

# Bienvenue à la séance d'information publique en ligne no 2

Autoroute 401 à  
l'échangeur Power Dam  
Drive

Étude de conception  
préliminaire et d'évaluation  
environnementale

G.W.P. 4092-19-00



30 mai 2024

# Objectif de la séance d'information publique n° 2

Le but de cette séance d'information publique en ligne est de présenter et de recevoir des commentaires sur l'étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale des améliorations à l'échangeur de l'autoroute 401 à Power Dam Drive. Cette SIP fournira :

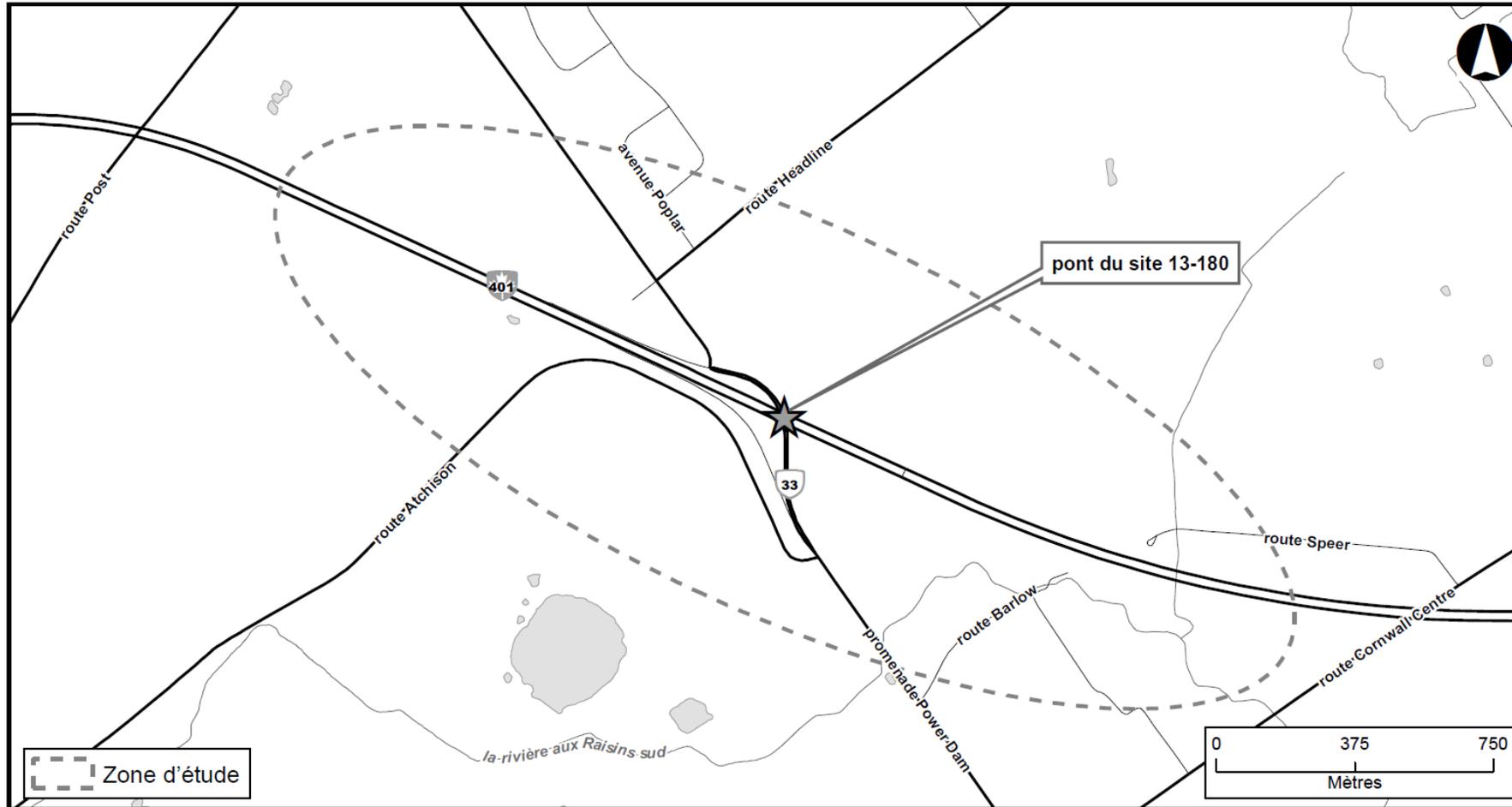
- Un sommaire de la SIP no 1
- Les résultats de l'évaluation des solutions de rechange de la liste restreinte
- La solution techniquement préférée recommandée
- Une opportunité de fournir des commentaires sur la recommandation
- Les prochaines étapes

Les membres de l'équipe du projet sont à votre disposition pour discuter de toute question concernant ce projet. Veuillez envoyer un courriel à Brad Hewton à l'adresse [bhewton@morrisonhershfield.com](mailto:bhewton@morrisonhershfield.com) (expert-conseil et gestionnaire de projet).

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. For assistance in English, please contact Brad Hewton.

Des copies numériques des documents de présentation de la SIP sont publiées sur le site Web du projet à l'adresse [www.highway401powerdam.com/FR/index.html](http://www.highway401powerdam.com/FR/index.html)

# Autoroute 401 à la Power Dam Drive – Zone d'étude



La zone d'étude du projet se trouve dans le canton de South Stormont, au sein des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry.

# Contexte du projet

Le ministère des Transports (MTO) effectue des inspections détaillées de ses ponts tous les deux ans et procède à des inspections d'entretien général de l'ensemble des ponts au moins deux fois par an. Le MTO veille à ce que ses ponts et structures soient bien entretenus et à ce que les réparations aient lieu au meilleur moment dans le cycle de vie de la structure visée.

À la suite de diverses études et inspections de routine, le MTO a récemment remis en état le pont de la Power Dam Drive en 2016, ce qui permet de prévoir le remplacement du pont dans un proche avenir.

Le ministère a retenu les services de Morrison Hershfield (maintenant Stantec) pour entreprendre l'étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale en vue de l'amélioration du remplacement du pont de Power Dam Drive (ou route de comté 33) et de l'amélioration de l'échangeur au-dessus de l'autoroute 401, dans le canton de South Stormont.

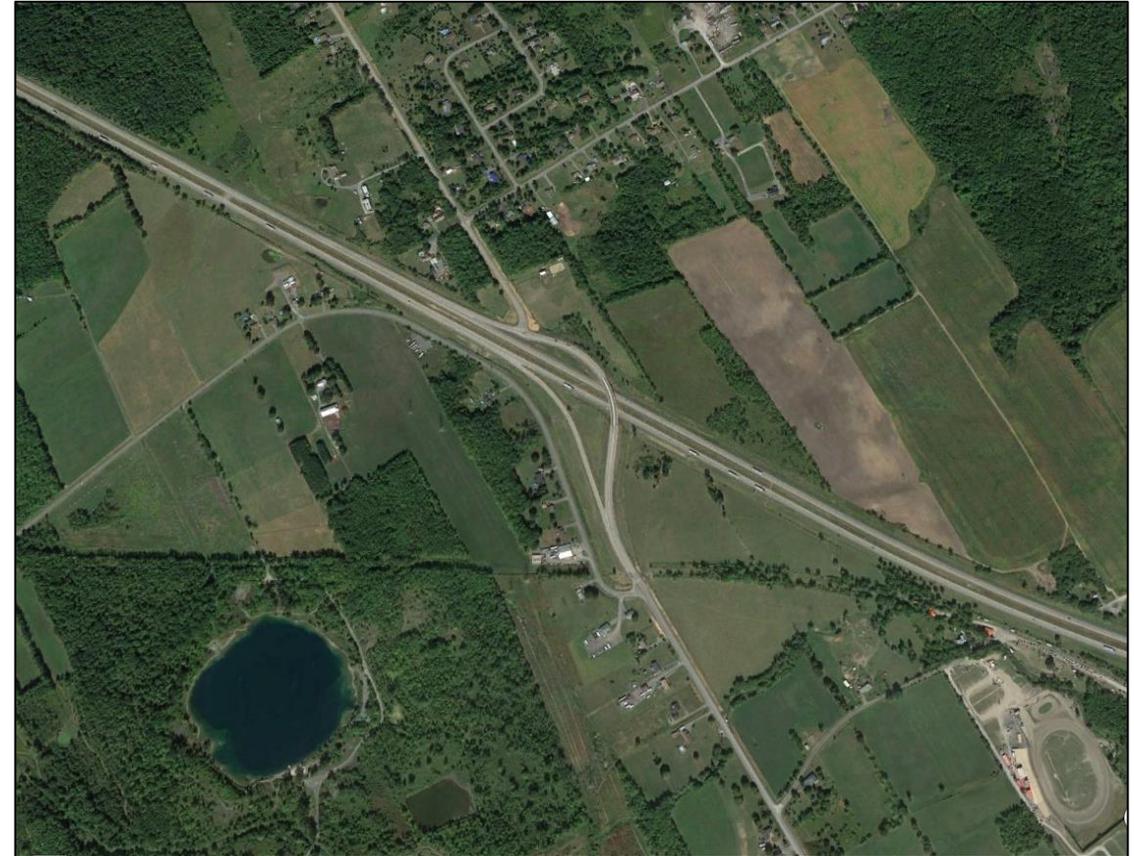


# Survol du projet

**Défi :** L'autoroute 401 est une autoroute rurale à quatre voies divisées à l'échangeur de Power Dam Drive. Le pont actuel de la Power Dam Drive approche de la fin de sa durée de vie prévue et doit être remplacé. La configuration actuelle de l'échangeur ne permet pas tous les mouvements de circulation vers et l'autoroute 401.

**Occasion :** Des alternatives raisonnables pour améliorer la configuration de la route et intégrer de futures options d'échangeur en remplaçant le pont actuel et en modifiant l'empreinte de l'autoroute 401 ont été élaborées et évaluées, menant à la sélection de la solutions privilégiée et d'un plan recommandé.

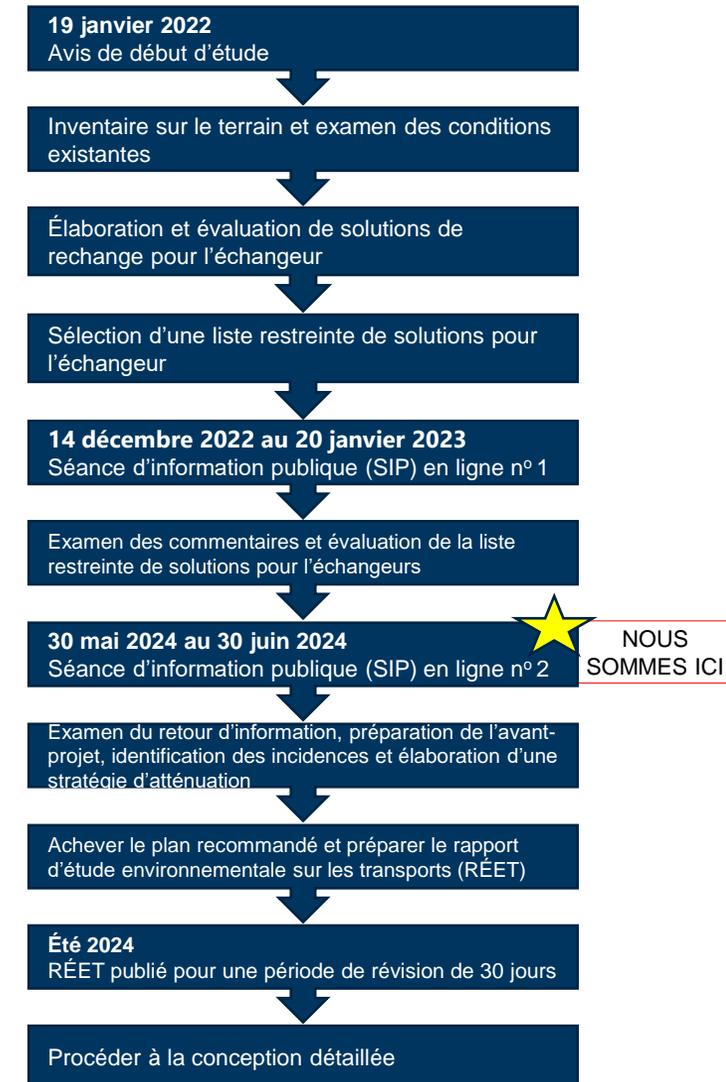
Le plan recommandé abordera les améliorations provisoires de l'échangeur et permettra des améliorations à long terme de l'échangeur et de l'autoroute 401 si un développement futur nécessite un échangeur complet. Le remplacement du pont et la reconstruction des rampes existantes constitueront la première phase, avec des améliorations de l'échangeur qui suivront dans le futur.



# Le processus d'évaluation environnementale de portée générale

- Cette étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale (ÉE) de portée générale est conforme aux exigences des projets du groupe « B » dans le cadre de l'Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales (2000).
- La consultation des parties prenantes est en cours et comprend deux cycles de SIP.
- Un rapport d'étude environnementale sur les transports (RÉET) sera préparé et mis à la disposition du public et des organismes intéressés aux fins d'examen pendant une période de 30 jours à la fin de l'étude.
- Pour plus d'informations sur le processus d'ÉE, consultez la présentation SIP no 1 sur notre site Web :

<http://www.highway401powerdam.com/FR/index.html>



# Processus d'évaluation environnementale de portée générale (2000)

Le processus d'évaluation environnementale de portée générale du MTO a été modifié en mars 2023. Comme ce projet a été lancé avant l'approbation de la modification, ce projet continue de suivre le processus d'évaluation environnementale de portée générale du MTO (2000), qui est décrit ci-dessous :



## CONCEPTION PRÉLIMINAIRE DANS LE CADRE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### Collecte des données

*Examiner l'information générale accessible et mener des études sur le terrain, au besoin, pour relever les conditions actuelles dans la zone d'étude*



Avis et site Web du projet

### Générer et évaluer

*Élaborer des solutions de rechange pour la conception préliminaire en vue de la mise au point du plan à long terme pour l'échangeur et prendre en compte les répercussions potentielles sur l'environnement naturel, socioéconomique et culturel existant*



Séances d'information publiques

### Sélectionner

*Établir le plan recommandé. Définir les mesures visant à atténuer les répercussions potentielles*

### Finaliser

*Terminer la conception préliminaire du plan recommandé ainsi que la stratégie de mise en œuvre*

Deux SIP sont organisées pour ce projet

### Production de rapports

*Documenter le processus de conception préliminaire menant au plan recommandé*



Rapport d'étude environnementale sur les transports

Sera accessible pendant 30 jours aux fins d'examen

### Autorisation

*On a satisfait aux exigences de l'évaluation environnementale de portée générale et on a autorisé le passage à la conception détaillée dans le cadre du projet*

# Pont actuel (site n° 13X-180/B0)

## Description

- Le pont de Power Dam Drive est une structure courbe en béton précontraint par post-tension qui a été construite vers 1967.
- Le pont est composé de quatre (4) travées, pour une longueur totale de 92,4 mètres.
- Le pont comporte deux (2) voies de circulation et de larges bordures avec des murs de séparation en béton de chaque côté, au-dessus de l'autoroute 401.

## Condition

- Bien que le pont de Power Dam Drive soit en assez bon état dans l'ensemble, il approche de la fin de sa durée de vie prévue.
- La dernière réhabilitation a été achevée en 2016.



Pont de Power Dam Drive

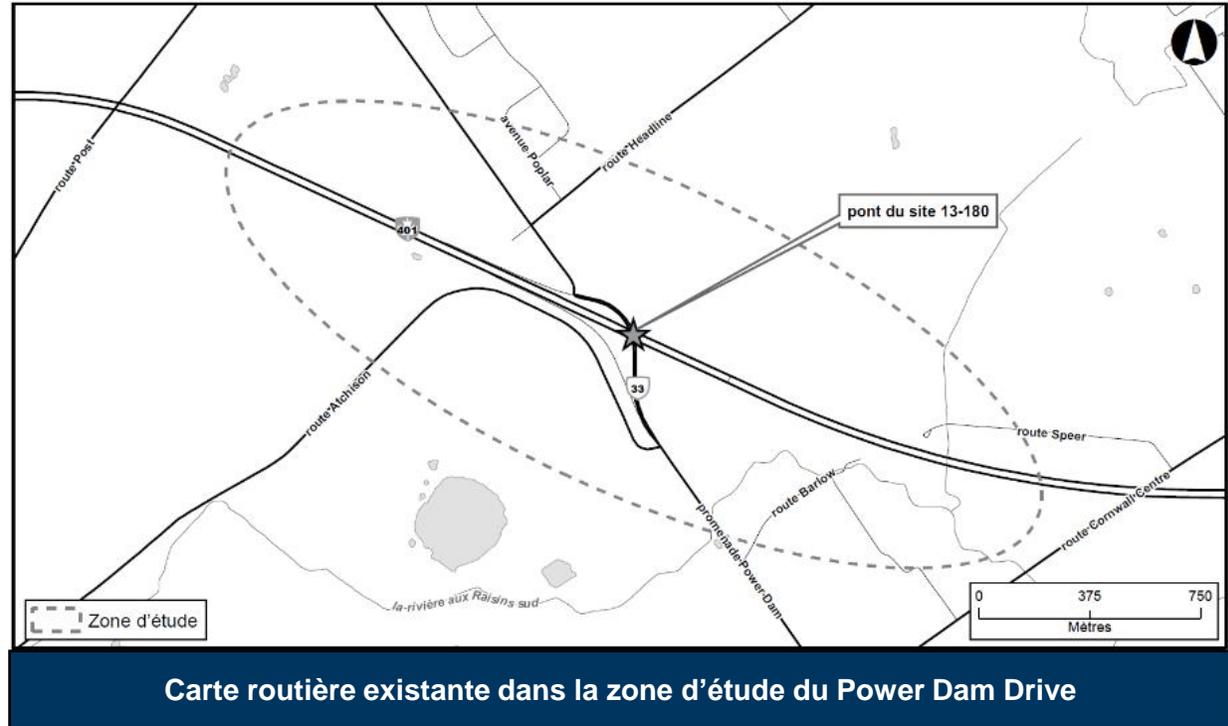
# Configuration actuelle de la route

## Autoroute 401

- À proximité de la structure, l'autoroute 401 comporte deux voies dans chaque direction et un terre-plein gazonné.
- La limite de vitesse est de 110 km/h.
- L'autoroute 401 dessert un important corridor dans l'est de l'Ontario et au Québec.
- Il y a actuellement une bretelle de sortie en direction est et une bretelle d'entrée en direction ouest.

## Power Dam Drive (route de comté 33)

- Power Dam Drive (route de comté 33) est une route municipale à deux voies qui traverse l'autoroute 401 dans le sens nord-sud.
- La limite de vitesse est de 80 km/h.
- Les intersections voisines comprennent le chemin Atchison au sud et le chemin Headline au nord.
- Le tracé actuel s'harmonise mal avec les limites de vitesse établies.



# Aperçu des enquêtes environnementales

Dans le cadre de cette étude de conception préliminaire et d'ÉE de portée générale, une série d'études sont en cours de réalisation pour recueillir des informations environnementales et techniques principales afin de :

- confirmer et documenter les conditions naturelles, sociales, économiques, culturelles et techniques existantes (base de référence) dans la zone d'étude du projet;
- confirmer les répercussions prévues (ou attendues) du projet;
- élaborer des mesures de protection de l'environnement et des mesures d'atténuation connexes applicables pour atténuer ou minimiser les répercussions prévues du projet.

Les enquêtes/études sur le terrain qui se dérouleront tout au long de l'étude concerneront ce qui suit :

- évaluation des poissions et de leur habitat;
- évaluation de l'écosystèmes terrestres;
- études d'évaluation des impacts;
- évaluation archéologique – phase 1;
- évaluation des ressources du patrimoine culturel;
- étude de synthèse sur la contamination.

Pour plus d'informations sur ces études, consultez la présentation SIP no 1 sur notre site Web.



# Résumé des conditions existantes

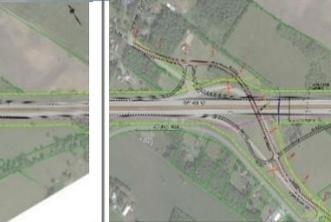
- **Poisson et habitat des poissons** – Le système de drainage existant pour l'échangeur comprend 26 ponceaux, 9 bassins collecteurs et des fossés en bordure de route. Il existe deux affluents cartographiés de la rivière Raisin Sud situés à 930 m à l'ouest du pont et à 450 m à l'est du pont. Les deux sont considérées comme des milieux à température élevée.
- **Habitat terrestre** – La zone d'étude peut être caractérisée comme étant principalement rurale et agricole, avec des habitations résidentielles rurales à proximité et des terres boisées. Une grande partie des terres est utilisée pour des opérations agricoles actives. Des terres humides isolées non évaluées à l'ouest du chemin Atchison et à l'est de l'échangeur, ainsi que des terres boisées à l'est, à l'ouest et au nord de l'échangeur se trouvent également dans la zone d'étude.
- **Espèces en péril (EPS) et habitat faunique important (HFI)** – Il existe un habitat potentiel de repos des chauves-souris en péril situé dans des boisés privés immédiatement adjacents à la zone d'étude (16 arbres de cavités potentielles pour les chauves-souris identifiés lors des relevés des clôtures). Un seul noyer cendré de 2 cm de diamètre à hauteur de poitrine se trouve également dans la zone d'étude, ainsi qu'une observation confirmée de la sturnelle des prés dans une communauté de prairie immédiatement adjacente à l'autoroute 401 et à Power Dam Drive. De plus, les oiseaux migrateurs suivants ont été entendus de manière audible ou observés visuellement dans la zone d'étude : Bruant des prés, Jaseur des cèdres et Bécasse d'Amérique.
- **Archéologie** – Aucun site archéologique enregistré n'est situé à moins d'un kilomètre d'une partie de la zone d'étude. Une fois la solution techniquement préférée est confirmée, une évaluation archéologique limitée de phase 2 sera requise dans les emprises où les zones à potentiel archéologique seront touchées par les travaux proposés.
- **Patrimoine culturel** – Un examen des antécédents n'a révélé aucune caractéristique de valeur en matière de patrimoine culturel précédemment identifiée dans la zone d'étude. Sept caractéristiques ont été identifiées au cours des travaux sur le terrain, soit quatre ressources patrimoniales bâties potentielles et trois paysages patrimoniaux culturels potentiels.
- **Contamination** – Un matériau potentiellement contaminant (MPC) a été identifié sur place dans la zone d'étude.
- **Environnement social** – La zone d'étude est principalement rurale et agricole avec un groupe d'habitations résidentielles rurales situées à 300 m au nord du pont existant. Plusieurs résidences sont situées plus près du pont le long du chemin Atchison, au sud de l'autoroute 401.
- **Services publics** – La zone d'étude est traversée du nord au sud par deux lignes aériennes de transport d'électricité d'Hydro One de 230 kV, qui la traversent du côté ouest de Power Dam Drive. Il est prévu que cela aura des impacts sur les lignes de transmission. Impacts du gaz souterrain à confirmer.

# Résumé du SIP no 1

- Environ six commentaires ont été reçus au cours de la période d'examen en ligne de la SIP.
- Les principaux sujets des commentaires exprimés comprenaient :
  - Le remplacement n'est pas nécessaire – Abordé en expliquant la nécessité de remplacer la structure en raison de son âge et de son état.
  - Emplacement du viaduc à l'est du viaduc existant – Abordé en fournissant des précisions sur la nécessité du projet et sur la manière dont la configuration existante limite les choix de conception.
  - Risques naturels et éléments du patrimoine naturel dans la zone – Abordé à la mise à disposition d'informations.

# Évaluation des solutions de rechange de la liste longue

- Avant le SIP no 1, une longue liste de solutions a été élaborée sous réserve d'une évaluation grossière afin de réduire les options à une liste restreinte pour une évaluation plus approfondie. Les résultats de l'évaluation sont résumés ci-dessous.

	Solution 1 Ne rien faire	Solution 2 Pont droit, inclinaison de 60 degrés au pont existant	Solution 3 Pont droit, inclinaison de 35 degrés, Parclo AB	Solution 4 Pont droit, inclinaison de 89 degrés, Parclo A2 au sud du pont	Solution 5 Pont droit, inclinaison de 60 degrés, Parclo B2 au nord du pont, losange au sud du pont
Schéma de solution					
Sommaire					
Avantages clés	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aucun impact potentiel sur les propriétés ou les bâtiments privés</li> <li>✓ Aucun impact sur l'environnement naturel</li> <li>✓ Aucun frais à court terme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Faibles impacts immobiliers</li> <li>✓ Faible incidence globale sur l'environnement naturel</li> <li>✓ Impacts sur l'environnement naturel</li> <li>✓ Déplacement partiel de lignes électriques</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Impacts environnementaux modérés</li> <li>✓ Power Dam Drive passe de façon continue et directe</li> <li>✓ Maintenir la vitesse nominale des deux côtés de l'autoroute 401</li> <li>✓ Alignement tangentiel à la structure</li> <li>✓ Ne nécessite pas de détour à temps plein lors de la construction du nouveau pont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impacts immobiliers modérés</li> <li>✓ Faibles impacts environnementaux</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Disposition structurelle préférée</li> <li>✓ Le mouvement O-N est pris en compte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impacts immobiliers modérés</li> <li>✓ Faibles impacts environnementaux</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Déplacement partiel de lignes électriques</li> <li>✓ La circulation de transit sur Power Dam n'a pas à gérer une déviation brusque au nord de l'autoroute 401</li> <li>✓ Le mouvement O-N est pris en compte</li> </ul>
Inconvénients clés	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Aucune nouvelle connexion fournie</li> <li>✗ Les mouvements O-N ne sont pas pris en compte</li> <li>✗ Les demandes de voies d'accès à court et à long terme ne seront pas satisfaites</li> <li>✗ Ne répond pas aux objectifs de l'étude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Un détour est requis pendant toute la durée des travaux</li> <li>✗ Power Dam Drive n'est pas continu au nord de l'autoroute 401 pour la circulation de transit</li> <li>✗ Les mouvements O-N ne sont pas pris en compte</li> <li>✗ Impacts sur les propriétés privées et les bâtiments</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Déplacement de lignes électriques</li> <li>✗ Un angle d'inclinaison élevé n'est pas souhaitable du point de vue structurel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Déplacement de lignes électriques</li> <li>✗ Power Dam Drive n'est pas continu au nord de l'autoroute 401 pour la circulation de transit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Un détour est requis pendant toute la durée des travaux</li> <li>✗ Déplacement de lignes électriques</li> <li>✗ Impacts élevés sur la qualité de l'eau, le volume de ruissellement et le débit de pointe</li> </ul>
Recommandation	<b>REPORTER</b> (à des fins de comparaison)	<b>NE PAS REPORTER</b>	<b>REPORTER</b>	<b>NE PAS REPORTER</b>	<b>REPORTER</b>

# Évaluation des solutions de rechange de la liste longue

	Solution 6 Pont incurvé, inclinaison de 60 degrés, Parclo B2	Solution 7 Pont Droit, Décret 60 Inclinaison, Parclo B2 Sud du Pont	Solution 8 Pont droit, inclinaison de 41 degrés, échange à un seul diamant	Solution 9 Pont incurvé, inclinaison de 49 degrés, Parclo A2	Solution 10 Pont droit, inclinaison de 90 degrés, Parclo A2
<b>Schéma de solution</b>					
<b>Sommaire</b>					
<b>Avantages clés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Faibles impacts immobiliers</li> <li>✓ Faible empreinte globale sur l'environnement naturel</li> <li>✓ Déplacement partiel de lignes électriques</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Impacts environnementaux modérés</li> <li>✓ Power Dam II n'est pas nécessaire de traverser la circulation pour gérer une déviation brusque au nord de l'autoroute 401</li> <li>✓ Maintenir la vitesse nominale des deux côtés de l'autoroute 401</li> <li>✓ Le mouvement O-N est pris en compte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Déplacement partiel de lignes Électriques</li> <li>✓ Impacts environnementaux modérés</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Power Dam II n'est pas nécessaire de traverser la circulation pour gérer une déviation brusque au nord de l'autoroute 401</li> <li>✓ Alignement tangentiel sur la structure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Impacts environnementaux modérés</li> <li>✓ La circulation de transit sur Power Dam Drive n'a pas à gérer une déviation brusque au nord de l'autoroute 401</li> <li>✓ Maintenir la vitesse nominale des deux côtés de l'autoroute 401</li> <li>✓ Alignement tangentiel sur la structure</li> <li>✓ Ne nécessite pas de détour à temps plein lors de la construction du nouveau pont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disposition d'échange plus typique</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Tous les mouvements sont acceptés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disposition d'échange plus typique</li> <li>✓ Des rampes vers/depuis l'est pourront être ajoutées à l'avenir</li> <li>✓ Tous les mouvements sont acceptés</li> <li>✓ Structure droite</li> </ul>
<b>Inconvénients clés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Structure complexe et plus coûteuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Aucune vitesse constante en raison du rond-point au nord de l'autoroute 401</li> <li>✗ Aucune vitesse constante en raison du rond-point au sud de l'autoroute 401</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Un angle d'inclinaison élevé n'est pas souhaitable du point de vue de la structure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Impacts immobiliers élevés</li> <li>✗ Impacts environnementaux élevés</li> <li>✗ Coût élevé</li> <li>✗ Plus grand impact sur les services publics</li> <li>✗ Structure complexe</li> <li>✗ Prévoir deux rampes par direction peut ne pas être nécessaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Impacts immobiliers élevés importants</li> <li>✗ Impacts environnementaux élevés</li> <li>✗ Réalignement majeur de Power Dam Drive et introduction d'une grande courbe</li> <li>✗ Voies auxiliaires supplémentaires nécessaires pour respecter les lignes de signalisation qui ne sont pas justifiées en fonction des volumes de circulation</li> </ul>
<b>Recommandation</b>	<b>REPORTER</b>	<b>NE PAS REPORTER</b>	<b>REPORTER</b>	<b>NE PAS REPORTER</b>	<b>NE PAS REPORTER</b>

Après avoir terminé l'évaluation de la longue liste de solutions, l'équipe d'étude a reporté 5 solutions et entrepris une évaluation détaillée des 5 solutions de la liste restreinte pour recommander la solution techniquement préférée. Pour examiner plus en détail la conception des solutions de rechanges de la liste longue, veuillez vous référer à ce qui suit <https://highway401powerdam.azurewebsites.net/FR/Documents/Long%20List%20Alternatives.pdf>.

# Évaluation des solutions de la liste restreinte

La liste restreinte des solutions représente les options qui ont la meilleure capacité à résoudre les problèmes futurs de capacité et d'exploitation, à améliorer les conditions de sécurité et à minimiser les impacts globaux sur l'environnement naturel, social, économique et culturel.

Les options reportées à la liste restreinte de solutions sont les suivantes :

- Solution 1 : ne rien faire
- Solution 3 : Parclo AB
- Solution 5 : Parclo B2 – Nord
- Solution 6 : Parclo B2 – Sud
- Solution 8 : Échange en diamants

Ces options de la liste restreinte de solutions ont été affinées au cours du processus d'évaluation et du plan de développement de la conception.

# Solutions à la liste restreinte

## Solution 1 : Ne rien faire

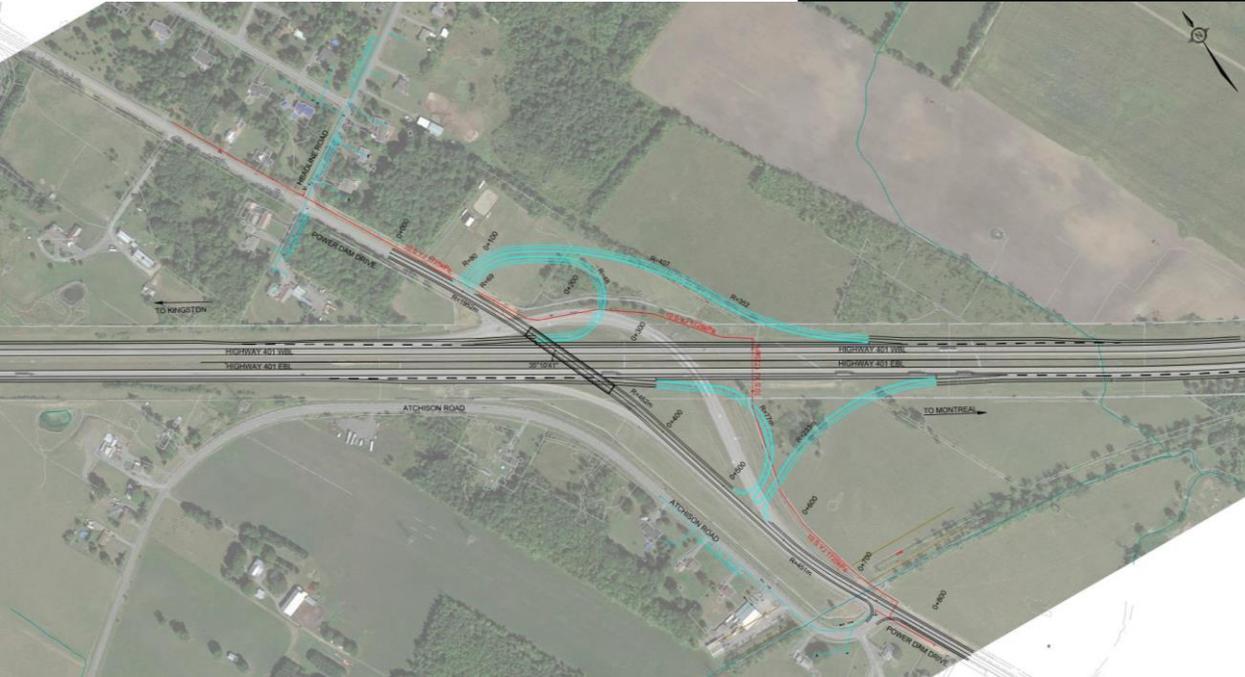


Solution 1 : Ne rien faire implique le remplacement de l'échangeur existant par un nouvel échangeur sur l'emplacement existant avec la configuration actuelle. Cette option n'implique aucune modification provisoire à l'échangeur pour améliorer la configuration de la route ou intégrer de futures options d'échangeur.

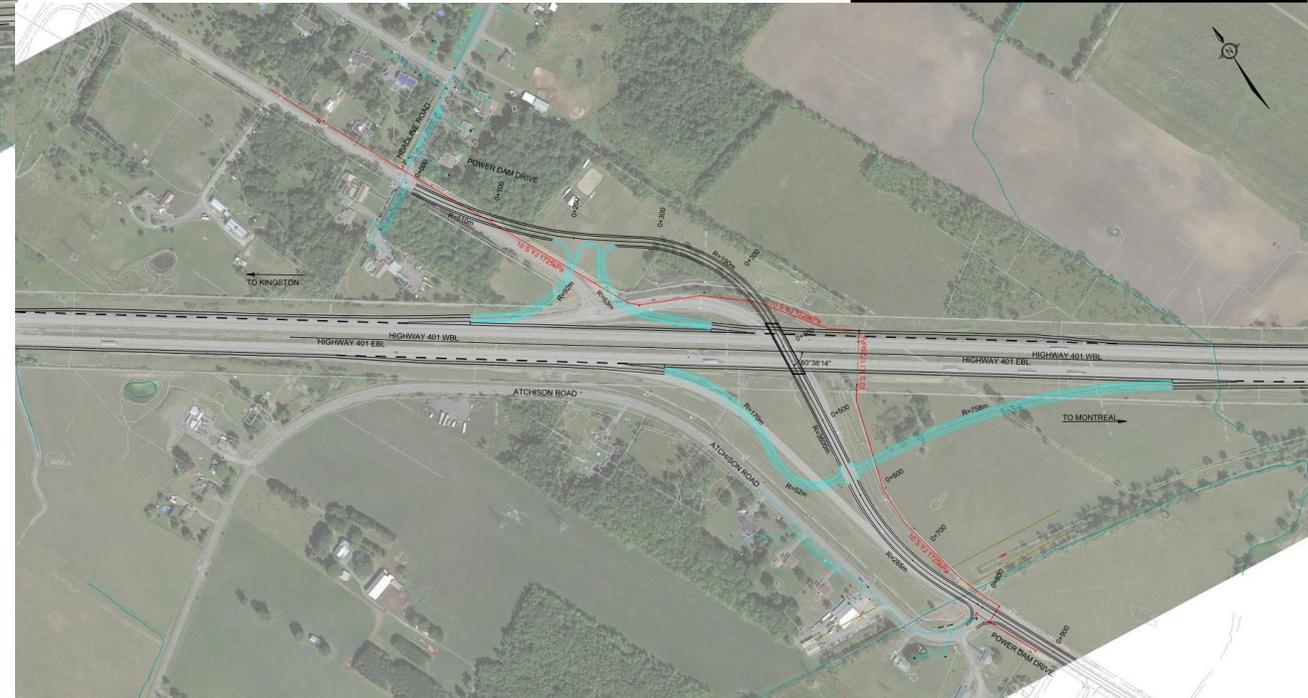
Bien que cette solution implique des impacts limités par rapport aux autres solutions présélectionnées, elle ne répond finalement pas aux besoins actuels ou futurs de l'autoroute 401 à Power Dam Drive et a été utilisée uniquement à des fins de comparaison.

# Solutions de la liste restreinte

Solution 3 : Parco AB



Solution 5 : Parco B2 - Nord

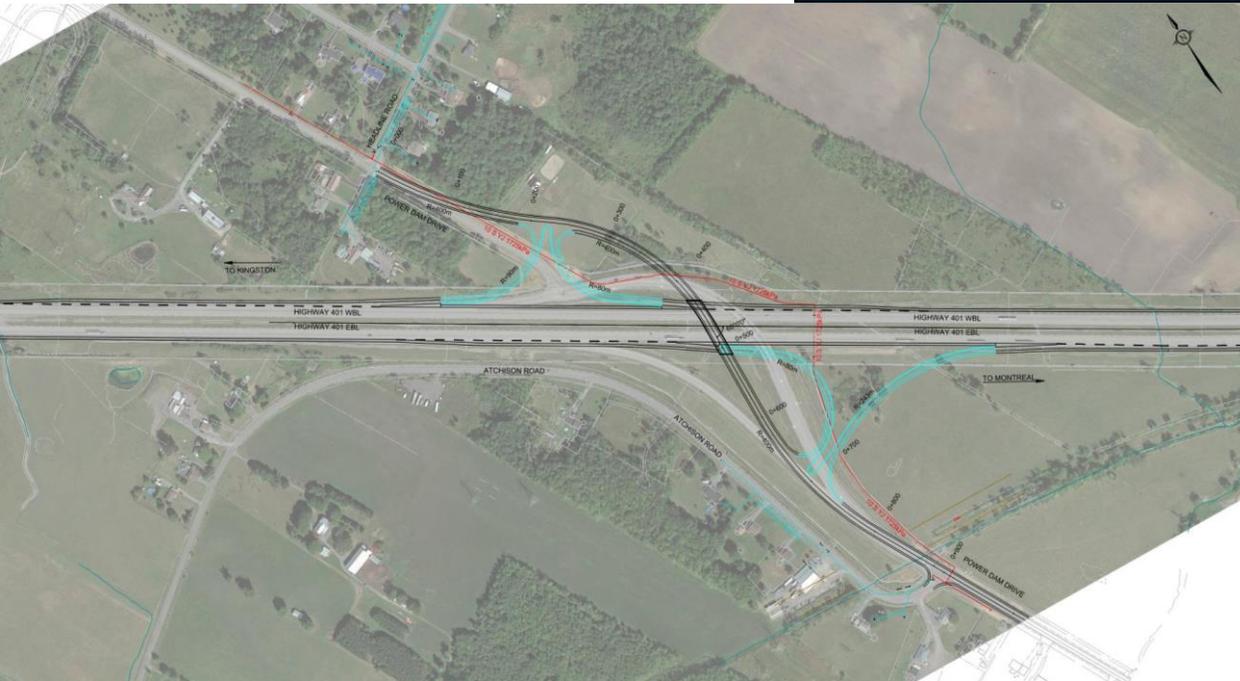


Pour examiner plus en détail la conception des solutions de la liste restreinte, veuillez vous référer à ce qui suit

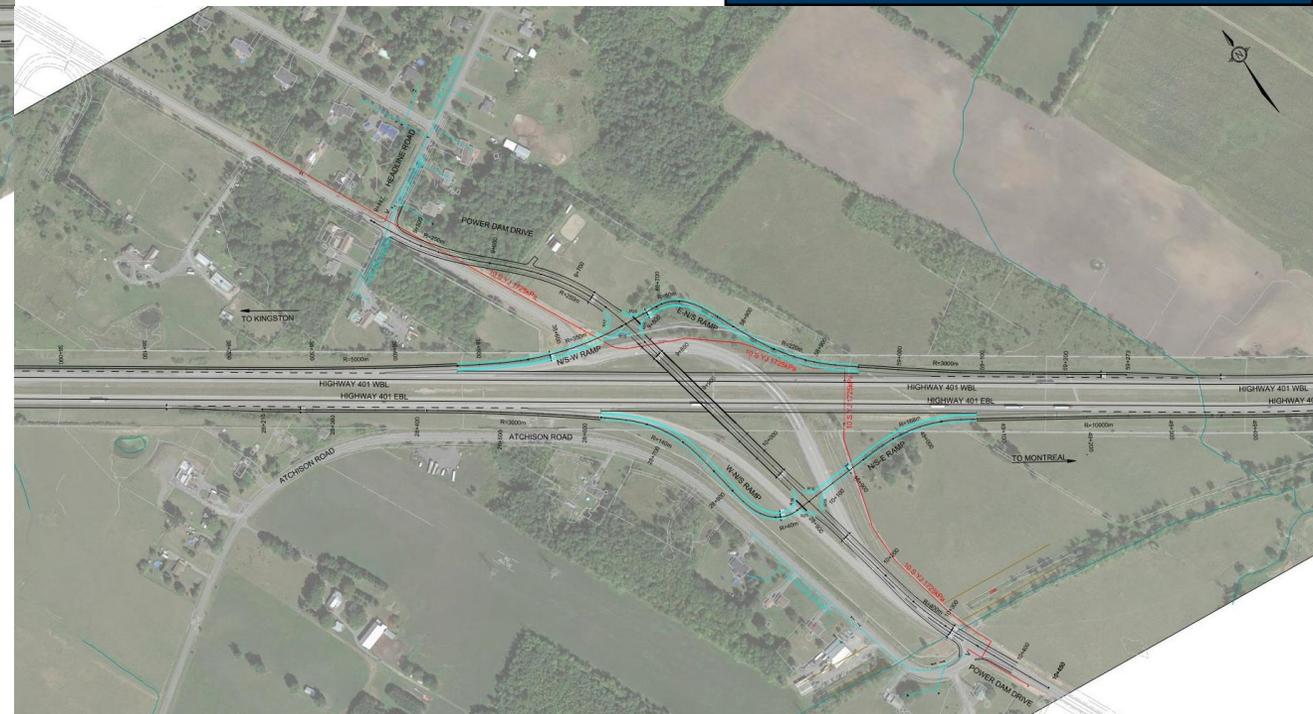
<https://highway401powerdam.azurewebsites.net/FR/Documents/Short%20List%20Alternatives.pdf>.

# Solutions de la liste restreinte

Solution 6 : Parclo B2 – Sud



Solution 8 : Échange Diamant



Pour examiner plus en détail la conception des solutions de la liste restreinte, veuillez vous référer à ce qui suit  
<https://highway401powerdam.azurewebsites.net/FR/Documents/Short%20List%20Alternatives.pdf>.

# L'évaluation des solutions de rechange de la liste restreinte

Composante de d'évaluation	Critères d'évaluation	Solution 1 : Ne rien faire	Solution 3 : Parclo AB	Solution 5 : Parclo B2 Nord	Solution 6 : Parclo B2 Sud	Solution 8 : Échangeur en diamant
Transport	Niveau de service / Retards					
	Impacts sur les routes municipales					
	Transport actif					
	Configuration de la rampe					
	Disposition de la structure					
	Zones de conflits/Risques de collision					
	Besoins futurs en matière d'échangeur					
Constructabilité	Coût de construction					
	Conflits potentiels entre services publics					
	Impacts de la construction					



# L'évaluation des solutions de rechange de la liste restreinte

	Critères d'évaluation	Solution 1 : Ne Rien Faire	Solution 3 : Parclo AB	Solution 5 : Parclo B2 Nord	Solution 6 : Parclo B2 Sud	Solution 8 : Échangeur Diamant
Environnement (naturel et sociale/culturel)	Habitat des poissons					
	Faune/Habitat					
	Ressources hydriques					
	Impacts sur la propriété					
	Agriculture					
	Archéologie					



Pour examiner plus en détail la conception des solutions de la liste restreinte, veuillez-vous référer à ce qui suit <https://highway401powerdam.azurewebsites.net/FR/Documents/Short%20List%20Alternatives.pdf>.

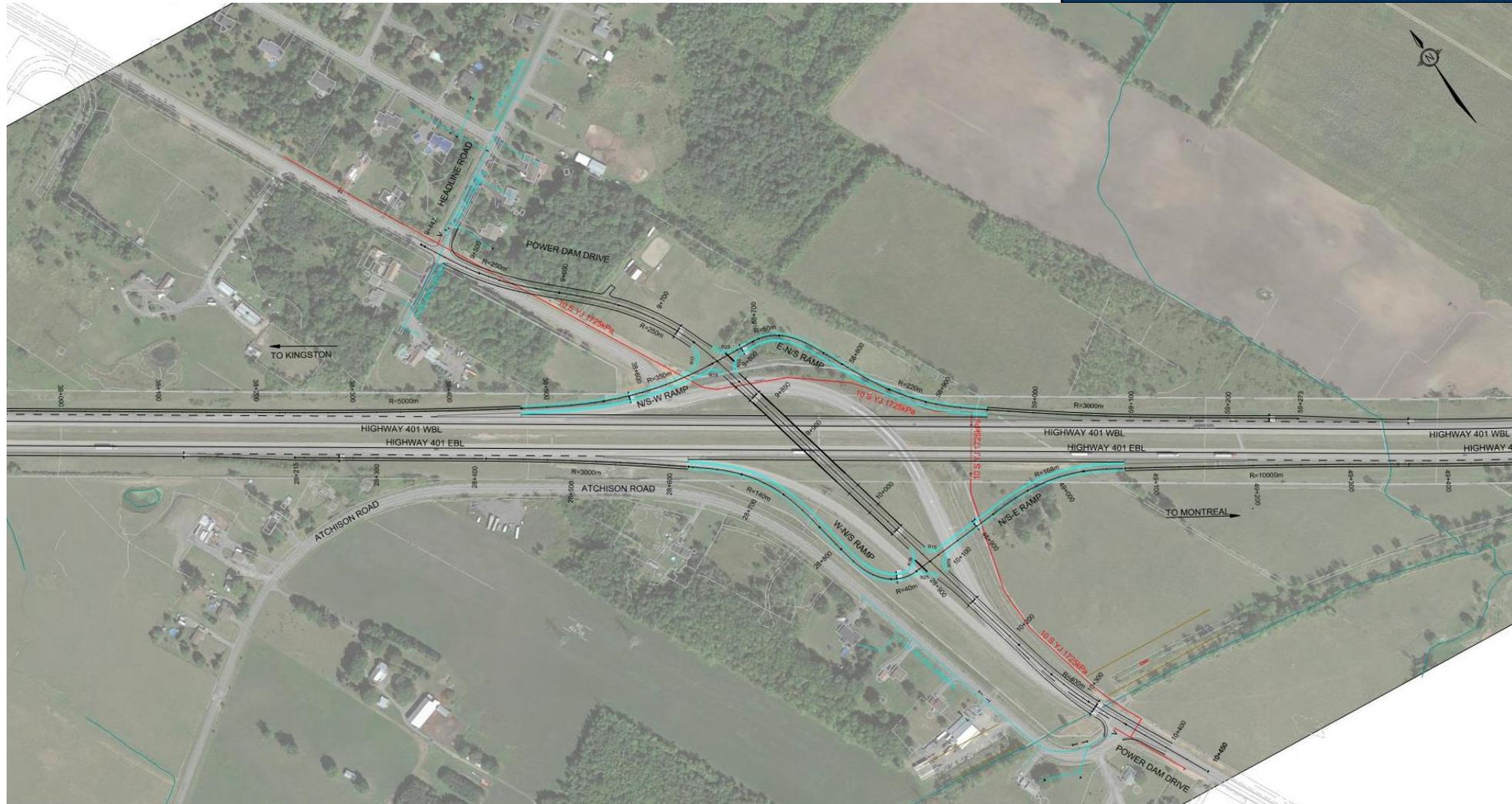
# Résultats de l'évaluation

	Composante de d'évaluation	Solution 1 : Ne Rien Faire	Solution 3 : Parclo AB	Solution 5 : Parclo B2 Nord	Solution 6 : Parclo B2 Sud	Solution 8 : Échangeur Diamant
Sommaire d'évaluation	Transport					
	Constructibilité/Coût					
	Environnement					
	Dans l'ensemble					
	Resultats	Pas recommandée	Pas recommandée	Pas recommandée	Pas recommandée	<u>Recommandée</u>

- D'après les résultats de l'évaluation pondérée, **Solution 8 : l'échangeur en diamant** est la solution techniquement préférée recommandée. Cette solution permet d'atteindre les objectifs de l'étude en répondant aux besoins actuels et futurs, tout en ayant le moins d'impacts possible sur les composantes de l'évaluation que sont le transport, la constructibilité/le coût et l'environnement.
- Dans le cadre du plan recommandé, il est proposé de construire un échangeur partiel entre-temps pour garantir que les futures rampes pourront être installées lorsqu'un échangeur complet est justifié.
- En attendant l'achèvement de l'ÉE et sous réserve du financement, cette solution techniquement privilégiée passera à la conception détaillée et éventuellement à la construction.

# Solution techniquement préférée recommandée

Solution 8 : Échange de diamant



# Implantation de l'échangeur

- L'analyse de la circulation effectuée par l'équipe chargée de l'étude a révélé qu'il n'est pas nécessaire de construire un échangeur complet aux horizons de conception de 10 et 20 ans après la construction, compte tenu des volumes de circulation et des projections de croissance actuelles. Toutefois, à terme, une augmentation de la capacité de l'autoroute 401 et de la Power Dam Drive pourrait s'avérer nécessaire.
- Pour répondre à ce besoin futur, un échangeur partiel est proposé. Cet échangeur partiel sera construit dans l'intervalle afin de s'assurer que les futures bretelles pourront être aménagées lorsqu'un échangeur complet sera justifié. L'approche progressive avec la «configuration provisoire» est proposée pour coïncider avec le remplacement du pont et le réalignement des bretelles existantes pour les relier à la nouvelle structure et à l'alignement de Power Dam Drive.
- L'échangeur partiel maintiendra le niveau de service avec l'échangeur de Brookdale à l'est.
- Les impacts environnementaux potentiels résultant de la solution de rechange techniquement préférée comprennent l'enlèvement de la végétation, les impacts sur la faune et son habitat à cause de la construction, des impacts mineurs sur l'habitat des poissons se produiront dans un habitat peu sensible, ainsi que les impacts sur les espèces en péril. Afin de garantir que les impacts environnementaux soient minimisés, des mesures d'atténuation et des créneaux horaires seront mis en œuvre pendant la construction.
- Pour mettre en œuvre l'alternative techniquement préférée, l'acquisition de propriétés sera nécessaire. Des discussions préliminaires sont actuellement en cours avec les propriétaires concernés.



# Itinéraires de détour possibles pendant les travaux

La construction des améliorations prévues à l'autoroute 401 et à la Power Dam Drive nécessitera la fermeture de routes.

Les fermetures retenues, les durées et les itinéraires seront confirmés au cours de la phase de conception détaillée du projet, mais les itinéraires suivants sont actuellement à l'étude dans le cadre de la conception préliminaire.



- Fermeture de l'autoroute 401 et des bretelles : Les fermetures pour l'érection des poutres et les raccordements aux rampes sont envisagées dans le cadre de l'avant-projet sommaire. Un détour par Brookdale, l'autoroute 2 et Moulinette est possible.
- Power Dam Drive : Des fermetures pour les raccordements et les changements de nivellement sont nécessaires. Des déviations locales sont possibles par le chemin Cornwall Centre ou la route de comté 36.

# Prochaines étapes et comment rester informé

À la suite de cette SIP en ligne, nous allons :

- répondre aux commentaires reçus;
- affiner les résultats en fonction de la rétroaction reçue durant les consultations, au besoin;
- préparer le rapport d'étude environnementale sur les transports (RÉET) en vue d'une période de 30 jours d'examen par le public et les organismes intéressés;
- achever la conception préliminaire.

Merci de participer à cette SIP en ligne.

Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires en utilisant le formulaire de commentaires en ligne accessible sur le site Web du projet, à l'adresse <http://www.highway401powerdam.com/FR/index.html>, ou en envoyant un courriel à l'un ou l'autre des membres de l'équipe de projet indiqués ci-dessous. Nous vous serions très reconnaissants de nous faire parvenir vos commentaires d'ici le **30 juin 2024**.

**M. Abdallah Anabtawi, ing.**

Chargé de projet  
Ministère des Transports  
1355, boulevard John Counter, CP 4000  
Kingston (Ontario) K7L 5A3  
Téléphone : 613 484-2593  
Courriel : [abdallah.anabtawi@ontario.ca](mailto:abdallah.anabtawi@ontario.ca)

**M. Brad Hewton, ing.**

Chargé de projet de la société d'experts-conseil  
Morrison Hershfield  
200-2932, chemin Baseline  
Ottawa (Ontario) K2H 1B1  
Téléphone : 613 739-2910, poste 1022292  
Courriel : [bhewton@morrisonhershfield.com](mailto:bhewton@morrisonhershfield.com)



**Pendant toute la durée de l'étude, on mènera des consultations et des démarches de mobilisation auprès de communautés autochtones, du grand public, d'organismes de réglementation, d'administrations municipales, de services d'urgence, de fournisseurs de transport scolaire par autobus et d'entreprises de services publics.**