

Les améliorations apportées à l'option recommandée pour la planification de l'autoroute

En tenant compte des commentaires et questions soulevés lors de la SIP no 2, trois améliorations apportées à l'option recommandée pour la planification de l'autoroute ont été incorporées au plan préféré (voir pages 2 et 3).

Chemin Trout Pond

Lors de la SIP no 2, on recommandait la fermeture du chemin Trout Pond à l'aide d'un cul-de-sac au nord et d'un cul-de-sac au sud du nouveau corridor autoroutier. En réponse aux commentaires émis par le public et les municipalités, un dénivellement sera fourni au chemin Trout Pond afin de conserver l'accès en permettant aux automobilistes de croiser l'autoroute à cet endroit.

L'alignement de l'autoroute 17 à l'ouest de Pautois Creek

Des améliorations possibles au réaligement de l'autoroute 17 à l'ouest de Pautois Creek ont été évaluées afin d'atténuer les répercussions. En conséquence, les répercussions sur deux propriétés résidentielles ont été réduites.

L'autoroute 17 existante à l'ouest de l'entrée du Parc provincial Samuel de Champlain

Lors de la SIP no 2, on recommandait que l'autoroute 17 de l'est de l'autoroute 630 à l'entrée du Parc Samuel de Champlain soit mise hors service. En réponse aux commentaires émis par les parties intéressées et compte tenu du réaligement du nouveau corridor autoroutier à l'ouest de Pautois Creek (décrit ci-haut), l'autoroute 17 existante sera maintenue d'environ 1 km à l'ouest de Pautois Creek jusqu'au chemin Boundary. Ces améliorations conservent l'accès à l'aire de camping de groupe du Parc et à l'évacuation d'urgence ainsi que l'accès aux deux propriétés résidentielles à l'ouest de Pautois Creek.

Étude environnementale de transport

L'ÉET inclura la méthodologie utilisée, les options de planification de l'autoroute évaluées et le plan préféré ainsi que les mesures de protection de l'environnement et les mesures à prendre dans le futur qui se rapportent à l'implémentation du projet.

Un avis de convocation sera envoyé aux individus sur la liste d'envoi de l'étude et sera publié dans les journaux régionaux. Cet avis identifiera où l'Étude environnementale de transport (ÉET) sera disponible pendant une période de 30 jours pour examen public et pour expliquer le processus d'examen, incluant le processus de « réévaluation » du projet, qui peut être demandé par des parties intéressées qui ont d'importantes préoccupations non résolues par rapport à l'étude et ses recommandations.

Une fois la période de révision de l'ÉET complétée, l'implémentation du projet comprendra les étapes suivantes :

- L'approbation au point de vue environnement
- L'attribution d'une emprise (sous réserve de l'approbation au point de vue environnement)
- La conception détaillée et la construction lorsque prévue

Prochaines étapes

Après cette séance d'information publique, l'équipe du projet aura pour mission de :

- Répondre aux commentaires reçus dans le cadre de la troisième série d'activités de consultation, soit la SIP no 3.
- Apporter des modifications à l'information présentée en fonction des nouvelles informations et des commentaires reçus des intervenants, le cas échéant.
- Préparer l'Étude environnementale de transport (ÉET) pour le dépôt et la révision du public en 2014.

Contacts étude

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, formuler des commentaires ou faire inscrire votre nom sur la liste d'envoi postal, visitez le site Web du projet ou veuillez communiquer avec :

Mme Brenda Jamieson, ing.
Chargé de projet de la firme
AECOM
300, rue Water
Whitby, ON L1N 9J2
Sans frais: 1-800-668-1983, poste 2202
Télé: 905-668-0221
Courriel: Brenda.Jamieson@aecom.com

Mme Heather Garbut
Planificateur principal de l'environnement
Ministère des Transports, Région Nord-Est
447, avenue McKeown
North Bay, Ontario P1B 9S9
Sans frais: 1-800-461-9547, poste 705-497-5205
Télé: 705-497-5208
Courriel: heather.garbut@ontario.ca



Introduction et But de l'étude

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a retenu les services de AECOM pour effectuer une étude de planification pour l'autoroute et l'évaluation environnementale de portée générale pour un tronçon de l'autoroute 17 (23,5 km) à partir de l'est de Bonfield jusqu'à la route qui délimite les cantons de Calvin et de Papineau-Cameron. Il s'agit de l'une des trois études de planification en lien avec l'autoroute 17 entre North Bay et les limites de Nipissing / Renfrew.

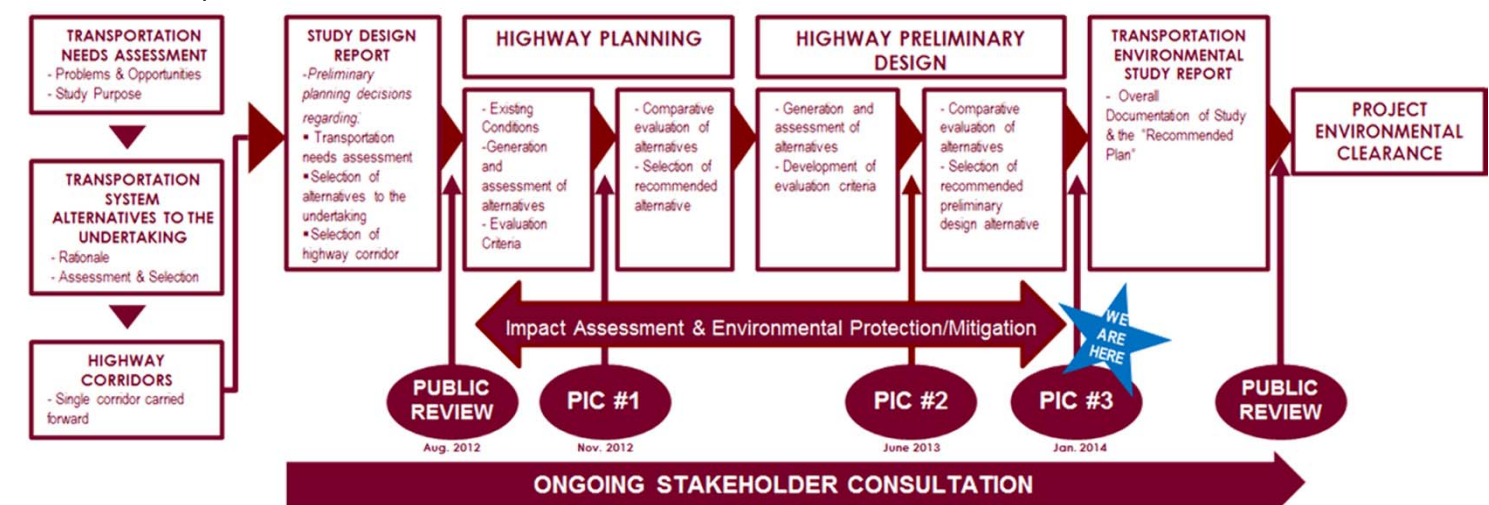
Le but de l'étude est d'élaborer un plan pour une autoroute à quatre voies dans les limites de l'étude incluant des segments d'élargissement / d'amélioration de l'autoroute existante et des segments de tracé révisé, voies de desserte à certains endroits et accès permis uniquement au niveau des échangeurs.

Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport

L'étude de cette section de l'autoroute 17 est conforme au processus appliqué aux projets du groupe « A », qui sont des projets impliquant des réajustements majeurs de tracés et des contournements régis par l'Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport.

Le processus de l'étude d'évaluation environnementale est basé sur une séquence d'étapes décisionnelles où les alternatives sont évaluées à un niveau de détail croissant, en commençant par une perspective large et en adoptant une perspective plus ciblée à mesure que l'étude progresse. Dès l'achèvement de l'étude, un rapport d'étude environnementale pour les transports (REET) sera mis à la disposition du public.

Les principales étapes de l'étude et les tâches réalisées à ce jour pour ce projet sont présentées ci-dessous. L'étude devrait être complétée d'ici l'été de 2014.



Séance d'information publique n° 3

En tenant compte des commentaires reçus lors de la 2e SIP, qui a eu lieu en juin 2013, l'équipe de projet a retravaillé l'option recommandée pour la planification de l'autoroute et procédé à la conception préliminaire du plan préféré (voir pages 2 et 3).

L'équipe du projet a également mis au point des mesures préliminaires et des stratégies d'atténuation pour contrer les effets potentiels.

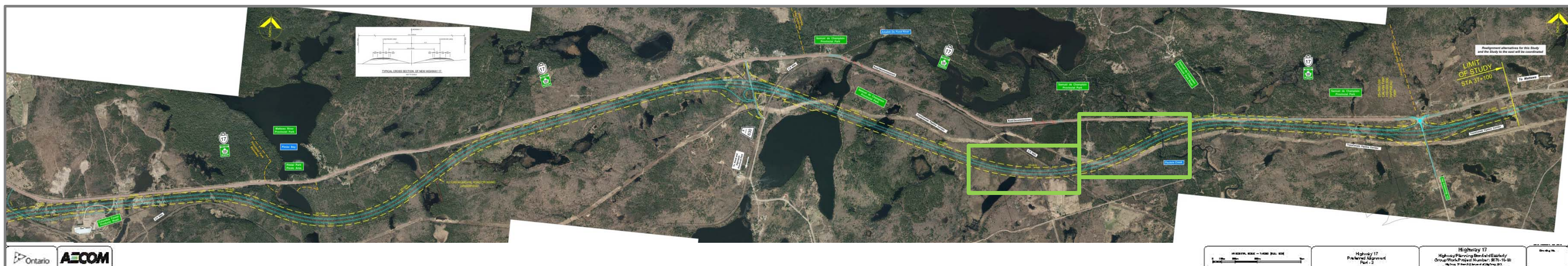
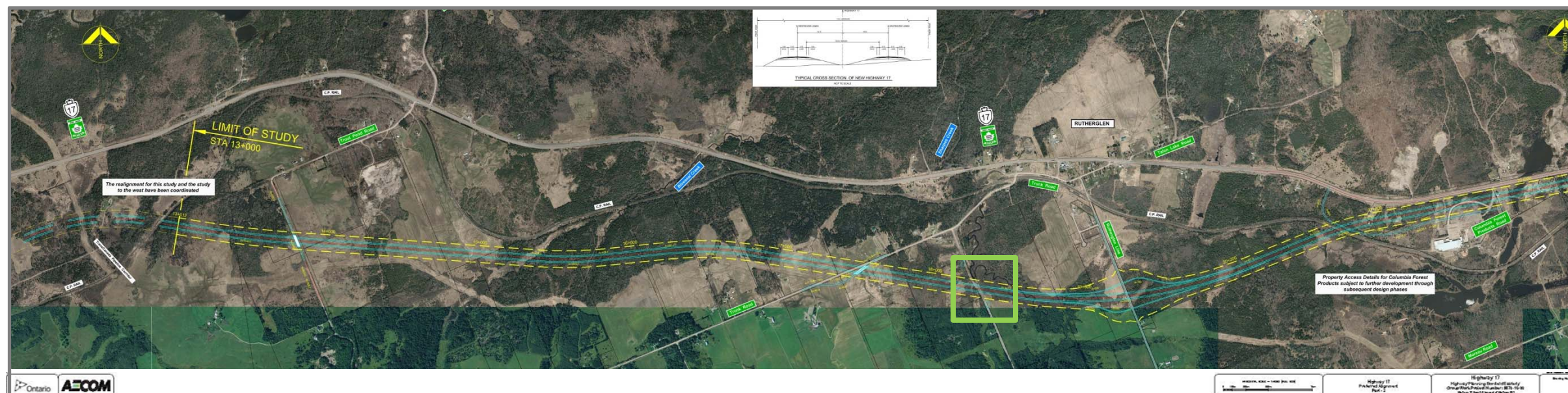
Le plan préféré des améliorations à apporter à l'autoroute 17 à l'intérieur des limites de l'étude inclut :


- Le réaligement ou l'élargissement de l'autoroute 17 de l'est de l'autoroute 531 à l'est de le chemin Boundary;
- La fermeture de l'autoroute 17 existante de l'est de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
- Le maintien de l'autoroute 17 en tant que voies route de desserte à tous les autres emplacements;
- Échangeurs routiers à Rutherglen Line, à l'autoroute 630 et le chemin Boundary;
- Un dénivellement au chemin Trout Pond et au chemin Trunk; et
- Un cul-de-sac au chemin McNutt.

L'information présentée lors des Séances d'information publiques n° 1 et 2 est disponible sur le site Web de l'étude. Nous encourageons les parties prenantes intéressées à faire parvenir leurs commentaires sur le matériel présenté à la Séance d'information publique n° 2 à l'équipe de projet d'ici le **28 février 2014**.

L'équipe de projet a complété la conception préliminaire du plan préféré des améliorations à apporter à l'autoroute 17 à l'intérieur des limites de l'étude, tel qu'indiqué ci-dessous. Le plan préféré inclut :

- Le réaligement de l'autoroute 17 de l'autoroute 531 à l'est de Rutherglen;
- L'élargissement et le réaligement de l'autoroute 17 de l'est de Rutherglen à l'ouest de l'autoroute 630;
- Le réaligement de l'autoroute 17 de l'ouest de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
- L'élargissement de l'autoroute 17 de l'ouest de Pautois Creek à la limite est de l'étude (à l'est du chemin Boundary);
- La fermeture de l'autoroute 17 existante de l'est de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
- Le maintien de l'autoroute 17 en tant que route de desserte à tous les autres emplacements;
- Les échangeurs routiers pour Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary avec illumination à les échangeurs routiers;
- Un dénivellement aux chemins Trout Pond et Trunk; et
- Un cul-de-sac au chemin McNutt.



 Les améliorations apportées à l'option recommandée pour la planification de l'autoroute suivant Sip no 2