



MORRISON HERSHFIELD

Rond-point de la route 138 à chemin Headline

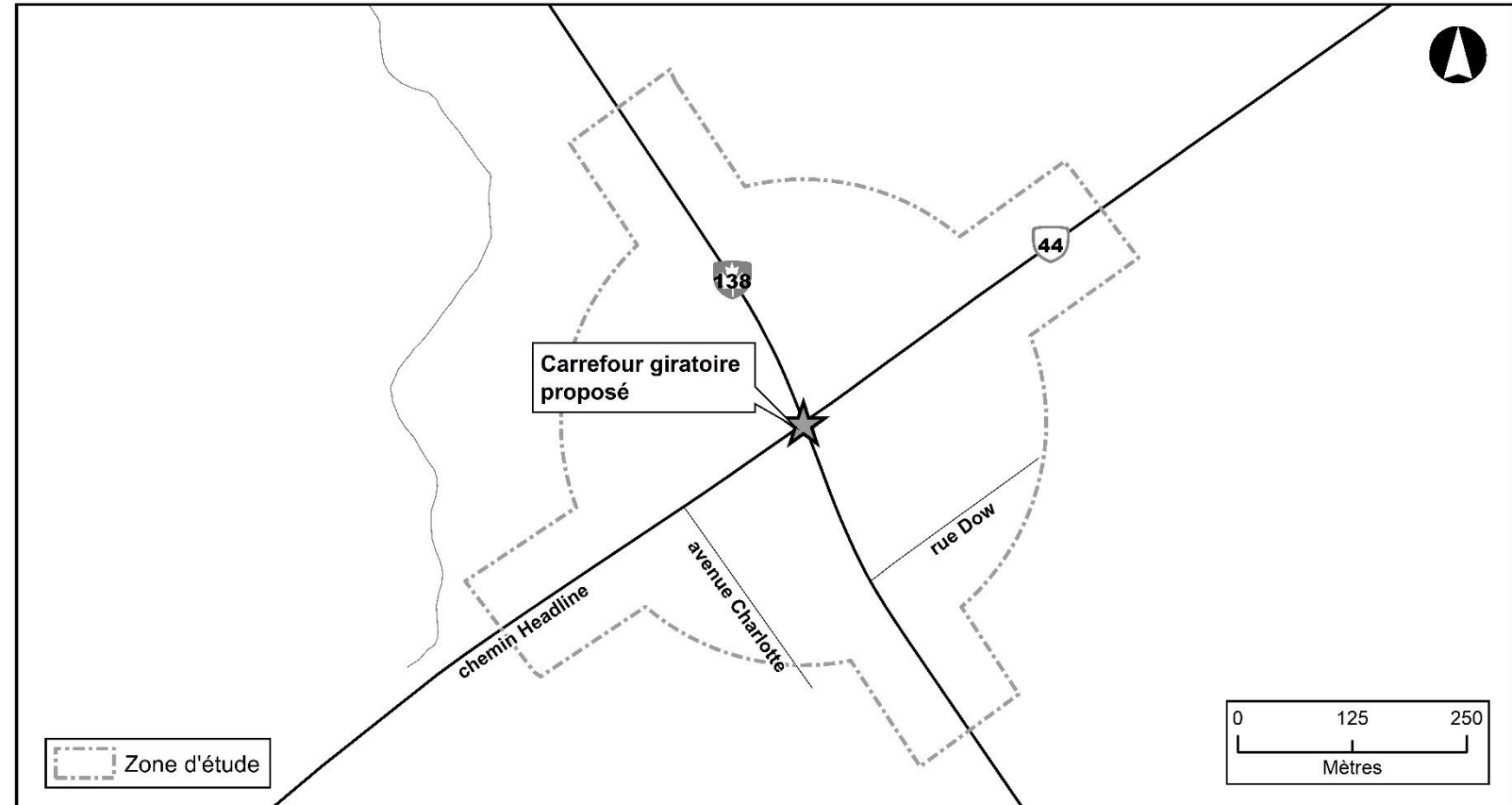
Étude de conception détaillée et d'évaluation environnementale

G.W.P. 4004-21-00 | W.P. 4034-21-01

12 Septembre 2023

Bienvenue au Centre d'information publique en ligne

Amélioration de
l'intersection de la
route 138 à chemin
Headline
Étude de conception
détaillée et
d'évaluation
environnementale
de portée générale
G.W.P. 4004-21-00



12 Septembre 2023

Objectif de ce centre d'information publique en ligne

L'objectif de ce CIP en ligne est de présenter l'étude d'évaluation environnementale de portée générale (EE de portée générale) et de donner aux parties intéressées une occasion d'examiner et de se prononcer sur le plan recommandé pour l'amélioration de l'intersection de la route 138 et du chemin Headline (c.-à-d. le rond-point). Dans le cadre de ce PIC en ligne, vous aurez l'occasion d'examiner:

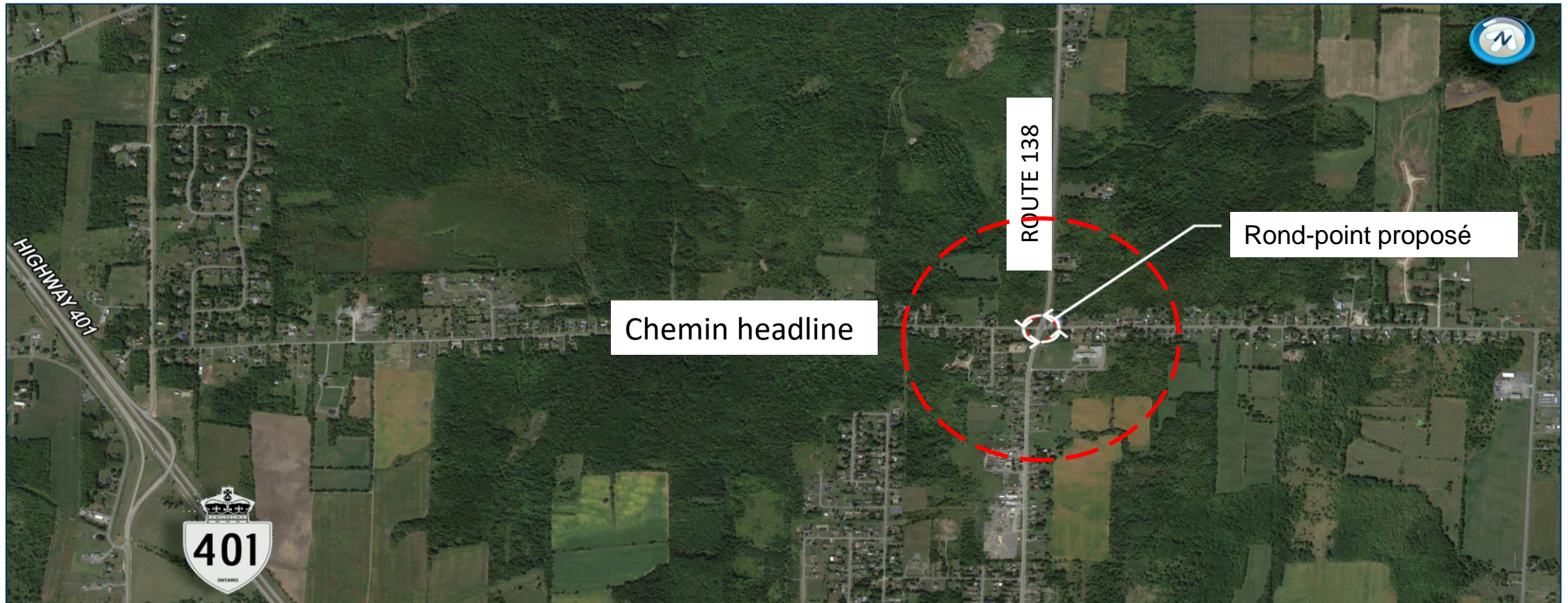
- Une vue d'ensemble du contexte du projet et de l'étude de conception détaillée actuelle
- Les étapes du processus d'ÉE de portée générale du MTO
- Les conditions naturelles, sociales, économiques, culturelles et techniques actuelles en vigueur dans la zone d'étude
- Une description du plan recommandé, y compris les étapes de construction proposées
- Les répercussions prévues (ou prédites) du projet et les mesures d'atténuation prescrites pour les éliminer ou les réduire
- Prochaines étapes

Les membres de l'équipe de projet sont à votre disposition pour répondre à toute question concernant ce projet. Veuillez envoyer un courriel à bhewton@morrisonhershfield.com (Consultant en gestion de projets).

Si vous avez besoin d'aide concernant l'accessibilité de ces documents, veuillez nous en faire part en envoyant un courriel à l'adresse ci-dessus. Nous serons ravis de vous aider.

Zone d'étude pour l'intersection de la route 138 et du chemin Headline

Le projet est situé dans le canton de South Stormont, dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry. Nous reconnaissons que la zone d'étude du projet d'intersection de la route 138 et du chemin Headline est située sur/dans le territoire traditionnel des Haudenosaunee, des Mohawks et des Hurons-Wendat, qui est couvert par les traités du Haut-Canada.



Contexte du projet

Amélioration de la route 138 de la route 401 à la route 417 (2017)

En 2017, le MTO a achevé l'étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale pour des améliorations opérationnelles et de sécurité sur un tronçon d'environ 35 km de la route 138 entre la route 401 et la route 417 dans la ville de Cornwall et les cantons de North Stormont et South Stormont (GWP 4015-08-00). L'étude a porté sur l'amélioration des intersections, les voies de virage, les voies de dépassement, l'amélioration du drainage, le stationnement pour le covoiturage, l'amélioration de l'accès et de l'entrée dans le corridor, et la réduction des congères.

L'étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale a été réalisée conformément au processus de planification environnementale approuvé pour les projets du groupe B en vertu de l'Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales (2000) du MTO et a été consignée dans un rapport d'étude environnementale sur les transports (REET), daté de juin 2017). Le REET a reçu une autorisation environnementale en juin 2017.

Un rapport de conception préliminaire (RCP, daté de juillet 2019) a ensuite été préparé pour documenter davantage le processus d'étude de ce projet, y compris les conditions actuelles, les lacunes, les solutions de rechange envisagées et les détails du plan recommandé. D'après le RCP de 2019, un **rond-point est recommandé à l'intersection de la route 138 et du chemin Headline.**



Highway 138 Improvements from Highway 401 to Highway 417
GWP 4015-08-00
June 2017

Eastern Region
Planning & Design Section
Ministry of Transportation Ontario

Transportation Environmental Study Report



HIGHWAY 138 IMPROVEMENTS
FROM HIGHWAY 401 TO HIGHWAY 417

GWP 4015-08-00
July 2019

Eastern Region
Planning & Design Section
Ministry of Transportation Ontario

Preliminary Design Report

Évaluation des solutions de rechange pendant la conception préliminaire

Un contrôle de la circulation (c.-à-d. des feux de circulation ou un rond-point) est justifié à l'intersection de la route 138 et du chemin Headline, compte tenu des volumes de circulation actuels et des activités en cours. Le contrôle de la circulation à cet endroit améliorera les activités de circulation et a le potentiel de minimiser les collisions.

Sur la base de l'évaluation des solutions de rechange, un rond-point a été sélectionné comme la solution de rechange recommandée, car il:

- a le potentiel de réduire le nombre et la gravité des collisions
- permet de modérer la circulation en réduisant les vitesses
- améliore la circulation, notamment en réduisant le temps de déplacement et la longueur des files d'attente pour l'ensemble de l'intersection
- a le potentiel d'agir comme un élément d'entrée dans une zone de transition clé

Bien qu'il existe une perception selon laquelle les camions ont plus de difficulté à se déplacer dans les ronds-points, celui-ci sera conçu pour accueillir tous les véhicules.

Survol du projet

Le ministère des Transports (MTO) a retenu les services de Morrison Hershfield Limited (MH) pour réaliser la conception détaillée du rond-point recommandé à l'intersection de la route 138 et du chemin Headline dans le canton de South Stormont.

Défi : La route 138 connaît une augmentation du trafic, ce qui pose des problèmes de sécurité aux conducteurs qui tentent de traverser ou de tourner sur la route 138 depuis le chemin Headline.

Opportunité : Le rond-point proposé devrait modérer la circulation en imposant une réduction de la vitesse et diminuer le potentiel et la gravité des collisions tout en maintenant une circulation fluide pour tous les véhicules, y compris les camions et les équipements agricoles. Un rond-point permettra d'améliorer la circulation, notamment en réduisant la durée des déplacements et la longueur des files d'attente.



Description du projet

L'étendue des travaux comprend la conversion du contrôle d'arrêt bidirectionnel actuel de l'intersection de la route 138 et du chemin Headline avec un rond-point moderne à une voie. Le projet améliorera les opérations et la sécurité, et comprendra les principaux éléments suivants:

- Construction d'un rond-point à une voie et d'approches conçues avec un rayon permettant le passage de gros véhicules
- Modification de l'alignement de l'intersection (déplacement vers l'est) pour améliorer les lignes de visibilité vers l'intersection
- Installation de nouveaux îlots en béton avec bordure et caniveau aux abords du rond-point et modification des raccordements d'entrée
- Amélioration du drainage, y compris le nivellement général et le nettoyage des fossés, le rinçage et le nettoyage des ponceaux, l'enlèvement de la végétation, le remplacement des ponceaux et des égouts pluviaux
- Nouvel éclairage au rond-point et aux abords
- Aménagement paysager le long des abords et dans l'îlot central
- Déplacement des services publics pour faciliter l'aménagement du nouveau rond-point

Qu'est-ce qu'un rond-point?

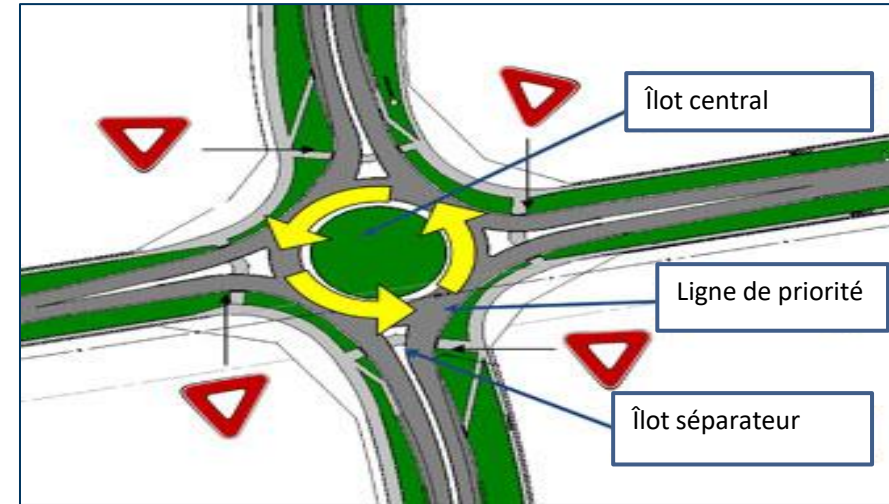
Selon le Guide canadien de conception des carrefours giratoires (2017) de l'Association des transports du Canada (ATC) :

« Un rond-point moderne est un type d'intersection circulaire où les véhicules circulent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (au Canada) autour d'un îlot central. Les véhicules entrant dans le rond-point doivent céder le passage aux véhicules en circulation. Les carrefours giratoires ont une conception géométrique particulière et des caractéristiques de contrôle du trafic pour améliorer la sécurité et la capacité de l'intersection ».

Les ronds-points sont généralement conçus avec une courbe plus serrée autour de l'îlot pour inciter les véhicules à circuler moins vite et peuvent avoir une bordure inclinée pour laisser plus de place aux véhicules commerciaux plus grands. Voici quelques-uns des avantages des carrefours giratoires par rapport aux intersections traditionnelles:

Amélioration de la sécurité routière grâce à la réduction de la vitesse des véhicules et à l'élimination des collisions à angle (collision latérale)

- Gestion de la vitesse
- Augmentation de la capacité
- Moins d'arrêts et moins de retards
- Réduction de la marche au ralenti et de la pollution atmosphérique
- Réduction des coûts de construction et d'entretien permanent



Il existe plusieurs carrefours giratoires dans les comtés de Stormont, de Dundas et de Glengarry.

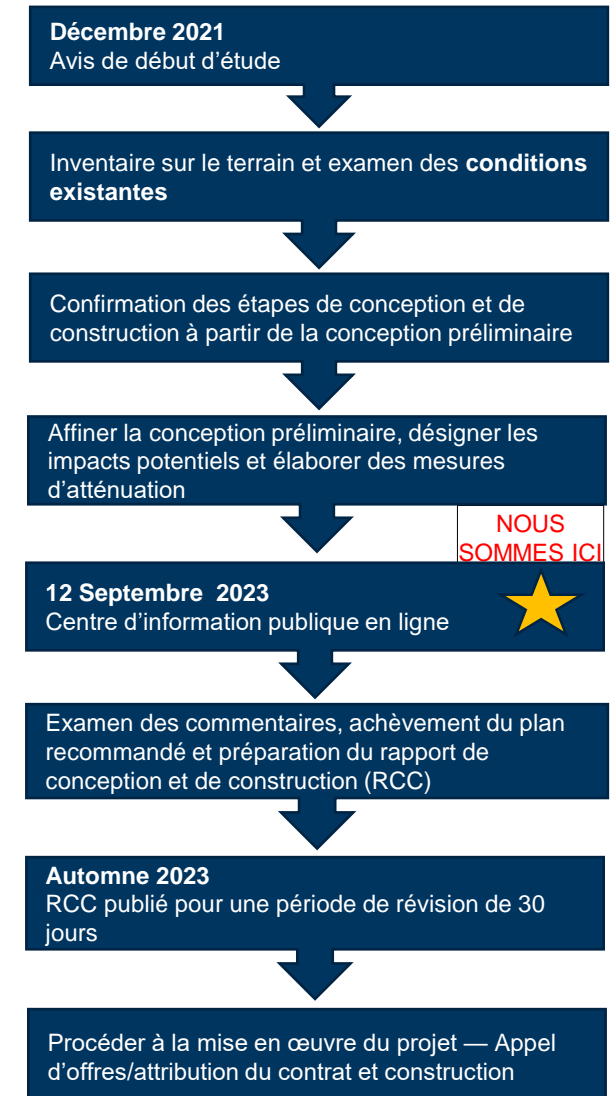
Le processus d'évaluation environnementale de portée générale

Le ministère des Transports a lancé cette étude de conception détaillée et d'évaluation environnementale de portée générale en octobre 2021. L'avis de début d'étude a été publié en décembre 2021, et le MTO a alors créé le site Web du projet (<http://www.highway138roundabout.ca>) pour renseigner le public et recevoir des commentaires.

L'objectif de cette EE de portée générale lasse est d'élaborer un plan recommandé pour le rond-point et de préparer les documents contractuels pour faciliter la construction. Une fois terminé, un rapport de conception et de construction (RCC) sera préparé et comprendra:

- Une description sommaire du projet (c'est-à-dire le rond-point proposé)
- Un aperçu du processus d'ÉE de portée générale a suivi
- Une description du plan recommandé
- Un résumé de la consultation des parties prenantes et du public
- Une description détaillée des effets environnementaux prévus et des mesures d'atténuation recommandées à intégrer dans les documents contractuels.

Le RCC sera placé dans le dossier public pour une période minimale de commentaires de 30 jours civils afin de donner aux parties prenantes la possibilité d'examiner et de commenter le document. La fin de la période de commentaires de 30 jours est prévue en automne 2023, après quoi le projet pourra passer à la construction.



Processus d'évaluation environnementale de portée générale



CONCEPTION DÉTAILLÉE DANS LE CADRE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Collecte des données

Examiner la conception préliminaire et mener des études sur le terrain, au besoin, pour mettre à jour et confirmer les conditions actuelles dans la zone d'étude



Avis et site Web du projet
Décembre 2021

Évaluer et affiner

Élaborer la conception détaillée du plan recommandé pour améliorer la sécurité et l'exploitation des routes et prendre en compte les répercussions potentielles sur l'environnement naturel, socio-économique et culturel existant



Centre d'information publique
Septembre 12, 2023

Élaboration

Conception détaillée du plan recommandé, y compris une stratégie de mise en œuvre



Production de rapports

Documenter le processus de conception détaillée

Rapport de conception et de construction
Automne 2023

Autorisation

Les exigences de l'évaluation environnementale de portée générale sont satisfaites et le projet est autorisé à passer à la construction

RCC publié pour une période de révision de 30 jours

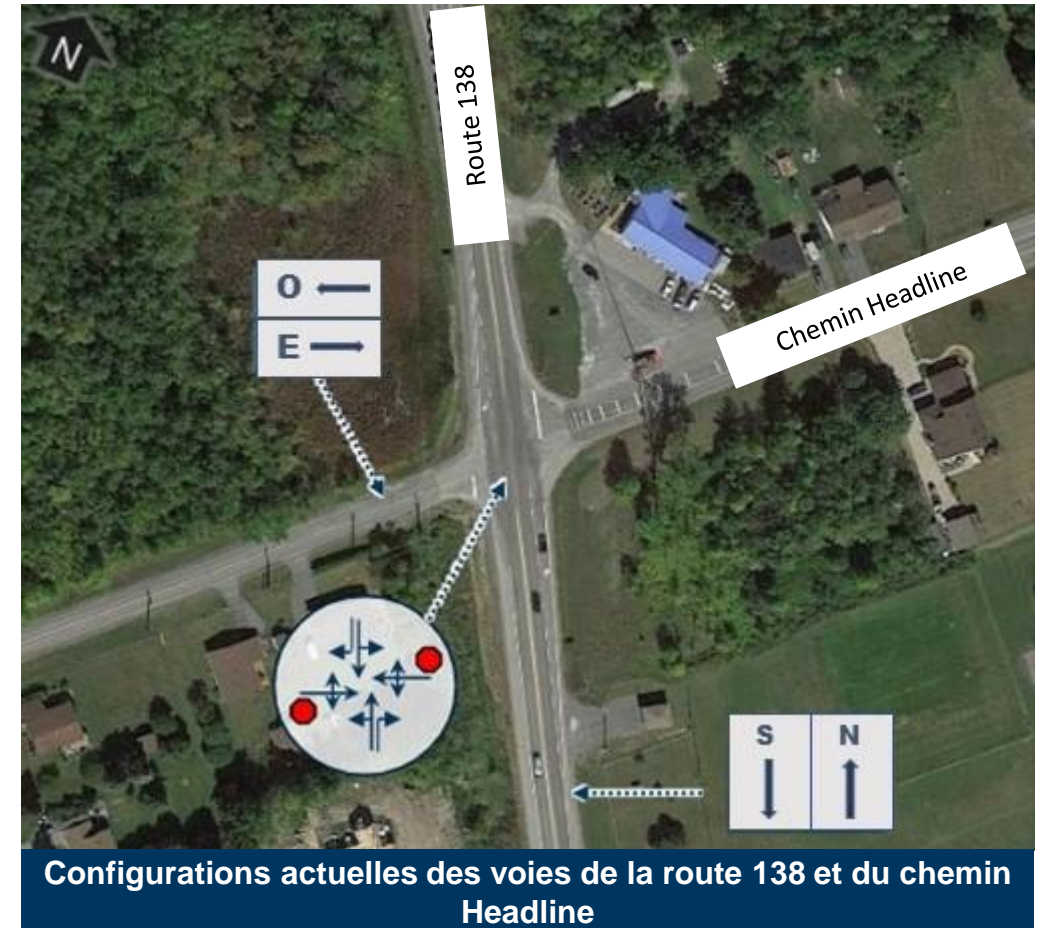
Configuration actuelle de la route

Route 138

- La route 138 est une route provinciale qui relie la route 417 au nord à la route 401 au sud.
- Elle est actuellement exploitée comme une route à deux voies (une voie par direction) avec une limite de vitesse de 70 km/h. La limite de vitesse réglementaire affichée passe à 80 km/h, à environ 100 m au nord de l'intersection de la route 138 et du chemin Headline.
- Le modèle de circulation dans ce tronçon de la route 138 est de type « navetteurs intermédiaires » où les véhicules lourds représentent environ 8 % de la circulation totale.

Chemin Headline

- Le chemin Headline est une route collectrice de banlieue à deux voies (une voie par direction) dont la vitesse est limitée à 50 km/h.
- Actuellement, le chemin Headline est contrôlé par un arrêt à la route 138.
- Une restriction pour les camions est en vigueur sur le tronçon ouest du chemin Headline. La proportion de véhicules lourds sur le chemin Headline est d'environ 9 % du trafic total.



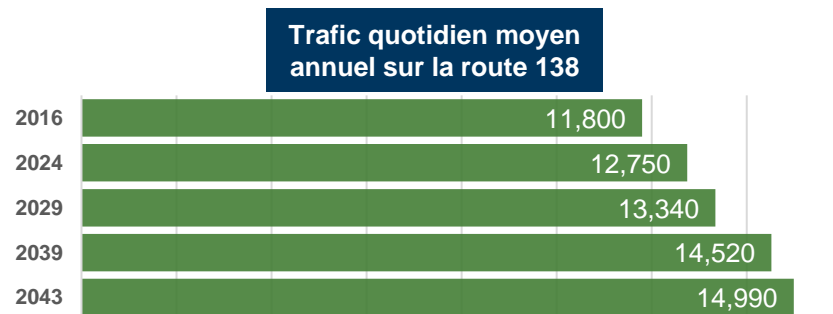
Conditions de circulation actuelles

Route 138

- Le trafic journalier moyen annuel (TMJA) de 2016 est de 11 800 véhicules
- Le volume horaire de pointe de 2019 est de 595 véhicules en direction du nord à l'heure de pointe de l'après-midi (de 16 h 30 à 17 h 30)
- Fonctionne au niveau de service D pendant les périodes de pointe

Chemin Headline

- Le volume horaire de pointe de 2019 est de 205 véhicules en direction de l'ouest à l'heure de pointe de l'après-midi (de 16 h 30 à 17 h 30)



Volumes de trafic actuels sur la route 138 et sur le chemin Headline

Conditions actuelles des intersections

Route 138

- La route 138 est un chemin rural nord-sud sans division, à deux voies et dont la limite de vitesse réglementaire affichée est de 70 km/h. La limite de vitesse réglementaire affichée passe à 80 km/h, à environ 100 m au nord de l'intersection.

Chemin Headline

- Le chemin Headline est classé comme une route collectrice de banlieue non divisée, avec une section transversale à deux voies et une limite de vitesse réglementaire affichée de 50 km/h du côté est et de 60 km/h du côté ouest. Actuellement, le chemin Headline est contrôlé par un arrêt à la route 138. Des restrictions pour les camions sont en vigueur sur le tronçon ouest du chemin Headline, ce qui interdit tout accès aux camions.

Route 138 à l'intersection du chemin Headline

- L'intersection fonctionne actuellement en double sens pour le chemin Headline, avec des voies réservées aux virages à droite sur les approches nord et sud.



Intersection de la route 138 et du chemin Headline

Configuration actuelle



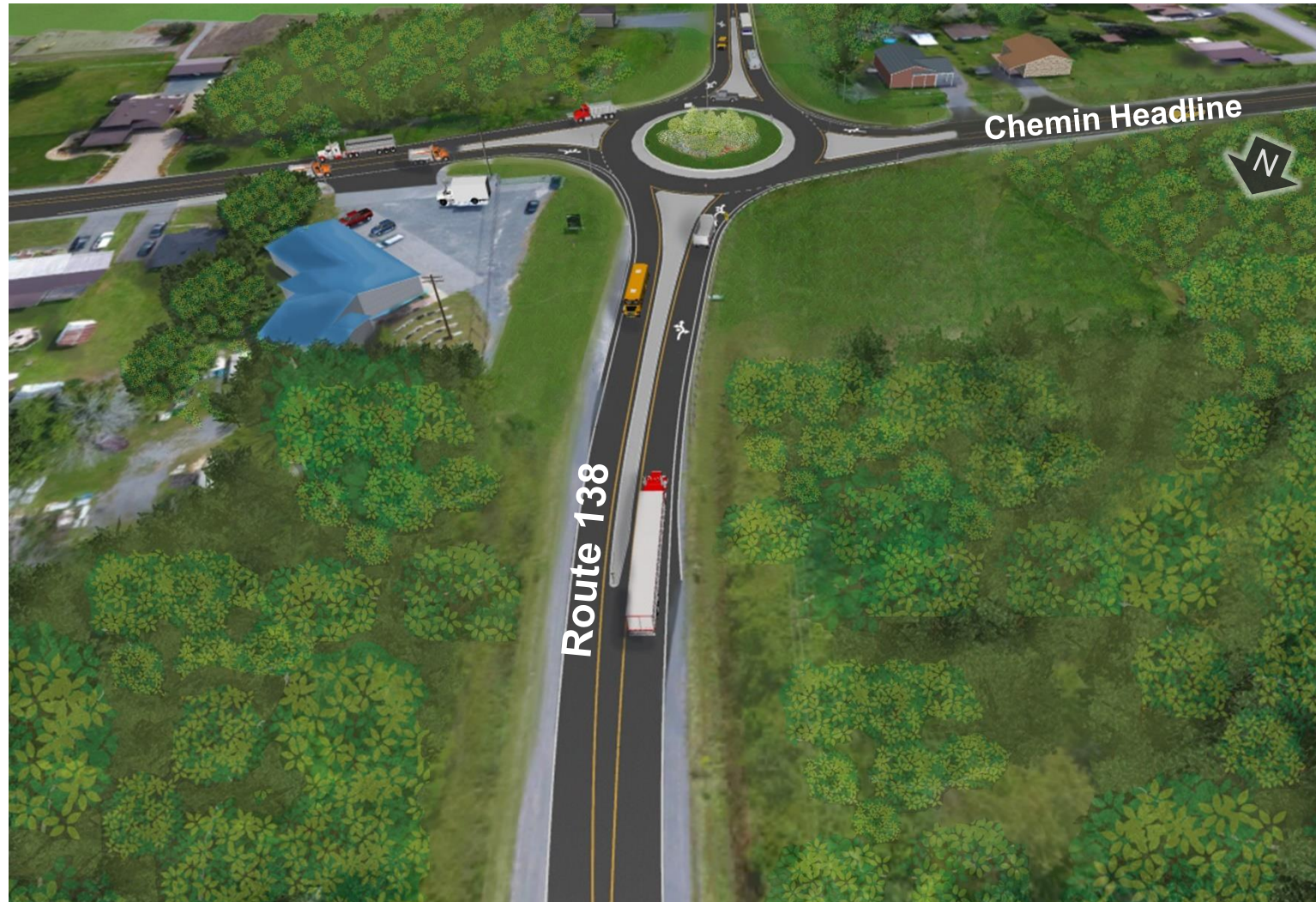
Intersection de la route 138 et du chemin Headline

Configuration proposée



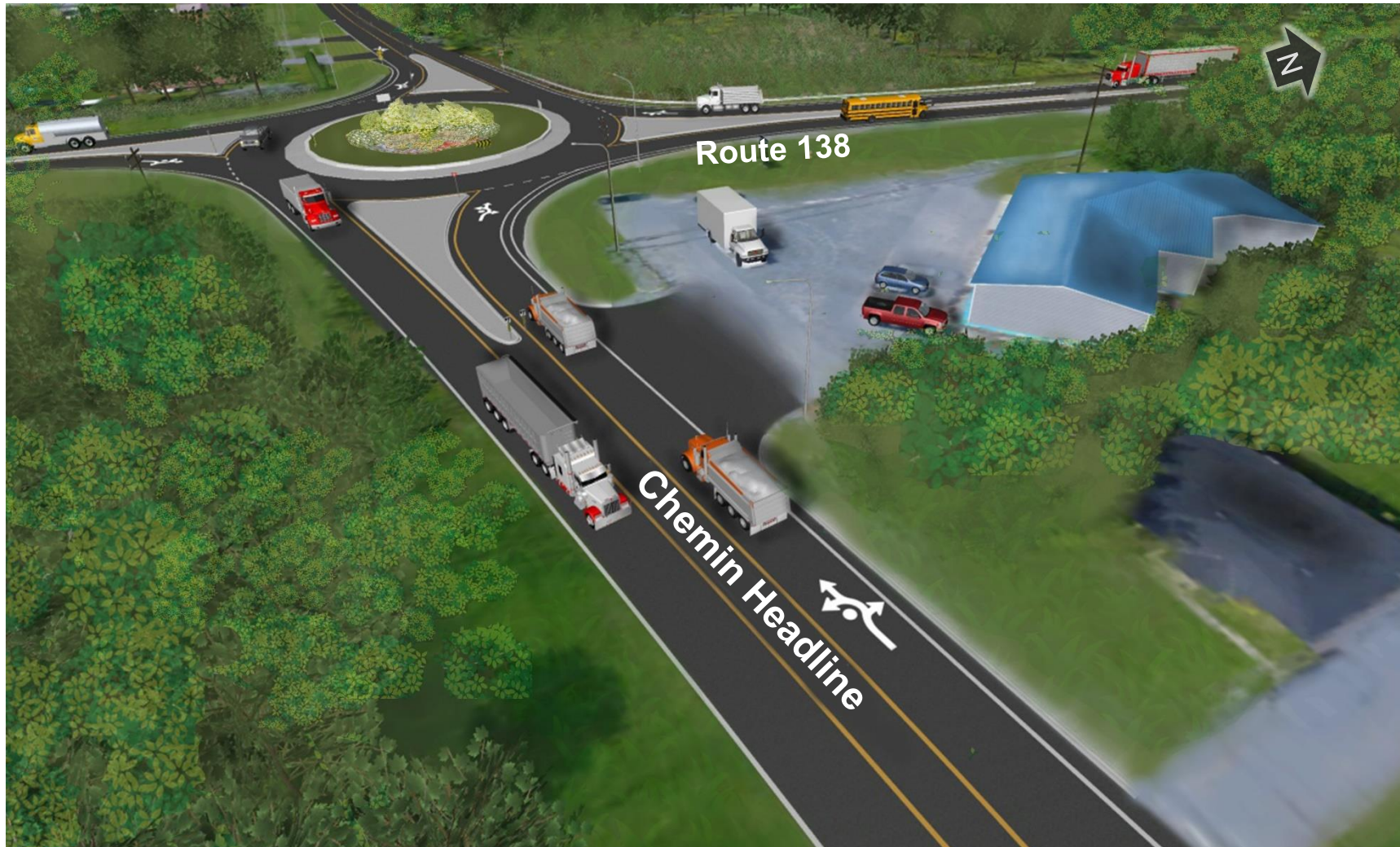
Intersection de la route 138 et du chemin Headline

Configuration proposée



Intersection de la route 138 et du chemin Headline

Configuration proposée



Contexte historique

- La zone d'étude du projet est située dans le territoire traditionnel des Mohawks d'Akwesasne et se trouve dans les limites des traités du Haut-Canada.
- La zone d'étude du projet est située à environ 5,5 km au nord-est du fleuve Saint-Laurent et contient des affluents de la rivière Raisin et de la rivière Raisin Sud ainsi que des zones marécageuses, et présente également des zones discrètes de topographie élevée.
- Cette région de ce que l'on appelle aujourd'hui l'Ontario a une longue histoire d'occupation et d'utilisation par l'homme, qui date de plus de 10 000 ans. Cette zone générale a été utilisée par les peuples autochtones pour pratiquer leurs activités traditionnelles dans le passé, et l'est encore aujourd'hui.

Protection et gestion de l'environnement

Les facteurs environnementaux ont été évalués au cours de l'étude de conception préliminaire afin de déterminer les conditions existantes ainsi que les mesures d'atténuation pour minimiser et/ou traiter les impacts potentiels associés aux travaux proposés à l'intersection de la route 138 et du chemin Headline. Des travaux supplémentaires sur le terrain ont été effectués pour mettre à jour l'information, cibler les modifications apportées aux exigences réglementaires et affiner les mesures d'atténuation en fonction du plan recommandé pour le rond-point (**voir la diapositive suivante**).

Les documents contractuels comprendront une gestion générale de l'environnement (p. ex., les meilleures pratiques de gestion prescrites pour la construction) et des dispositions particulières visant à protéger le milieu environnant et à atténuer toute répercussion prévue sur la construction:

- Opérations de circulation
- Propriété privée
- Bruit et qualité de l'air
- Ressources en eau souterraine et de surface
- Végétation et habitat de la faune
- Contrôle de l'érosion et des sédiments
- Ressources archéologiques
- Gestion du matériel excédentaire



Survol des études sur l'environnement

Au cours de l'étude de conception détaillée et de l'ÉE de portée générale, diverses enquêtes (ou études) sur le terrain ont été réalisées afin de recueillir des renseignements environnementaux et techniques de base:

- Confirmer, améliorer et documenter les conditions naturelles, sociales, économiques, culturelles et techniques existantes (de référence) dans la zone d'étude
- Confirmer les impacts anticipés (ou prédits) du projet
- Élaborer des mesures applicables de protection et d'atténuation de l'environnement pour atténuer ou minimiser les répercussions prévues du projet.

Les enquêtes de terrain et les études réalisées dans la zone d'étude sont les suivantes:

- Évaluation géotechnique
- Évaluation des écosystèmes terrestres
- Évaluation de l'utilisation des sols
- Évaluation archéologique de niveau 1
- Évaluation du drainage et de l'hydrologie
- Évaluations environnementales de site de phase 1
- Étude hydrogéologique sommaire



Impacts environnementaux et mesures d'atténuation

Le rond-point proposé n'entraînera qu'un élargissement minimal de l'empreinte de l'intersection au-delà de la plate-forme routière existante. Les impacts environnementaux prévus et les mesures d'atténuation prescrites comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants:

Répercussion potentielle sur l'environnement	Mesures d'atténuation prescrites
Environnement naturel	
<ul style="list-style-type: none"> Impacts potentiels sur la végétation, les espèces en péril (EEP) et l'habitat faunique 	<ul style="list-style-type: none"> La construction se fera principalement à l'intérieur de l'emprise existante et l'empreinte de la construction a été réduite dans la mesure du possible avec des impacts minimaux sur la végétation et l'habitat faunique Réduire au minimum l'élimination de la végétation et protéger les arbres et les arbustes qui doivent rester Remplacer la végétation conformément au plan d'aménagement paysager Aucune espèce en péril n'a été observée dans la zone d'étude Mesures standard de contrôle de l'érosion et des sédiments à incorporer dans les documents contractuels — y compris les mesures visant à empêcher le transport hors site des sédiments Aucun impact sur les poissons ou leur habitat
Environnement socio-économique	
<ul style="list-style-type: none"> Achat partiel de quatre (4) propriétés privées (permanent) Nécessité d'acquérir/de protéger d'autres propriétés pour les zones de travail/de rassemblement (à court ou à long terme) 	<ul style="list-style-type: none"> Communication et coordination précoces avec le(s) propriétaire(s) et les locataires afin de minimiser les perturbations liées à l'achat de biens immobiliers Les accords de propriété (tant permanents que temporaires) seront mis en place avant la construction Toutes les entrées touchées par la construction seront reconstruites
<ul style="list-style-type: none"> Répercussions potentielles sur le bruit et la qualité de l'air des équipements et des véhicules de construction 	<ul style="list-style-type: none"> Respecter le <i>Township Noise and Nuisance By-law 2016-20</i> pour les activités quotidiennes, y compris le travail de nuit et de fin de semaine Mettre en œuvre les meilleures pratiques pour réduire les impacts potentiels sur la qualité de l'air et la poussière — maintenir l'équipement en bon état de fonctionnement et limiter la marche au ralenti au minimum nécessaire pour effectuer le travail

Répercussions environnementales et mesures d'atténuation

Incidence potentielle sur l'environnement	Mesures d'atténuation prescrites
Environnement socio-économique	
<ul style="list-style-type: none">• Possibilité de ralentissement de la circulation en raison de la fermeture ou de la réduction de routes ou de voies, et de déviations pendant la construction	<ul style="list-style-type: none">• Les retards dans la circulation ont été minimisés dans la mesure du possible• Fournir un préavis (notamment par la signalisation routière) et en réduire la durée au minimum• Prévenir les résidents locaux, les fournisseurs de services d'urgence (pompiers, police et ambulance), le canton et le comté, ainsi que les conseils scolaires• Un plan de gestion du trafic sera élaboré et mis en œuvre pour minimiser les répercussions sur le trafic• Une communication permanente sera maintenue avant et pendant la construction• Les fermetures de voies seront contrôlées par des signaleurs lorsque des travailleurs seront présents et rétablies à deux voies lorsque les travailleurs ne seront pas présents• L'accès aux propriétés privées sera maintenu tout au long de la construction• Toutes les voies de circulation seront ouvertes au public à la fin de chaque journée
Environnement culturel	
<ul style="list-style-type: none">• Répercussions potentielles sur les ressources archéologiques et le patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none">• Selon l'évaluation archéologique, il n'y a aucun risque de rencontrer des vestiges archéologiques en raison des perturbations intensives et étendues, et des conditions basses et humides• Selon l'examen du registre du patrimoine du canton, aucune propriété enregistrée n'est touchée
Environnement technique	
<ul style="list-style-type: none">• Répercussions potentielles sur les infrastructures et les services publics municipaux, y compris la relocalisation et les interruptions de service temporaires	<ul style="list-style-type: none">• Les déplacements nécessaires seront coordonnés avec le fournisseur concerné avant la construction• Les propriétés touchées par les interruptions temporaires de service seront informées à l'avance• Les infrastructures et services publics existants qui resteront en place seront protégés pendant la construction

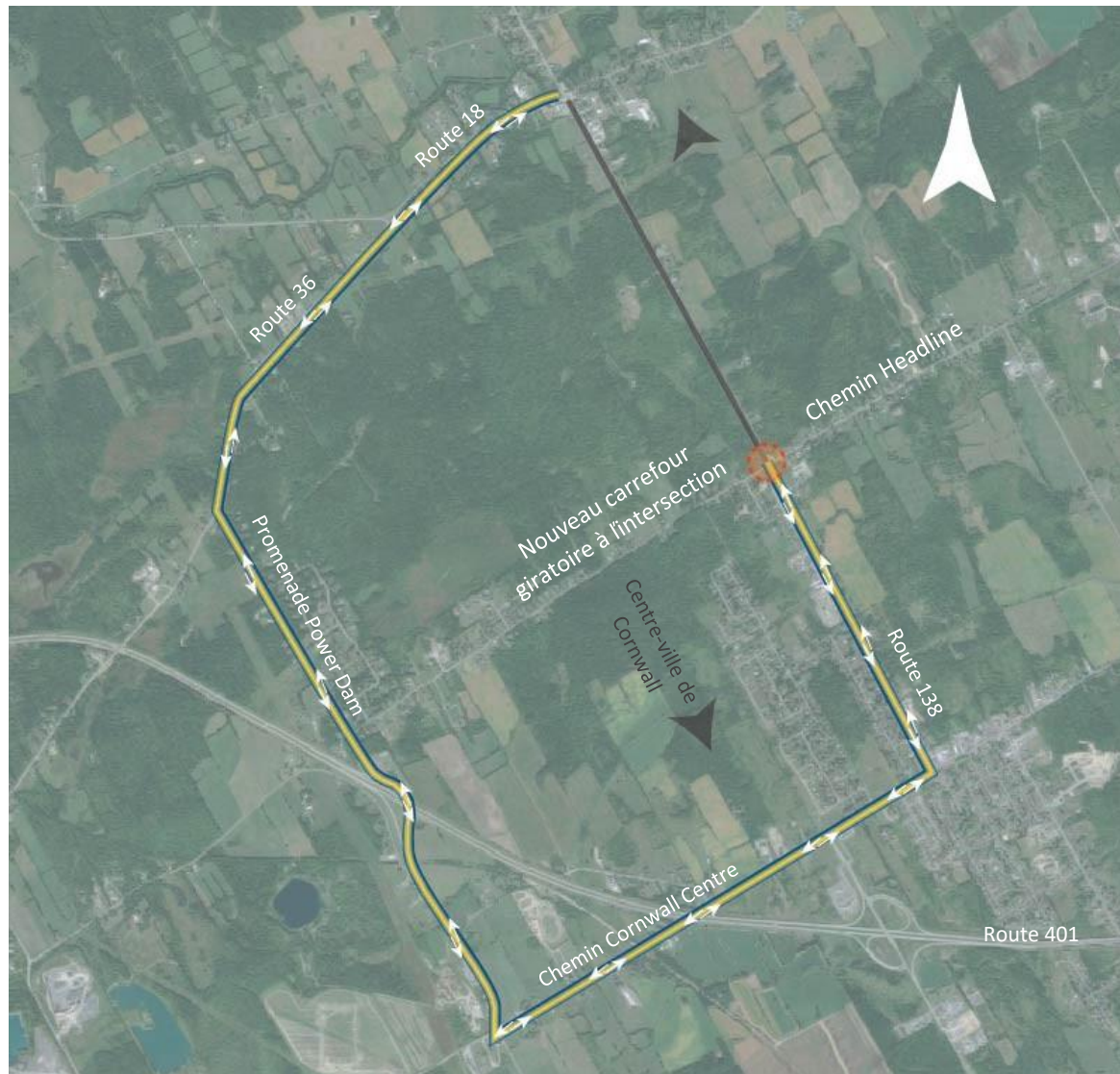
Étapes et calendrier de la construction

En attendant la disponibilité du financement et la sélection d'un entrepreneur privilégié, le Ministère prévoit de commencer la construction au printemps 2024. Les travaux proposés comprendront:

- Fermetures de voies uniques avec signalisation ou fermetures à court terme
- Détours à court terme lors de la construction des approches et du carrefour giratoire
- Fermeture à long terme de la route Headline pendant une étape de construction de l'îlot séparateur et des ré-alignements des routes sur le chemin Headline
 - Le détour temporaire de la circulation sur le chemin Headline Ouest comprendra la rue Dundas (CR 18/36) et la promenade Power Dam (CR33) du chemin Cornwall Centre
 - La route 138 demeurera ouverte à la circulation de transit
 - Le détour devrait être en place pendant environ 4 semaines



Détours



Étapes et calendrier de la construction

Dans le cadre des travaux du projet, le tronçon de la route 138 entre le chemin Cornwall Centre et le chemin de comté 43 à Monkland sera réhabilité. En général, les travaux comprendront les éléments suivants:

- Réhabilitation de la chaussée inclut la réhabilitation de l'accotement existant entièrement pavé
- Amélioration du drainage inclut le remplacement des ponceaux
- Reconstruction du trottoir à la route de comté 18
- Dégagement pour améliorer la ligne de visibilité des intersections

Ces travaux seront combinés avec le rond-point dans le cadre d'un seul contrat de construction.

Prochaines étapes

Après la tenue du présent centre d'information publique en ligne, les prochaines étapes seront les suivantes:

- examiner et répondre aux commentaires reçus
- affiner la conception détaillée et le plan d'atténuation
- préparer le rapport de conception et de construction (RCC) pour l'examen public
- achever la conception détaillée et préparation du dossier contractuel
- présenter les documents contractuels pour l'appel d'offres
- sélectionner l'entrepreneur privilégié et amorcer la construction.

Merci de participer au Centre d'information publique en ligne.

Vos commentaires sont les bienvenus. L'information est recueillie conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. Tous les commentaires, à l'exception des renseignements personnels, feront partie du dossier public.

Si vous avez des exigences en matière d'accessibilité afin de participer à ce projet, ou si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter:

M. Brad Hewton, ing.

Expert-conseil et gestionnaire de projet

Morrison Hershfield

200-2932 Baseline Road

Ottawa, ON K2H 1B1

Téléphone : (613) 739-2910 poste 1022292

Courriel : BHewton@morrisonhershfield.com

M. Dan Brandao, ing.

Ingénieur principal de projet

Ministère des Transports

1355, John Counter Boulevard, P.O. 4000

Kingston, ON K7L 5A3

Téléphone (613) 449-7916

Courriel : Dan.Brandao@ontario.ca



Nous vous encourageons à soumettre toute question ou tout commentaire aux personnes-ressources indiquées ci-dessus ou dans la section « **Personnes ressources** » du site Web du projet (<http://www.highway138roundabout.ca/FR/contact.aspx>) avant le 26 Septembre 2023.