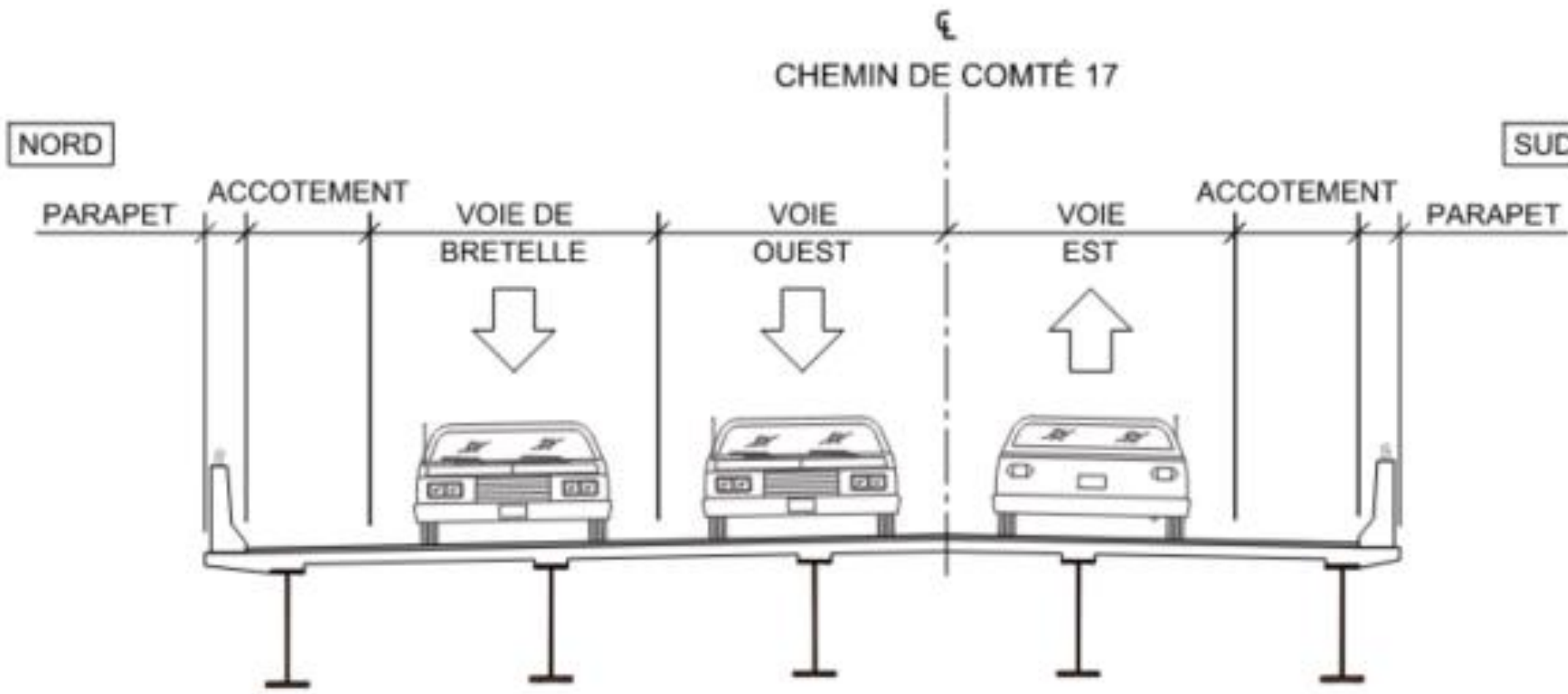
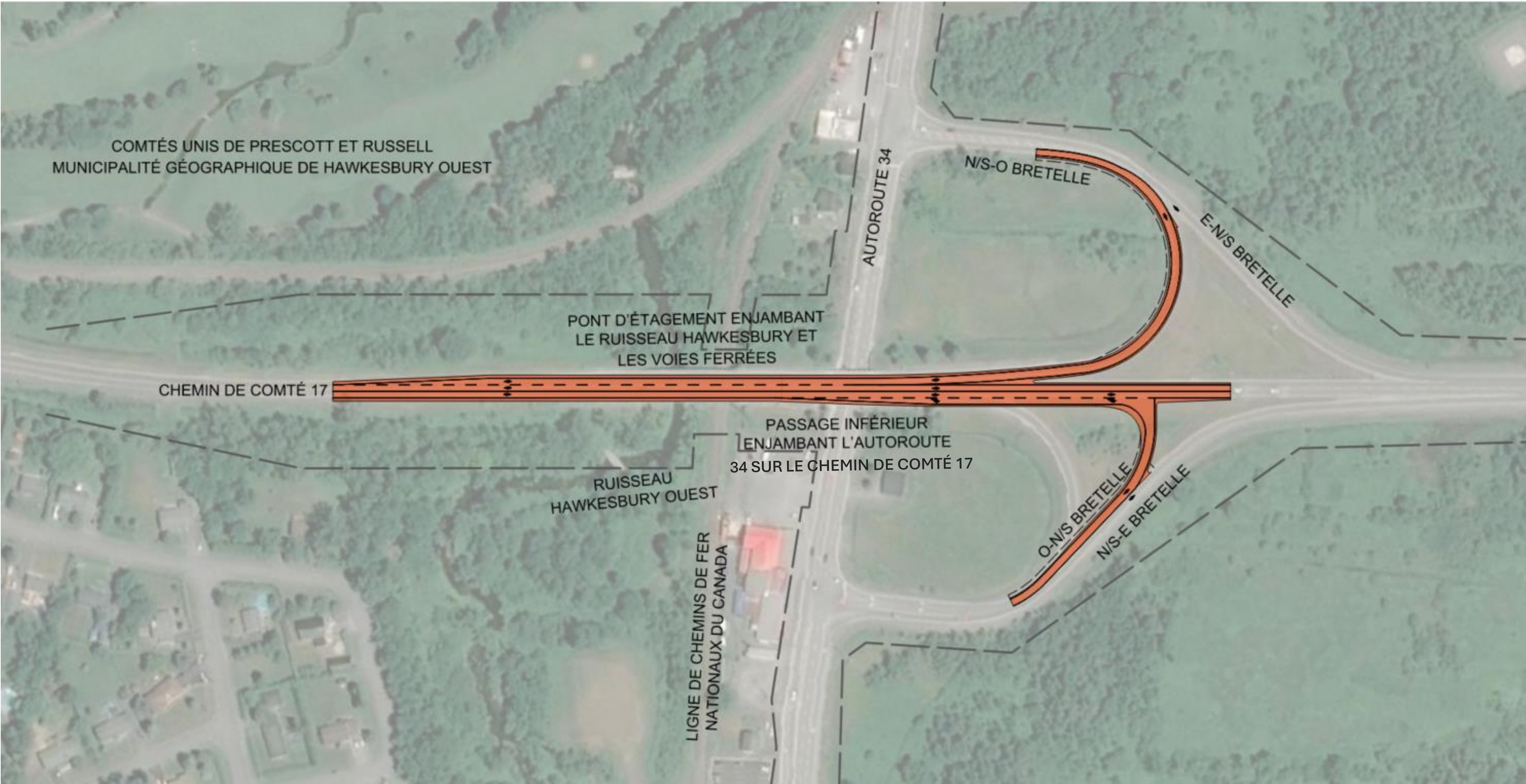
Limite de vitesse : 90 km/h

Avantages

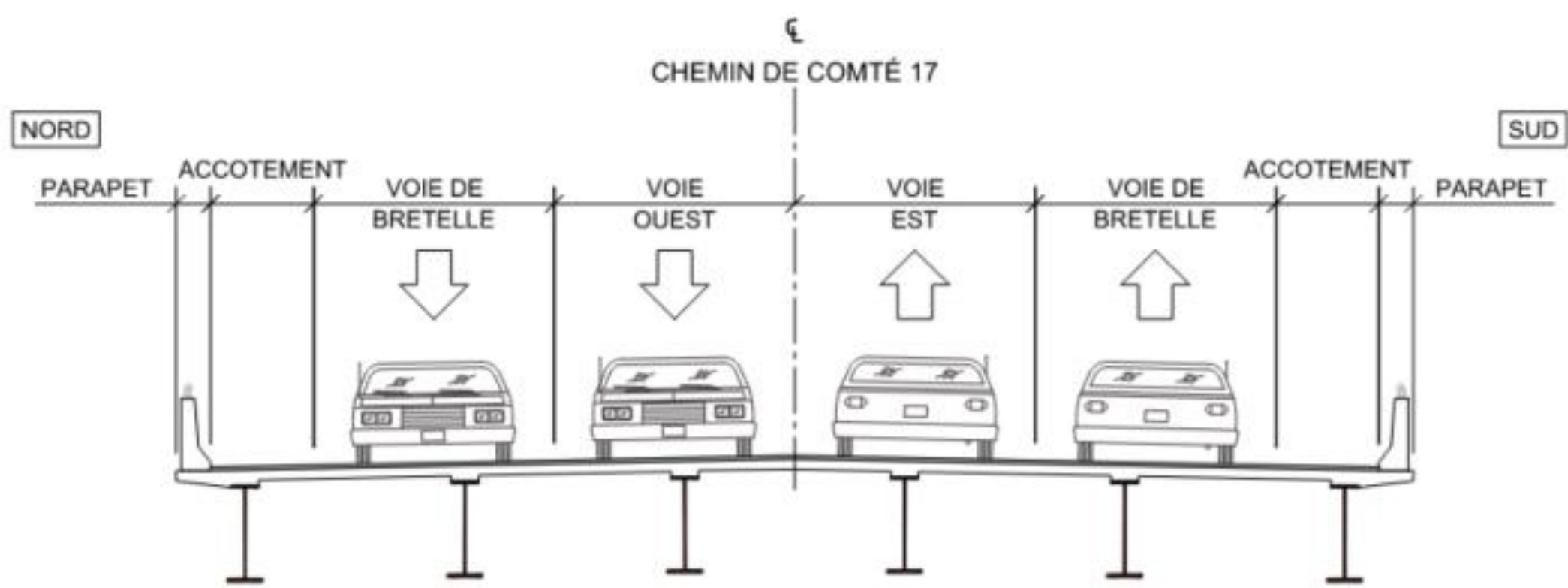
- Maintient la fluidité de la circulation à la bretelle N/S-O
- Aucun impact sur les propriétés privées
- Conforme aux normes de conception
- Capacité de circulation similaire à celle de la configuration actuelle
- Ramène le nouveau pont sur le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées à trois voies (coûts moindres)

Inconvénients

- Configuration d'échangeur non standard en Ontario
- Possibilité de tourner à gauche à contresens depuis le chemin de comté 17 sur la bretelle O-N/S



Pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées



Passage inférieur enjambant l'autoroute 34 sur le chemin de comté 17

Option 4

Retenue en vue d'une évaluation plus approfondie

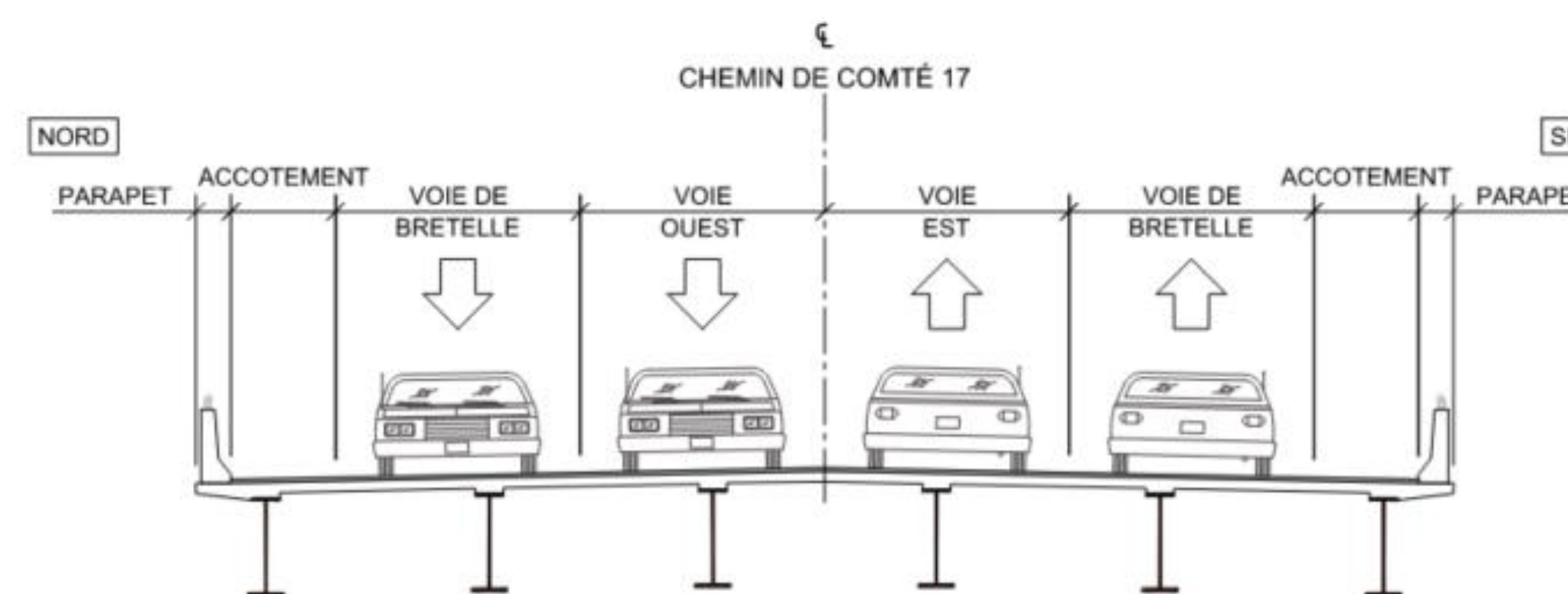
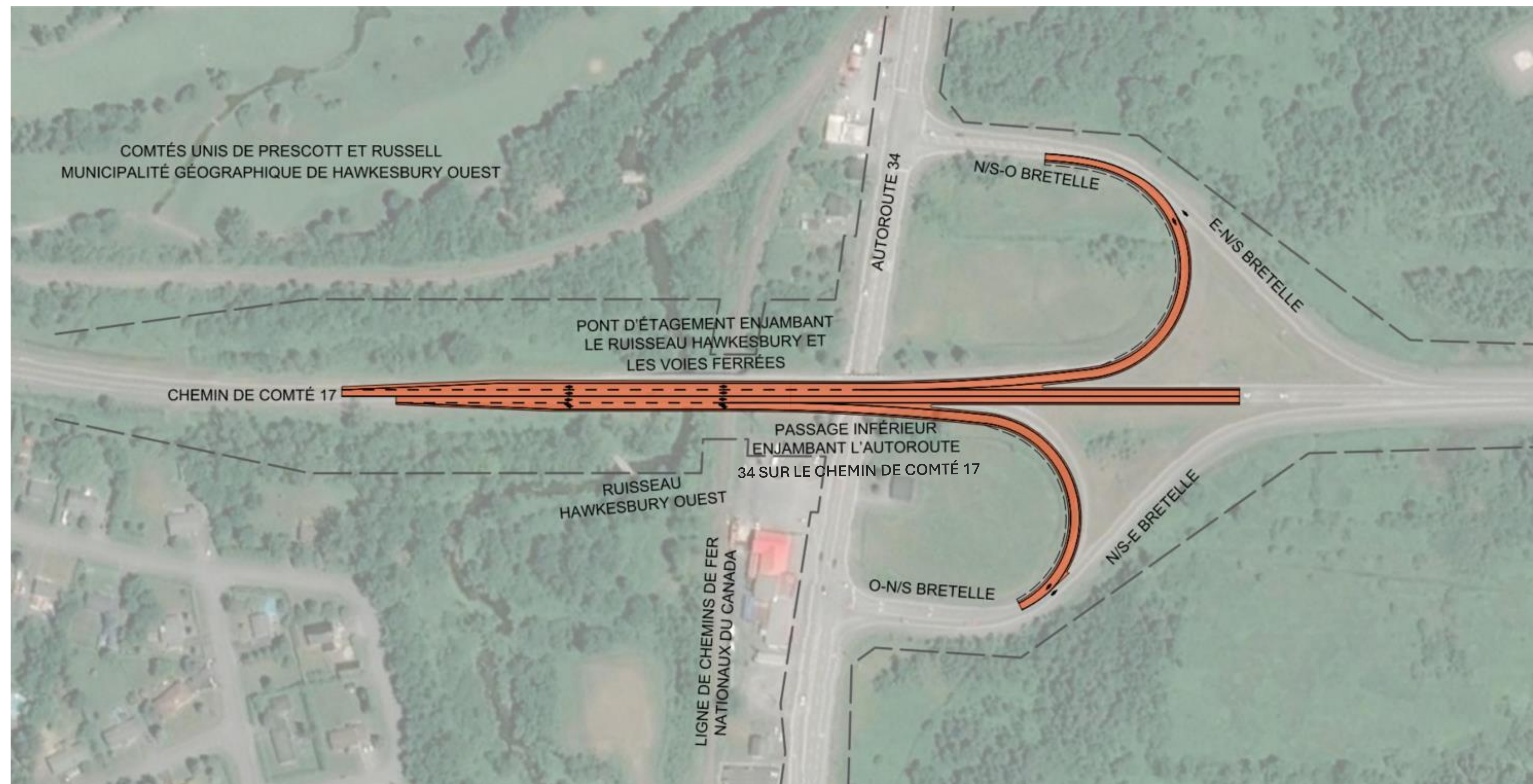
Limite de vitesse : 90 km/h

Avantages

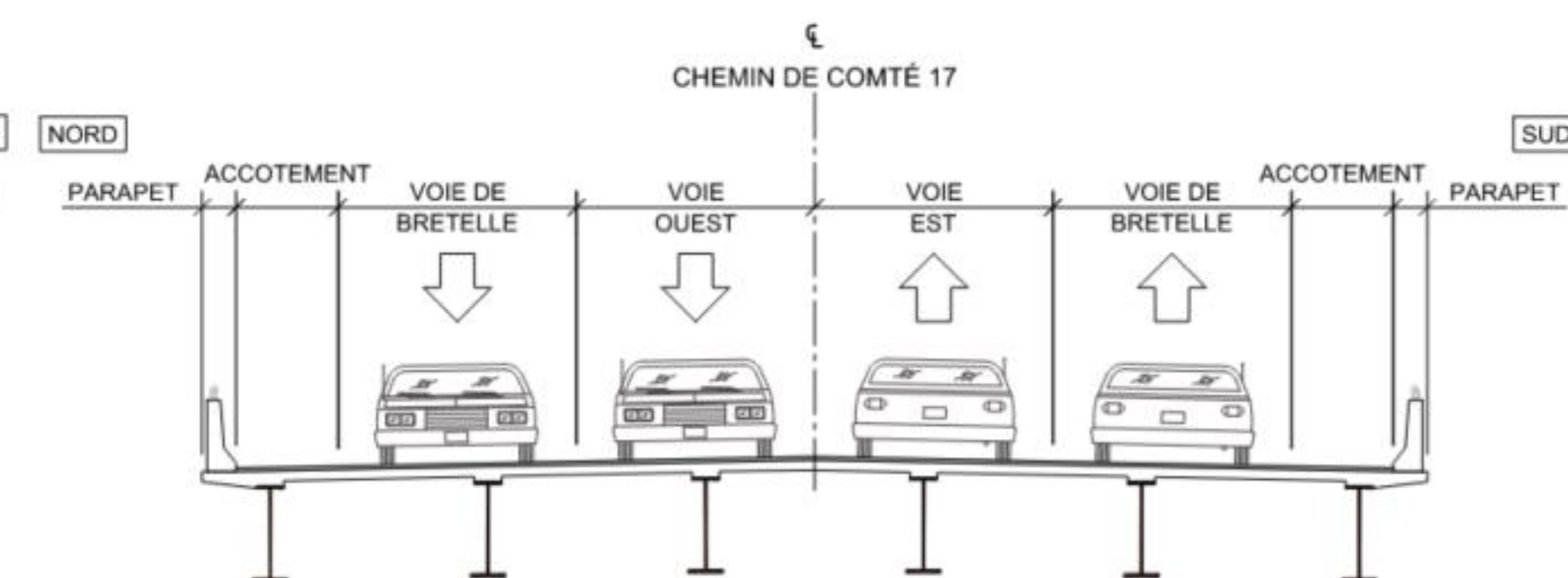
- Maintient la fluidité de la circulation à toutes les bretelles
- Aucun impact sur les propriétés privées
- Configuration d'échangeur standard en Ontario
- Capacité de circulation similaire à celle de la configuration actuelle
- Impossibilité de tourner à gauche depuis le chemin de comté 17
- Capacité de circulation similaire à celle de la configuration actuelle

Inconvénients

- La bretelle O-N/S maintient les rayons de braquage existants, mais ne répond pas aux normes de conception actuelles. Ce lieu a connu quelques accidents par le passé.



Pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées



Passage inférieur enjambant l'autoroute 34 sur le chemin de comté 17

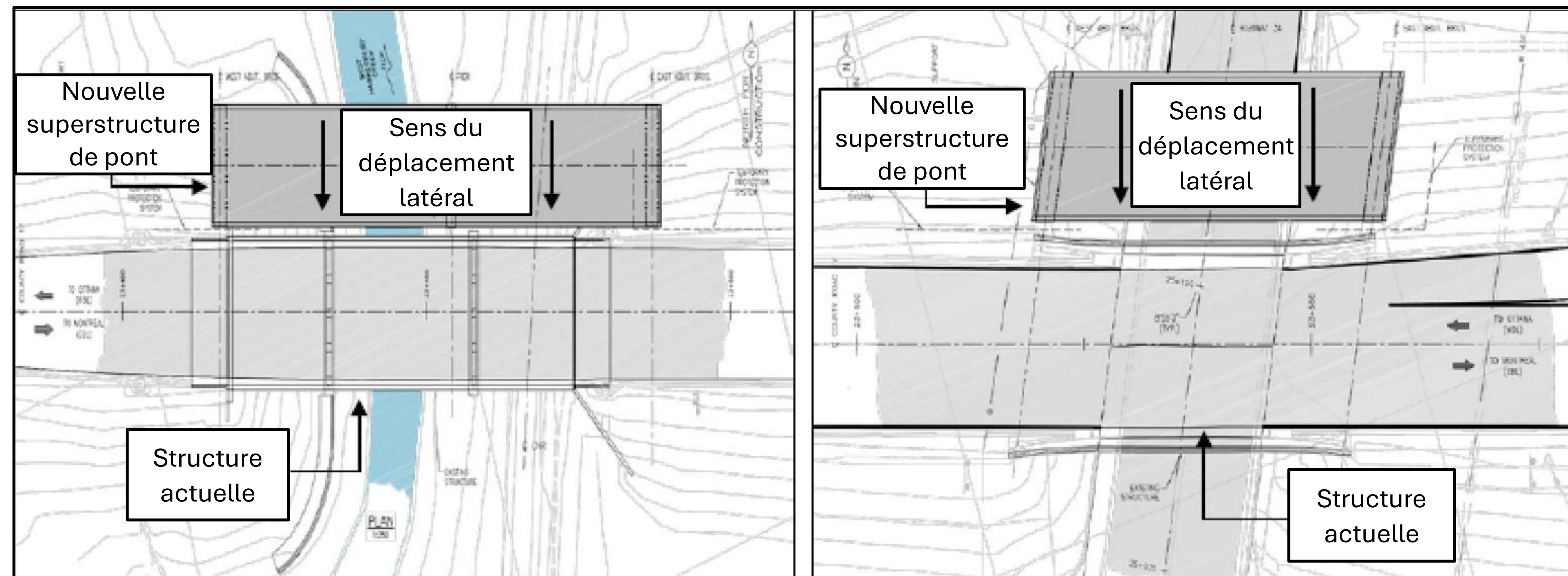
Étapes de construction

Option 1 : glissement latéral

Il est proposé de privilégier une technique de construction accélérée selon laquelle les nouveaux tabliers de pont seront construits sur des supports temporaires adjacents aux ponts actuels (et au nord de ceux-ci).

Une fois les nouveaux tabliers de pont construits, les passages devront être fermés pendant 2 à 4 semaines pour démolir les structures actuelles, achever les nouvelles culées et piles, et mettre en place les nouvelles structures par glissement.

Les impacts sur les services publics sont en cours d'évaluation.



Fermeture du chemin de comté 17

La démolition accélérée des structures actuelles et le glissement latéral des nouvelles structures nécessiteront la fermeture complète du chemin de comté 17 pendant 2 à 4 semaines.

Fermeture de l'autoroute 34

L'autoroute 34 devra être fermée à trois reprises pendant la nuit pour ériger les nouvelles poutres, démolir la structure existante et mettre en place la nouvelle structure par glissement.

Étapes de construction

Option 2a : aménagement de voies individuelles par étapes

Étape 1



Étape 2



Cette option préconise des techniques de construction conventionnelles pour démonter les structures existantes et les remplacer en deux étapes.

La première étape consiste à maintenir une voie de circulation alternative pendant les travaux avec des feux de signalisation temporaires sur le chemin de comté 17 et la bretelle N/S-O. On prévoit un retard de 3 à 4 minutes aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. La deuxième étape maintient deux voies de circulation pendant les travaux.

Fermetures du chemin de comté 17

Au moins deux fermetures de nuit ou réductions de voies sur le chemin de comté 17 seront nécessaires pour démolir la structure existante et la remplacer.

Fermetures de l'autoroute 34

L'autoroute 34 devra être fermée au moins à quatre reprises pendant la nuit afin de démolir la structure existante et d'ériger les nouvelles poutres.

Étapes de construction

Option 2 b : aménagement de deux voies par étapes

Étape 1



Étape 2



Cette option préconise des techniques de construction conventionnelles pour démonter les structures existantes et les remplacer en deux étapes.

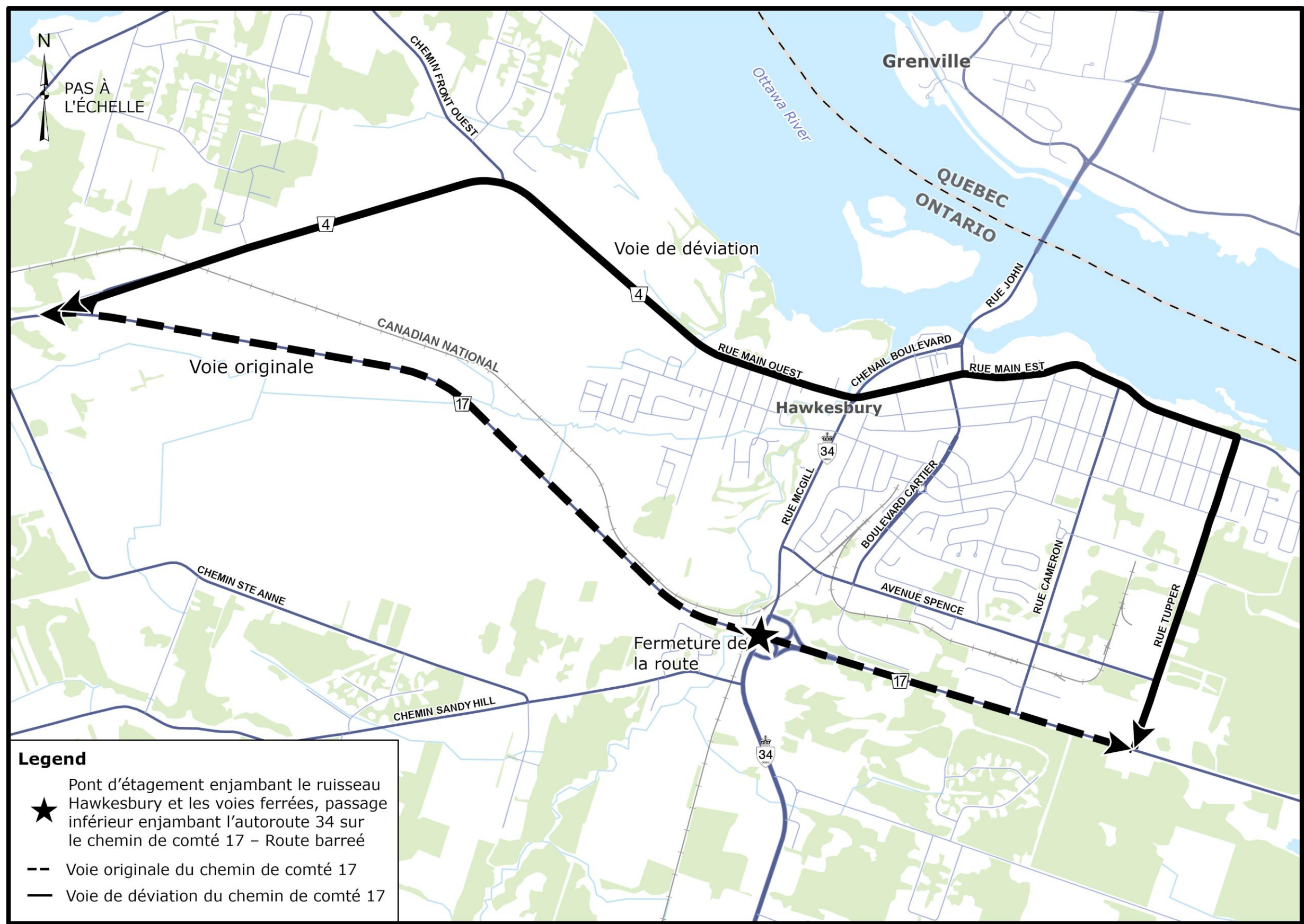
Deux voies de circulation seront maintenues pendant toute la durée des travaux.

Les opérations de construction sont estimées à un an et demi ou à deux ans pour cette option par étapes.

Fermures du chemin de comté 17
Au moins deux fermetures de nuit ou réductions de voies sur le chemin de comté 17 seront nécessaires pour démolir la structure existante et la remplacer.

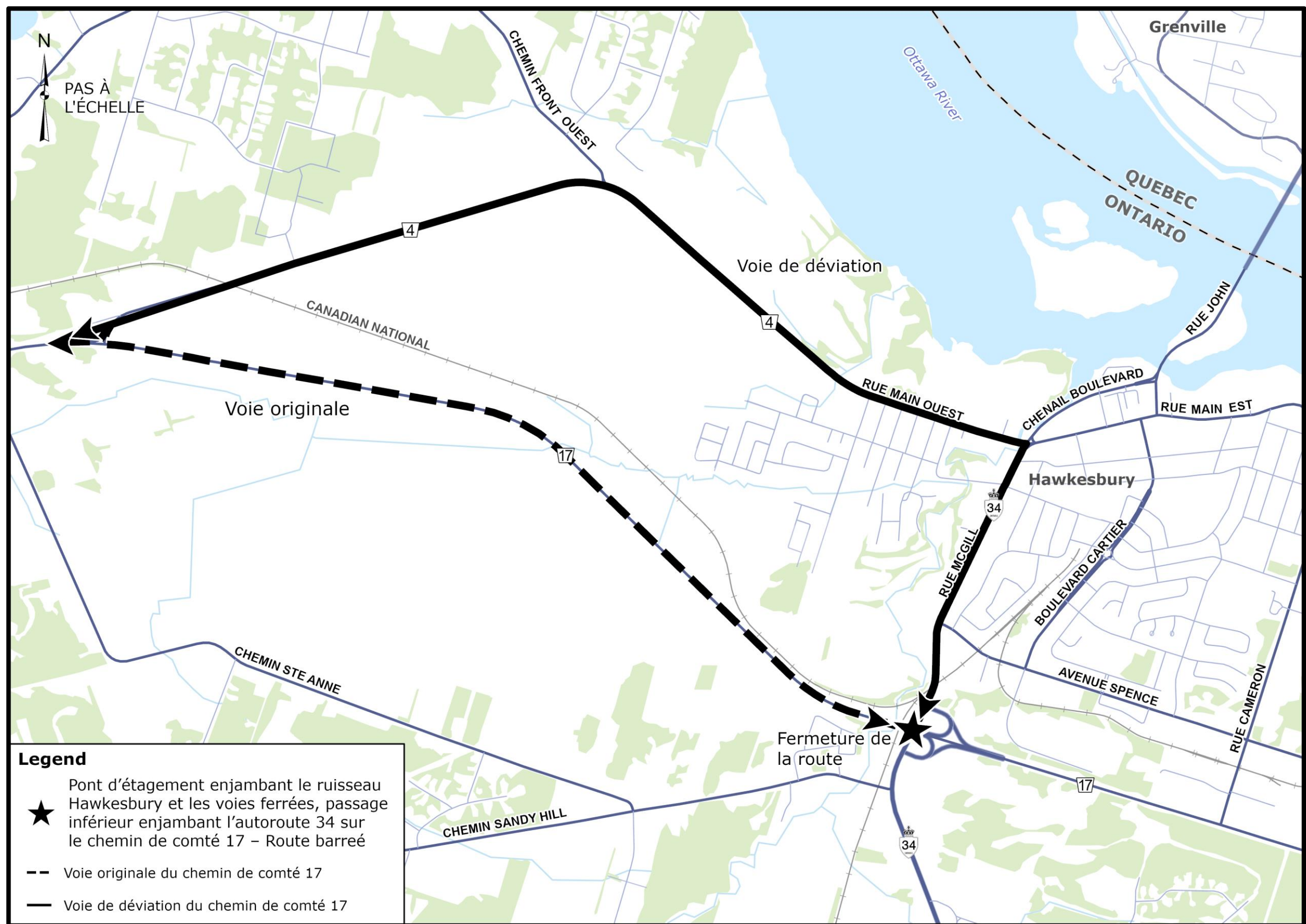
Fermures de l'autoroute 34
L'autoroute 34 devra être fermée au moins à quatre reprises pendant la nuit afin de démolir la structure existante et d'ériger les nouvelles poutres.

Voies de déviation du chemin de comté 17



Option 1

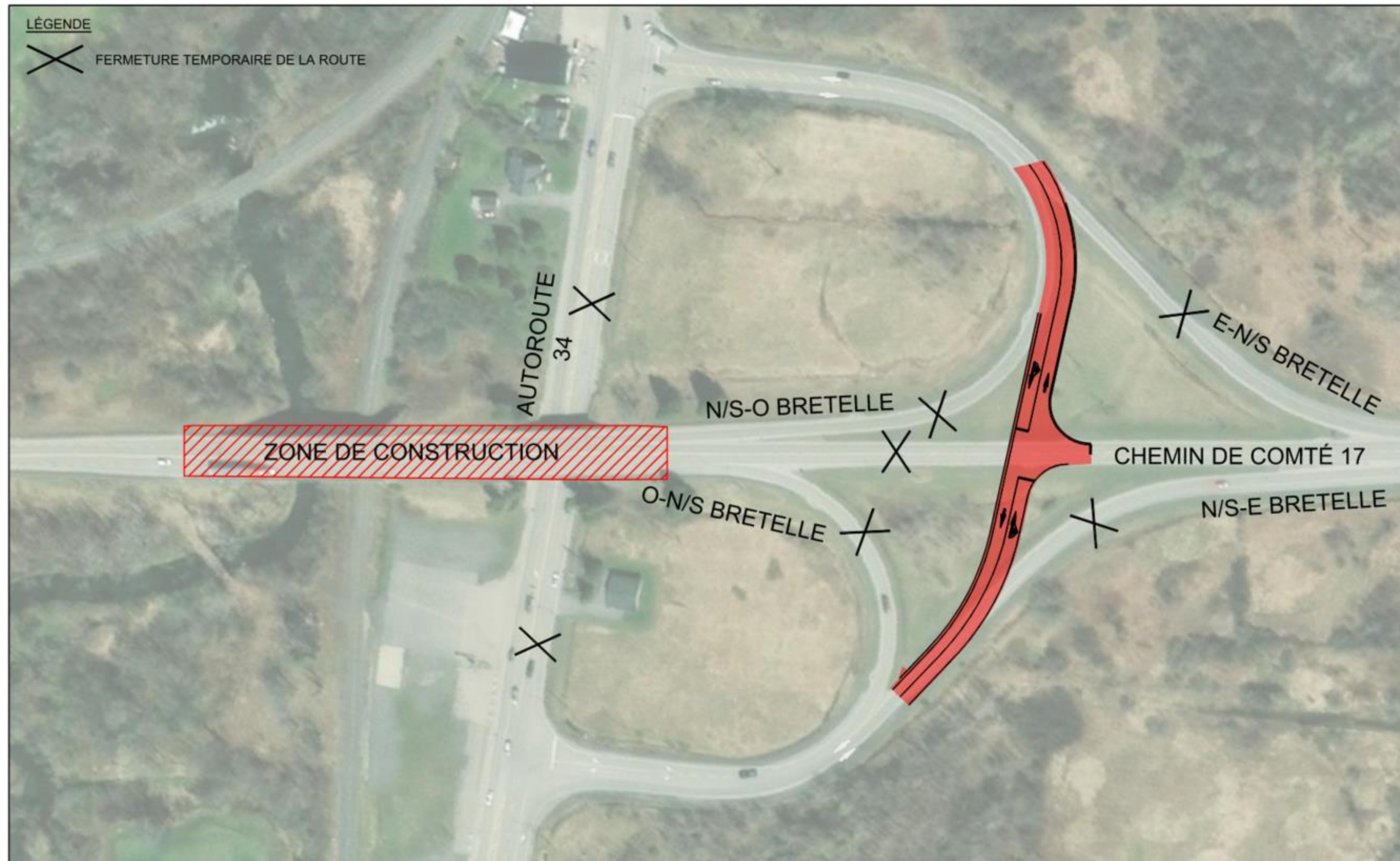
La circulation du chemin de comté 17 sera déviée le long du chemin de comté 4 en direction est-ouest par la rue principale de Hawkesbury et en direction nord-sud par la rue Tupper.



Option 2

La circulation de l'autoroute 34 sera déviée par un contournement temporaire nord-sud par l'échangeur.

Voie de déviation de l'autoroute 34



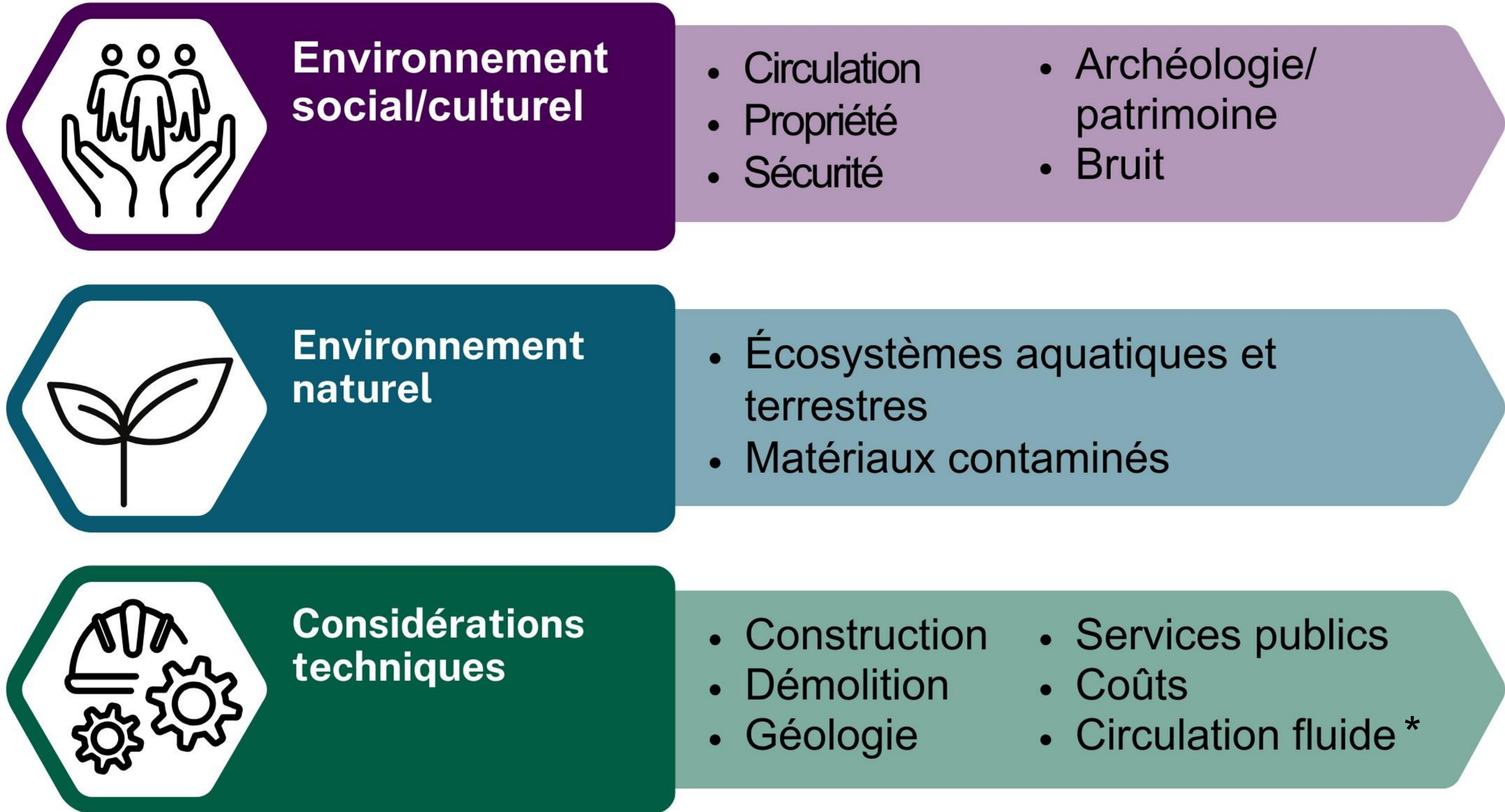
La circulation de l'autoroute 34 sera déviée par un contournement temporaire nord-sud par l'échangeur. Ce détour sera en place lorsque l'autoroute 34 sera fermée.

Critères d'évaluation des options

Un processus décisionnel raisonné sera établi pour identifier et déterminer la ou les solutions préférées en se basant sur les avantages, les inconvénients et les compromis associés à chacun des critères suivants :

Les options de configuration et d'échelonnement des travaux seront évaluées afin de sélectionner une nouvelle solution préférée dans le cadre du projet. Dans un souci de cohérence, l'évaluation se fera selon la même méthodologie et les mêmes critères que ceux appliqués dans le REET.

CRITÈRES



Exemples de considérations

- Durée de la fermeture des voies et routes
 - Exigences en matière d'acquisition de biens immobiliers
 - Sécurité des travailleurs pendant les travaux
 - Durée du bruit causé par les travaux
- Empreinte du chantier et impacts associés sur l'environnement naturel
 - Exigences quant au décapage de la terre végétale
- Protection/relocalisation des installations hydroélectriques, gazières, de Bell et des conduites d'eau principales
 - Exigences quant aux pentes de terrain
 - Durabilité à long terme

* Nouveau critère basé sur la rétroaction locale.

Prochaines étapes

Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires sur les informations fournies.

À la suite de cette séance d'information publique, l'équipe de projet entend :



1. examiner les commentaires reçus



2. évaluer les options et sélectionner la ou les solutions préférées



3. organiser une deuxième séance d'information publique à l'automne 2024



4. finaliser le plan recommandé



5. préparer l'addenda au REET, qui sera diffusé sur le site Web du projet (www.cr17bridges.com) pour une période d'examen public de 30 jours.

Project Team Contacts:

Brad Craig, P.Eng.
Ingénieur-conseil de projet
Dillon Consulting Limited
130 Dufferin Avenue, Suite 1210
London, ON N6A 5R2
Tél. : 519 438-1288, poste 1318
Courriel : BCraig@dillon.ca

Dan Brandao, P.Eng.
Ingénieur de projet principal
Ministère des Transports de l'Ontario
1355 John Counter Boulevard, P.O. Box 4000
Kingston, ON K7L 5A3
Tél. : 613 449-7916
Courriel : Dan.Brandao@ontario.ca