

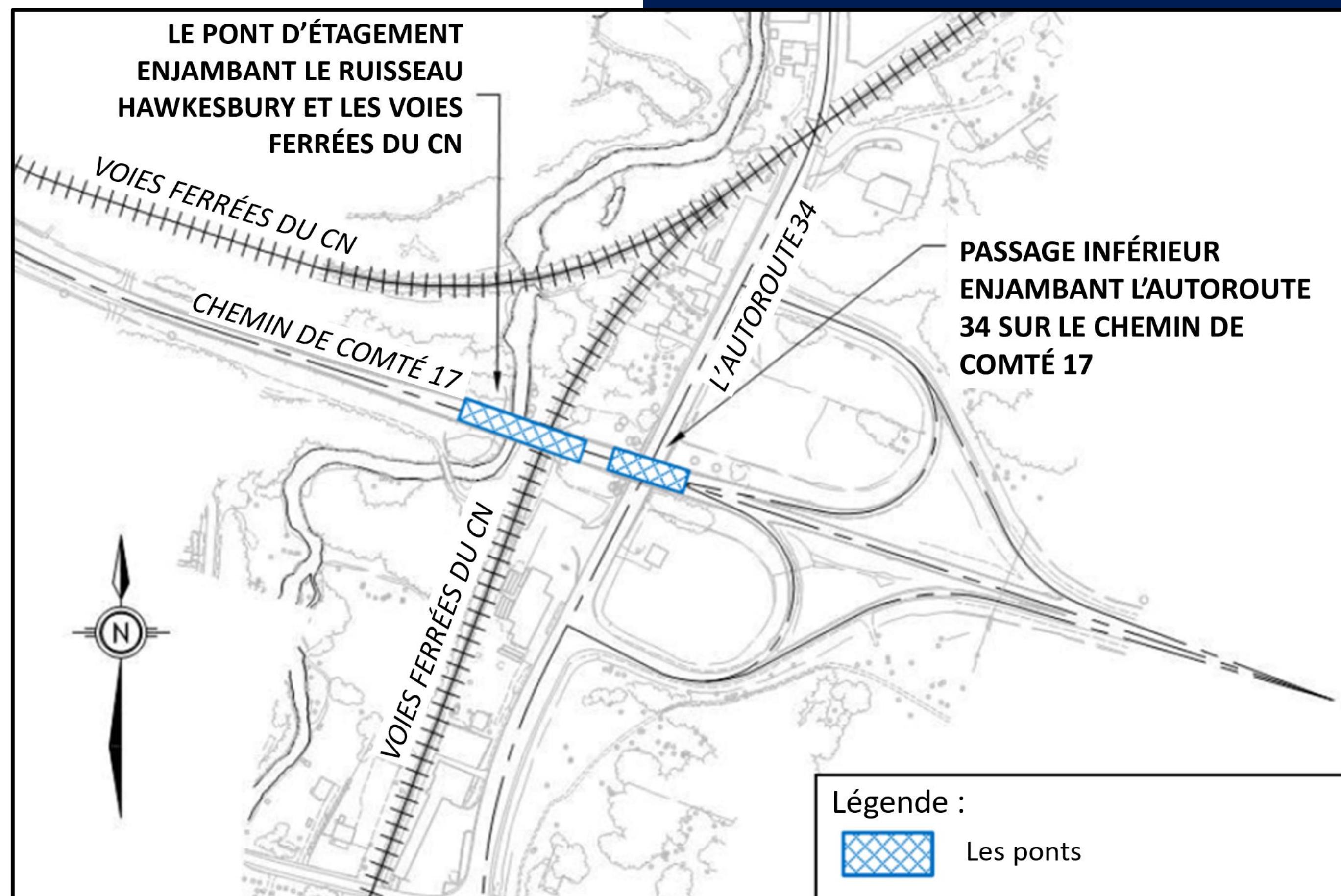
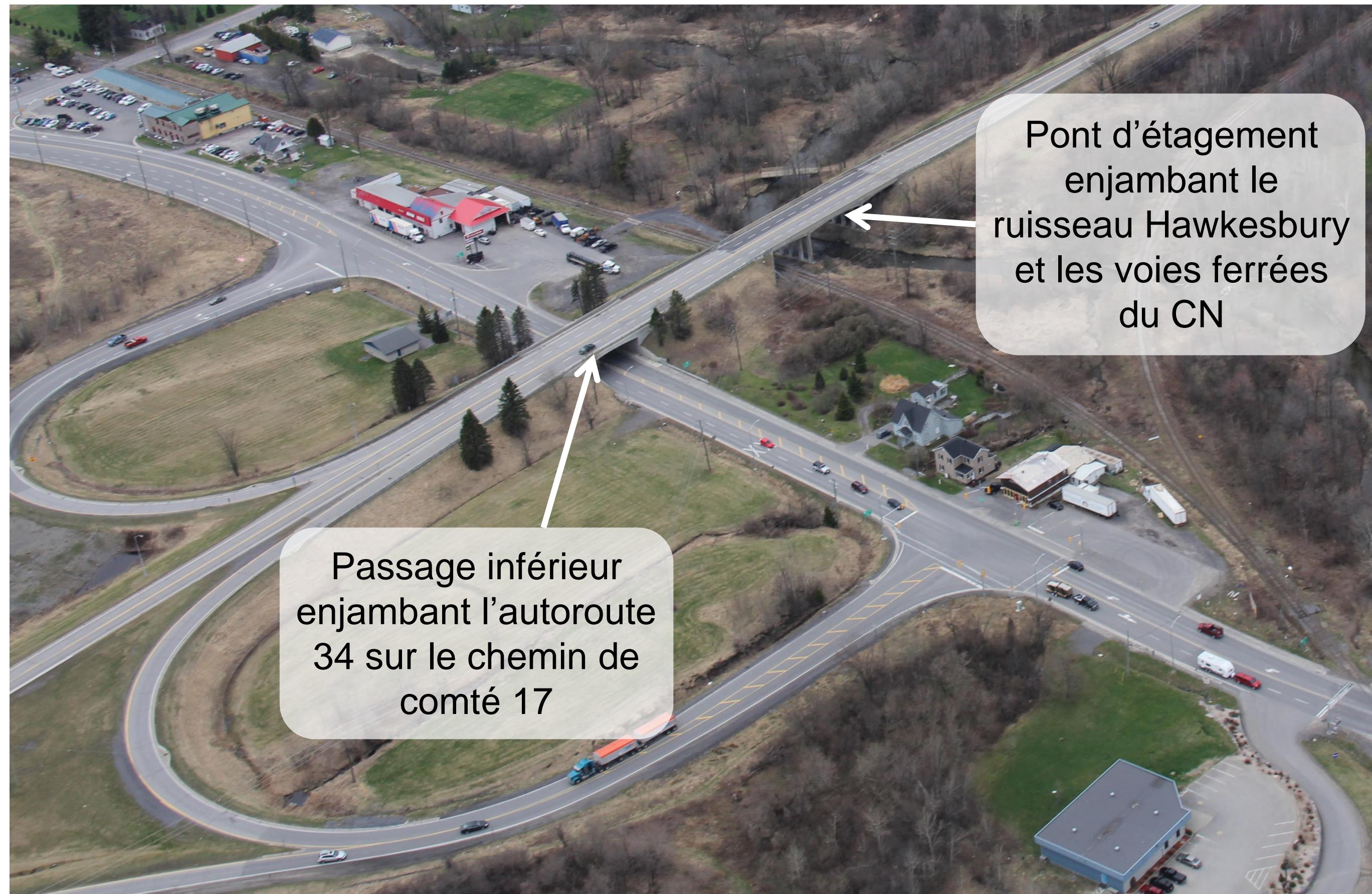
Bienvenue!

Séance d'information publique n° 2

Remplacement de ponts à Hawkesbury (GWP 4203-15-00)

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

17 octobre 2024 (de 16 h à 19 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 du CN
- 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 joindre un addenda.

2020

ACHÈVEMENT DU REET

Le REET ayant été achevé, un avis a été diffusé pour lancer la période d'examen public de 30 jours.

2021

CONSULTATION MUNICIPALE

La municipalité n'a pas donné son aval. La ville de Hawkesbury exige la mise en place d'un croisement à niveaux multiples.

2022

ÉTUDES DE FAISABILITÉ

À la suite de la rétroaction locale, des études de faisabilité ont été entreprises afin de cerner d'autres options de configuration et d'échelonnement des travaux.

2023

ÉTUDES DE FAISABILITÉ

De nouvelles options ont été cernées et il a été déterminé qu'un addenda au REET serait nécessaire pour réévaluer et confirmer l'option préférée.

2024

Examen du REET et addenda connexe

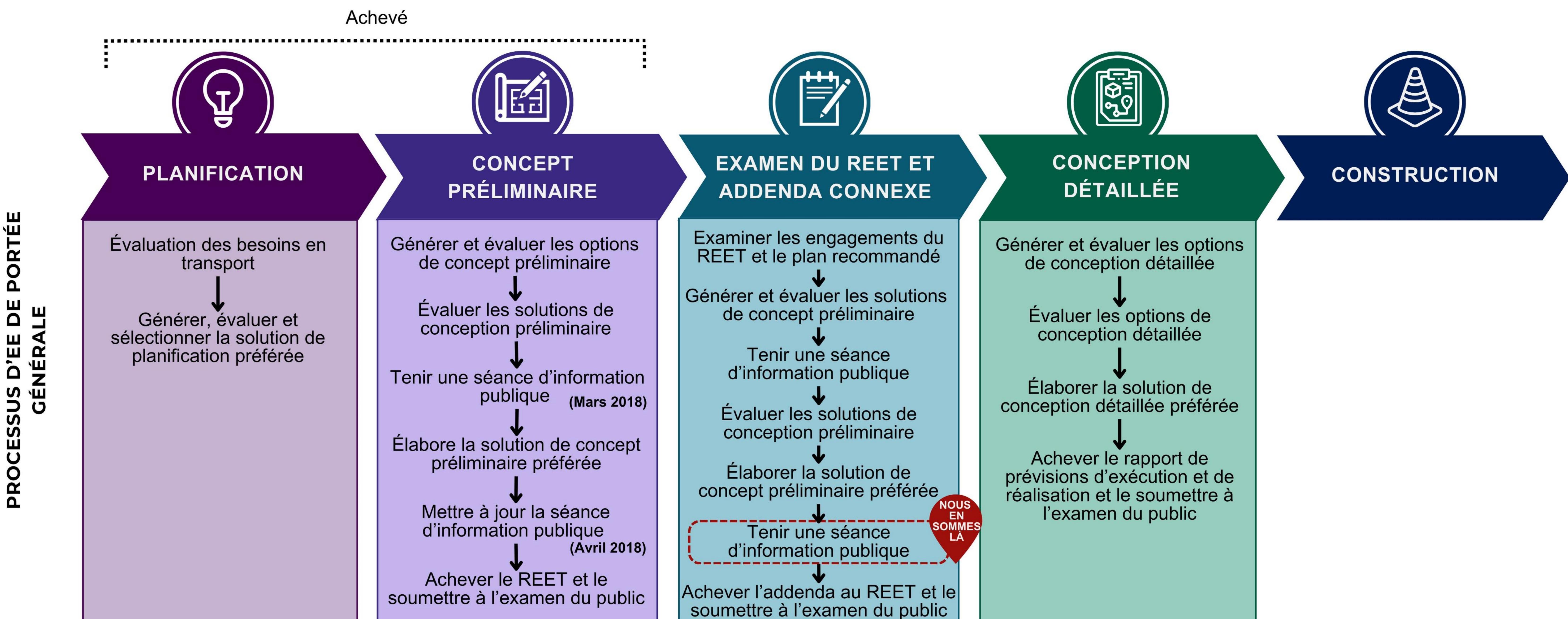
L'examen du REET a été entrepris.

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 publié 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	RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS 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
	<ul style="list-style-type: none">Le nouveau pont d'étagement enjambant le ruisseau Hawkesbury et les voies ferrées du CN 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 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.

Critères d'évaluation des options

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

CRITÈRES



Environnement social/culturel

- Circulation
- Propriété
- Sécurité
- Archéologie/ patrimoine
- Bruit



Environnement naturel

- Écosystèmes aquatiques et terrestres
- Matériaux contaminés



Considérations techniques

- Construction
- Démolition
- Géologie
- Services publics
- Coûts
- Circulation fluide *

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

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.

Résumé de l'évaluation des options de configuration d'échangeur

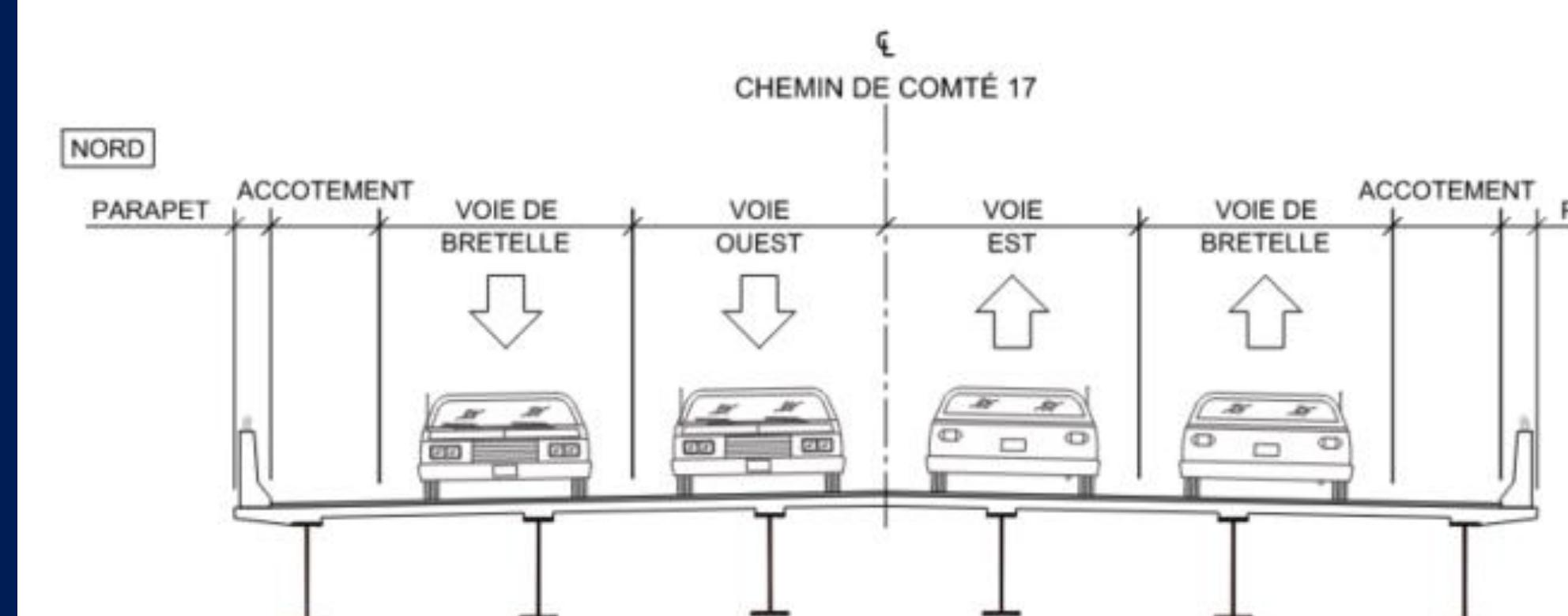
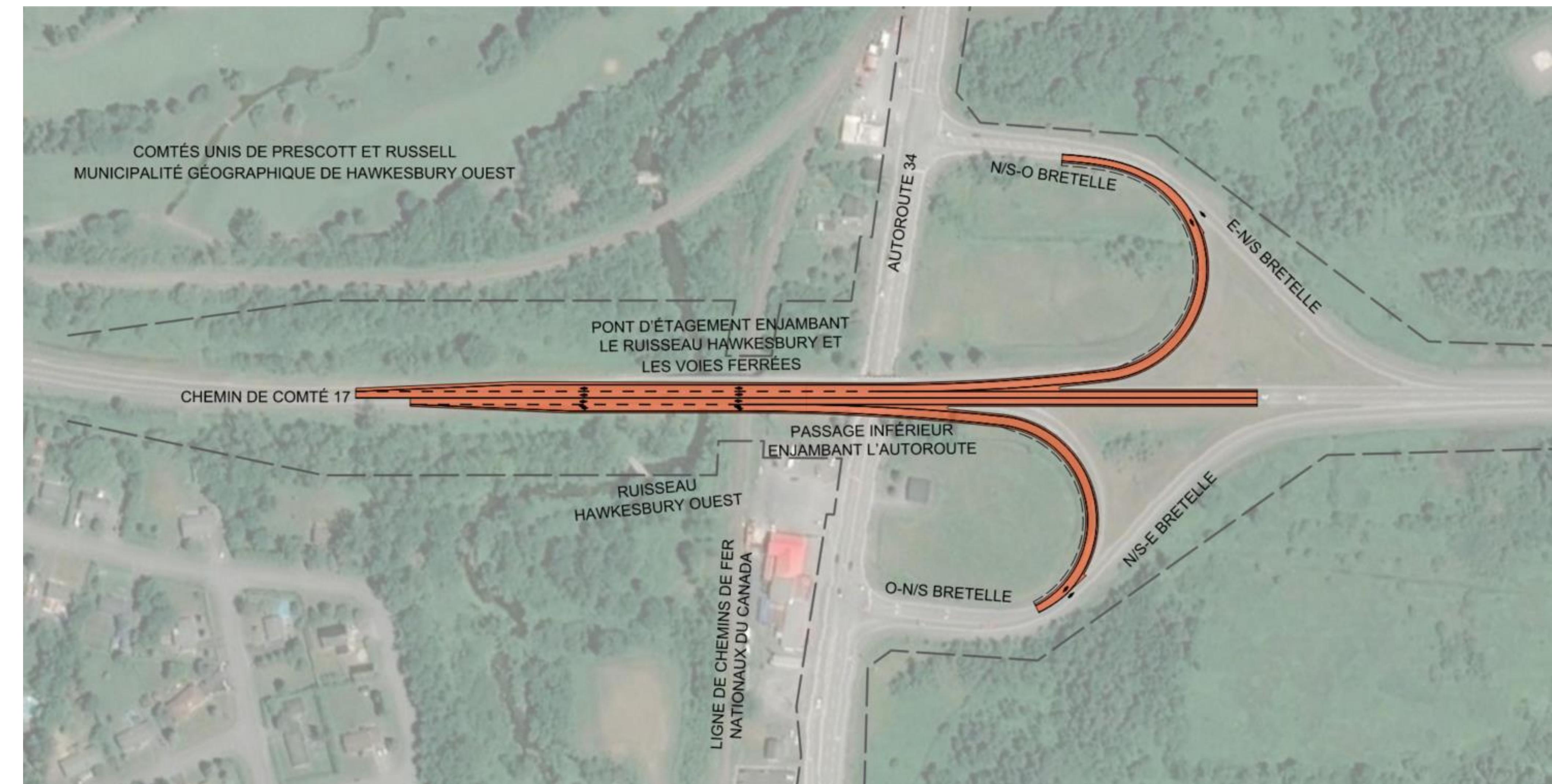
Impacts	Option 3 Accès continu pour les mouvements N/S/O; voie de décélération et virage à droite à faible vitesse pour les mouvements O/N/S	Option 4 Remplacement à l'identique de l'échangeur actuel
Environnement social/culturel	<ul style="list-style-type: none">Niveau de service similaire à celui des conditions actuelles ✓Circulation continue non justifiée compte tenu du type d'autoroute et de la circulation observée XAucune propriété supplémentaire requise ✓Aucun impact sur les éléments archéologiques et le patrimoine bâti ✓Aucun impact sur la pollution sonore par rapport aux conditions actuelles =Option favorable, mais non privilégiée par le public, la ville, le canton/comté ✓	<ul style="list-style-type: none">Niveau de service similaire à celui des conditions actuelles ✓Circulation continue non justifiée compte tenu du type d'autoroute et de la circulation observée XAucune propriété supplémentaire requise ✓Aucun impact sur les éléments archéologiques et le patrimoine bâti ✓Aucun impact sur la pollution sonore par rapport aux conditions actuelles =Option privilégiée par le public, la ville, le canton/comté ✓
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none">Aucune incidence prévue sur l'habitat des espèces en péril ✓	<ul style="list-style-type: none">Aucune incidence prévue sur l'habitat des espèces en péril ✓
Considérations techniques	<ul style="list-style-type: none">Conception non standard en Ontario et non conforme aux attentes des automobilistes XRépond aux critères de conception ✓Possibilité de tourner à gauche à contresens depuis le chemin de comté 17 sur la bretelle O-N/S X	<ul style="list-style-type: none">Conception standard en Ontario et conforme aux attentes des automobilistes ✓Bretelle O-N/S non conforme aux normes conceptuelles actuelles XImpossibilité de tourner à gauche à contresens depuis le chemin de comté 17 sur la bretelle O-N/S ✓
Option privilégiée sur le plan technique	Non privilégiée	Privilégiée

Configuration de bretelle – Option 4

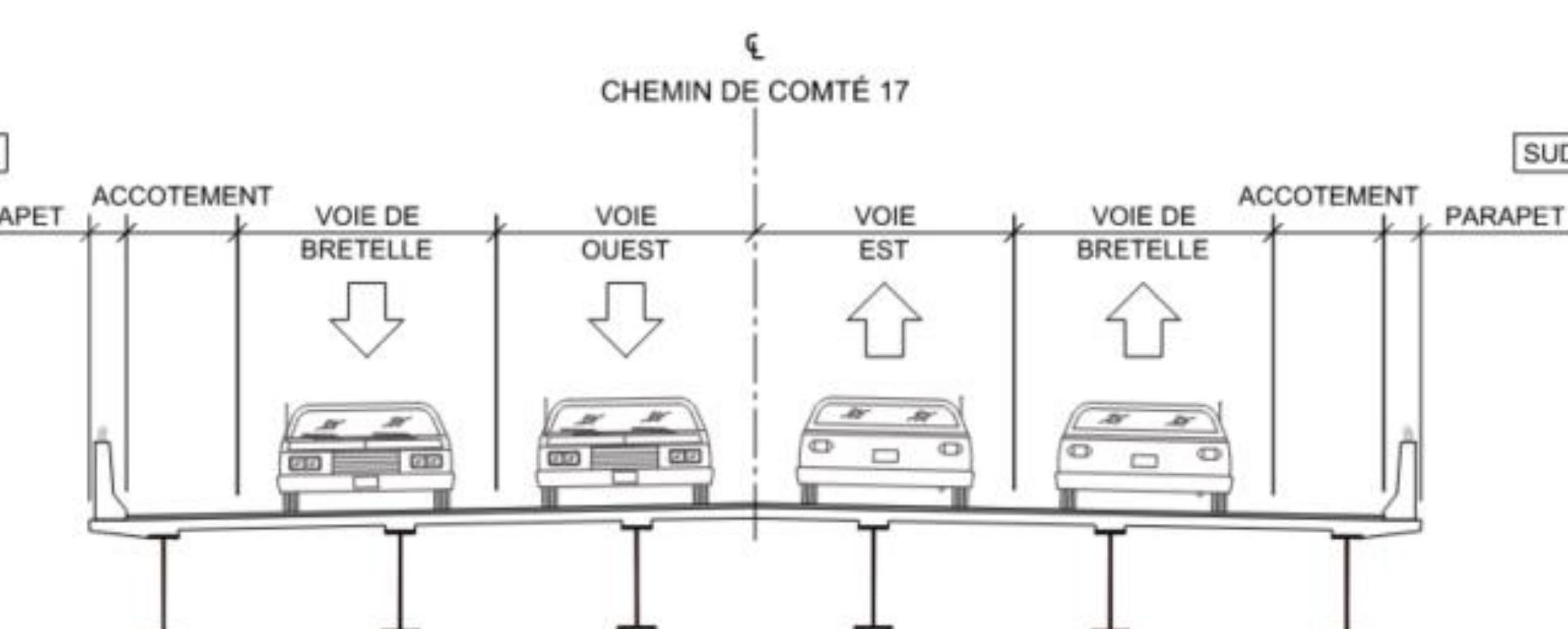
Option choisie et privilégiée sur le plan technique

Option retenue pour les raisons suivantes :

- Maintien de 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
- Échangeur similaire à la configuration actuelle
- Peu d'incidents antérieurs sur la bretelle de sortie O-N/S à faible rayon



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



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

Résumé de l'évaluation des options pour les étapes de la construction

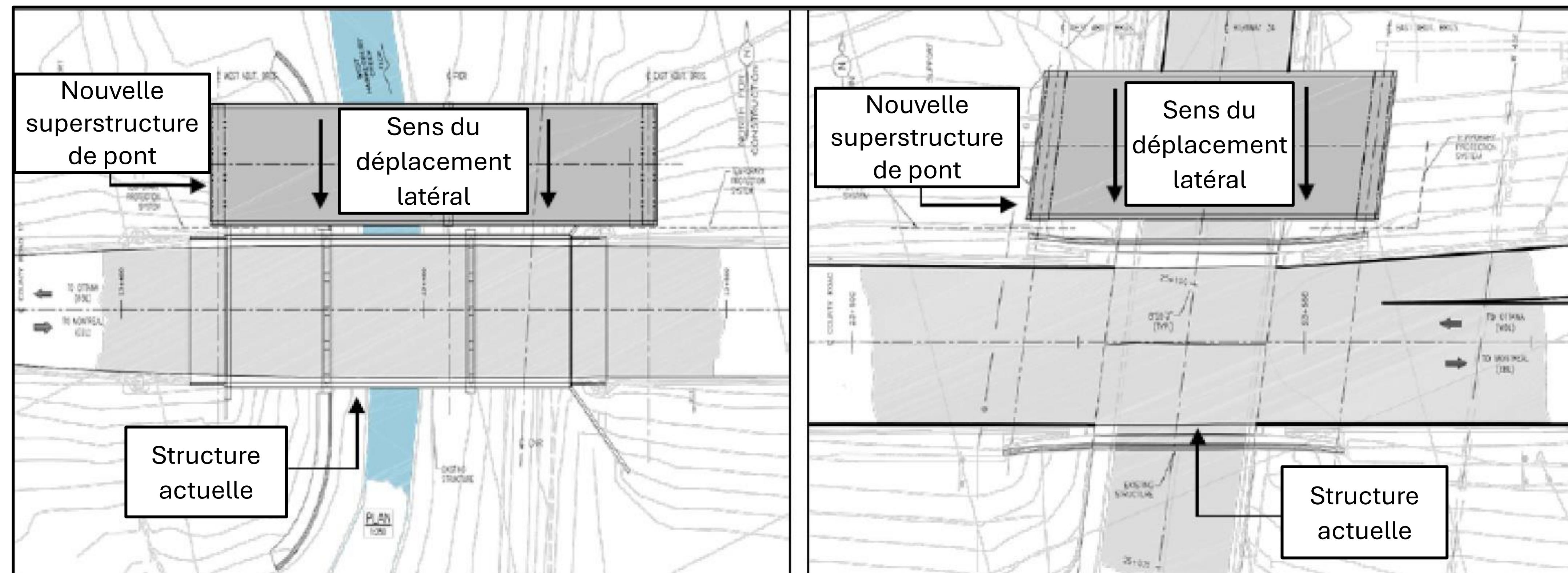
Impacts	Option 1 : Glissement latéral	Option 2a : Aménagement de voies individuelles par étapes	Option 2b : Aménagement de deux voies par étapes
Environnement social/culturel	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite la fermeture complète du CC 17 de 3 à 5 semaines X Nécessite au moins 3 fermetures de nuit de l'autoroute 34 près des ponts X Aucun retard prévu sur le CC 17 ✓ Accroissement de la sécurité de la circulation et des travailleurs en raison de la construction en différé ✓ Durée de construction la plus courte, entraînant le moins d'impacts sonores temporaires ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite 2 fermetures de nuit ou réductions de voies sur le CC 17 et une fermeture de 2 semaines ✓ Au moins 4 fermetures de nuit de l'autoroute 34 X Retards prévus de 3 à 4 minutes sur le CC 17 pendant la phase à voie unique X Exposition accrue aux risques de sécurité en raison des travaux à proximité de la circulation sur le CC 17 X Durée des travaux plus longue que pour l'option 1 X 	<ul style="list-style-type: none"> Nécessite 2 fermetures de nuit ou réductions de voies sur le CC 17 et une fermeture de 2 semaines ✓ Nécessite au moins 4 fermetures de nuit de l'autoroute 34 X Aucun retard prévu sur le CC 17 ✓ Exposition accrue aux risques de sécurité en raison des travaux à proximité de la circulation sur le CC 17 X Durée des travaux plus longue que pour l'option 1 X
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none"> Impacts potentiels sur le frêne noir, le noyer cendré et les chauves-souris X 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts potentiels sur le frêne noir, le noyer cendré et les chauves-souris X 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts potentiels sur le frêne noir, le noyer cendré et les chauves-souris X
Considérations techniques	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la configuration existante pendant la fermeture hivernale ✓ Moins d'entrepreneurs expérimentés en glissement latéral et risques accrus en matière de constructibilité X Aucun soutien temporaire de la structure existante nécessaire pendant la construction ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> Accès au CC 17 par une intersection temporaire et réduction de la largeur de la chaussée pendant la fermeture hivernale X Industrie de la construction comptant plus d'expérience en matière de construction conventionnelle ✓ Soutien temporaire nécessaire au ruisseau Hawkesbury et aux voies ferrées X 	<ul style="list-style-type: none"> Accès au CC 17 par une intersection temporaire et réduction de la largeur de la chaussée pendant la fermeture hivernale X Industrie de la construction comptant plus d'expérience en matière de construction conventionnelle ✓ Aucun soutien temporaire de la structure existante nécessaire pendant la construction ✓
Option privilégiée sur le plan technique	Privilégiée	Non privilégiée	Non privilégiée

Option 1 pour les étapes de construction

Option choisie et privilégiée sur le plan technique

Option retenue pour les raisons suivantes :

- Maintien des voies d'accélération et de décélération pendant la fermeture hivernale
- Maintien de voies de 3,5 m et d'accotements complets pendant la fermeture hivernale
- Durée de construction plus courte
- Maintien de deux voies de circulation sur le chemin de comté 17, sauf pendant les fermetures complètes
- Aucun soutien temporaire nécessaire pour la structure existante



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 3 à 5 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.

Évaluation sommaire des options de déviation

Impacts	Option 1 Déviation de la rue Tupper et de la rue principale	Option 2 Déviation de l'autoroute 34 et de la rue McGill
Environnement social/culturel	<ul style="list-style-type: none">Durée de déplacement prévue de 8 minutes en dehors de la voie de circulation X	<ul style="list-style-type: none">Durée de déplacement prévue de 7 minutes en dehors de la voie de circulation ✓
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none">Aucune incidence prévue sur l'habitat des espèces en péril ✓	<ul style="list-style-type: none">Aucune incidence prévue sur l'habitat des espèces en péril ✓
Considérations techniques	<ul style="list-style-type: none">La rue principale Est est touchée par l'itinéraire de déviation XUne partie du stationnement doit être supprimée sur la rue principale Est pour accueillir les camions XNécessite des signaux temporaires à l'intersection de la rue Tupper et de la rue principale, ainsi que des modifications à quatre intersections existantes (s'applique uniquement à l'option de glissement latéral) X	<ul style="list-style-type: none">Rue principale (Est) non affectée par l'itinéraire de déviation ✓Aucun impact sur le stationnement dans la rue principale (Est) ✓Aucune amélioration de la voirie nécessaire au-delà des plans municipaux actuels ✓
Option privilégiée sur le plan technique	Non privilégiée	Privilégiée

Note :

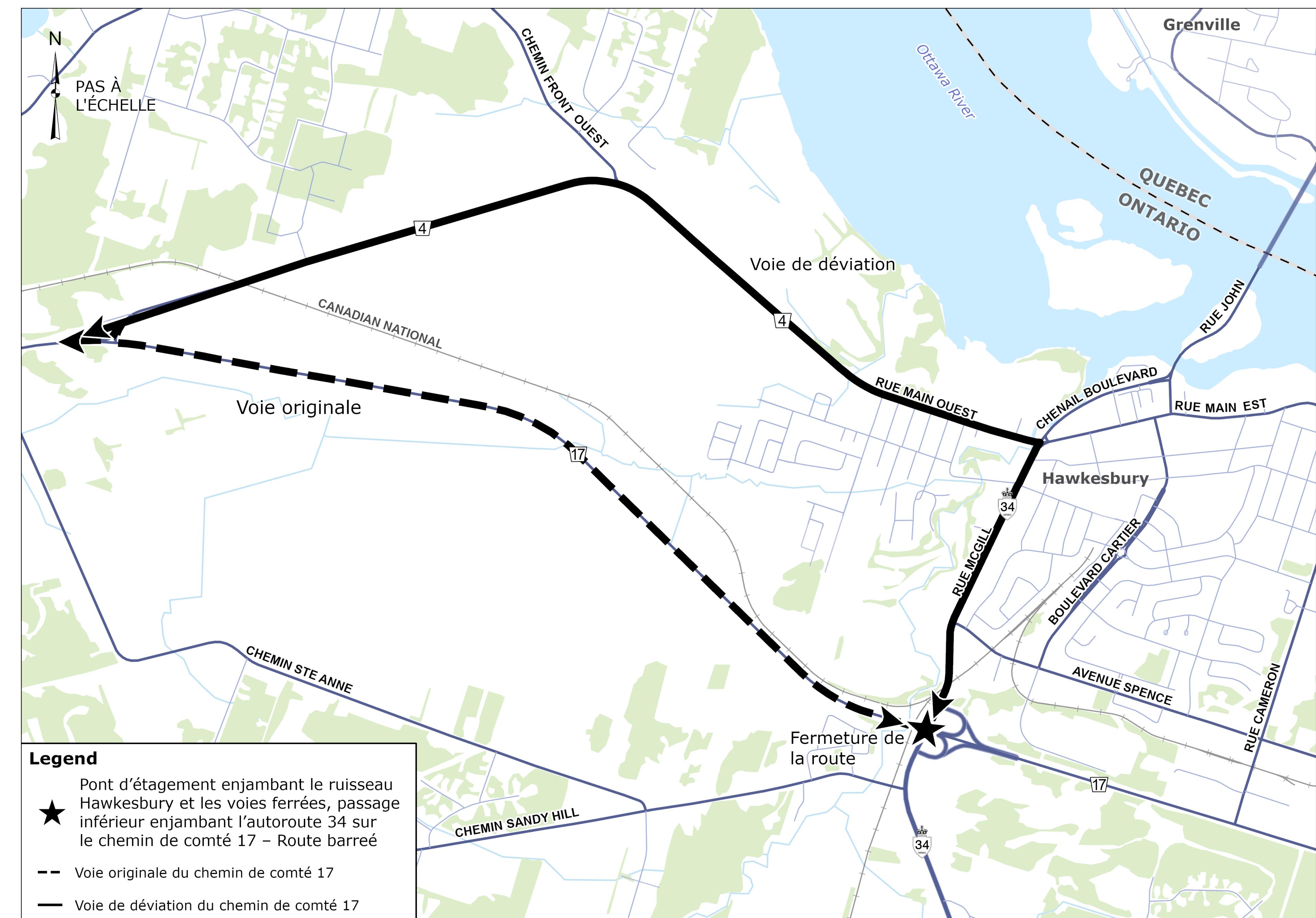
Déviation sur le chemin de comté 17 de 3 à 5 semaines pour les travaux de glissement latéral

Option 2 de l'itinéraire de déviation du chemin de comté 17

Option privilégiée sur le plan technique

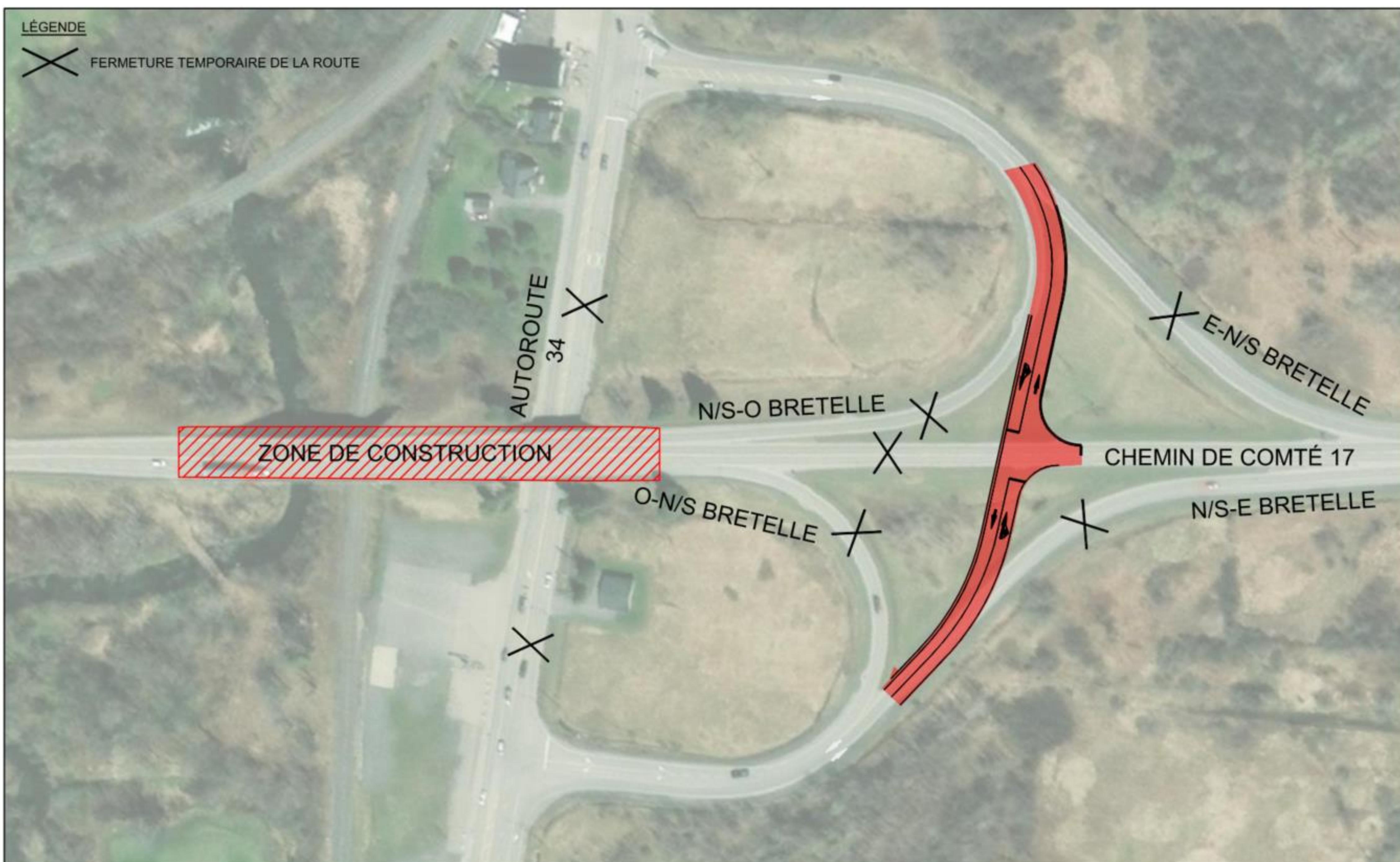
Option retenue pour les raisons suivantes :

- Option présentant le plus court temps de trajet anticipé hors route
- Aucun impact sur la rue principale (Est)
- Aucun impact sur le stationnement dans la rue principale (Est)
- Aucune amélioration de la voirie nécessaire au-delà des plans municipaux actuels



La circulation sur le chemin de comté 17 sera déviée pendant 3 à 5 semaines le long de la rue principale en direction nord-sud le long de la rue McGill.

Voie de déviation de l'autoroute 34



La circulation de l'autoroute 34 sera déviée par un contournement temporaire nord-sud par l'échangeur. Cette déviation est requise pour trois nuits environ pendant lesquelles l'autoroute 34 est fermée.

Impacts environnementaux et mesures d'atténuation

Environnement ou élément	Impacts possibles	Changement par rapport au plan recommandé par le REET	Atténuation au moyen de mesures standard?
Végétation et faune 	<ul style="list-style-type: none">Perte ou perturbation temporaire de la faune et de l'habitat faunique, y compris les oiseaux migrateurs et les espèces en péril	<ul style="list-style-type: none">Léger changement dans la zone de végétation perturbéePrésence potentielle du frêne noir dans la zone d'étude figurant désormais sur la liste des espèces menacées	<input checked="" type="checkbox"/>
Poisson et habitat aquatique 	<ul style="list-style-type: none">Possibilité de mortalité, de piégeage ou d'entraînement (poisson)Contamination du cours d'eauPerte ou perturbation de l'habitat aquatique	<ul style="list-style-type: none">Aucun changement	<input checked="" type="checkbox"/>
Archéologie 	<ul style="list-style-type: none">Possibilité de rencontrer des ressources archéologiques non documentées au cours des travaux	<ul style="list-style-type: none">Aucun changement	<input checked="" type="checkbox"/>
Bruit 	<ul style="list-style-type: none">Perturbation temporaire des résidents/entreprises des environs pendant les travaux	<ul style="list-style-type: none">Aucun changement	<input checked="" type="checkbox"/>
Circulation 	<ul style="list-style-type: none">Perturbation temporaire de la circulation en raison des fermetures de voies et de routes	<ul style="list-style-type: none">Fermeture complète du CC 17 de 3 à 5 semainesAu moins 3 fermetures de nuit de l'autoroute 34	<input checked="" type="checkbox"/>

Prochaines étapes

Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires sur les renseignements fournis.

Au terme de cette SIP, l'équipe de projet :



1. Examinera tous les commentaires reçus des parties prenantes et du public
2. Confirmera le plan recommandé selon les commentaires reçus
3. Préparera l'addenda au REET
4. Publiera l'addenda au REET sur le site Web du projet (www.cr17bridges.com) pour une période d'examen public de 30 jours



Personnes-ressources du projet :

Brad Craig, ing.
Ingénieur-conseil de projet

Dillon Consulting Limited
130, avenue Dufferin, bureau 1210
London (Ontario) N6A 5R2
Tél. : 519 438-1288, poste 1318
Courriel : BCraig@dillon.ca

Joanna Zhang, ing.
Ingénieur de projet principal

Ministère des Transports de l'Ontario
1355, boulevard John Counter, CP 4000
Kingston (Ontario) K7L 5A3
Tél. : 613 449-7916
Courriel : Joanna.Zhang2@ontario.ca