

Séance d'information publique concernant l'étude de l'échangeur entre l'autoroute 401 et la promenade Lauzon

Étude de conception préliminaire et
évaluation environnementale de portée
générale

GWP 3028-23-00

hwy401lauzon.ca



Inscrivez-vous



Avisez-nous si vous avez des besoins en matière d'accessibilité



Clavardez avec l'équipe du projet



Remplissez une fiche de commentaires

Bienvenue sur le site de la séance d'information publique

L'objectif de la séance d'information publique (SIP) est de présenter le projet et de recueillir votre avis sur ce dernier :

- Aperçu de l'étude et processus suivi
- Conditions existantes et informations générales
- Solutions de rechange concernant l'échangeur
- Évaluation des solutions de rechange
- Solution privilégiée sur le plan technique
- Mesures préliminaires de protection et d'atténuation environnementales

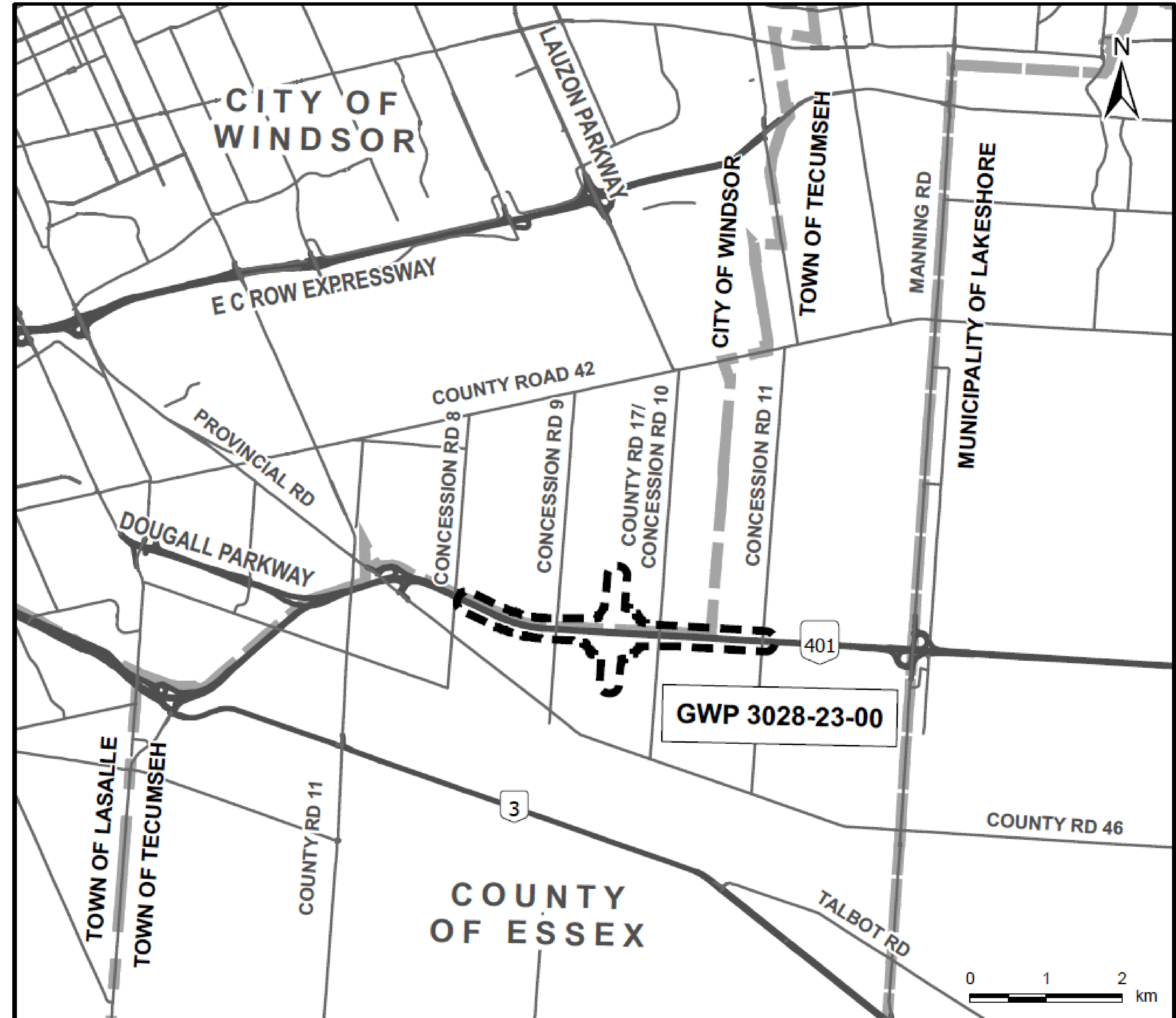
Les informations relatives à la présente séance sont disponibles sur le site Web du projet www.hwy401lauzon.ca

Le projet

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a retenu les services de Stantec Experts-conseils ltée pour réaliser l'étude de conception préliminaire et l'évaluation environnementale de portée générale (EE de portée générale) d'un nouvel échangeur reliant la promenade Lauzon à l'autoroute 401. La zone d'étude est située dans la ville de Windsor et la ville de Tecumseh, dans le comté d'Essex.

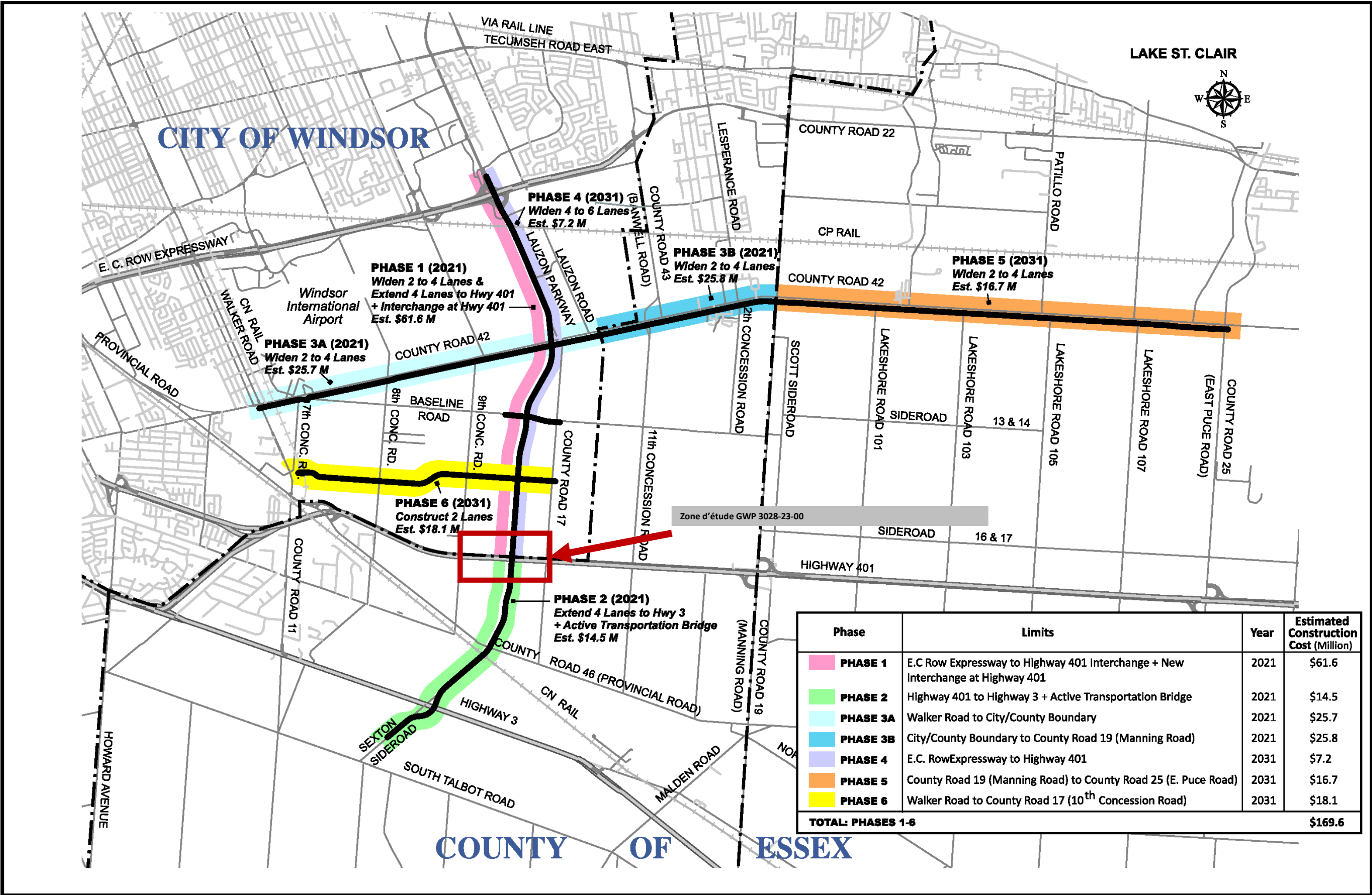
Cette étude vise à identifier et à évaluer les solutions de conception de l'échangeur pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport dans la zone d'étude.

La présente étude à propos de l'échangeur s'appuiera sur l'évaluation environnementale de portée générale pour les infrastructures municipales qui fut réalisée précédemment pour la promenade Lauzon, et qui comprenait une proposition d'échangeur sur l'autoroute 401. L'évaluation précédente a été réalisée il y a plus de 10 ans. La présente étude portera sur les solutions d'échangeur précédemment proposées; elle prendra en compte les normes et réglementations en vigueur, mettra à jour les conditions existantes et fera progresser la conception de l'échangeur afin de pouvoir passer à l'étape de conception détaillée.



Zone d'étude

Rapport d'étude environnementale de la promenade Lauzon





Lauzon Parkway Improvements
Class Environmental Assessment Study
Environmental Study Report

IMPLEMENTATION PHASES

Exhibit

7-2

REE de 2014 montrant le tracé proposé pour la promenade Lauzon (rose et vert)

- Le MTO, la ville de Windsor et le comté d'Essex ont réalisé une étude d'évaluation environnementale (EE) de portée générale pour les infrastructures municipales afin de répondre aux besoins futurs de la promenade Lauzon, de la route de comté 42 et de la future artère est-ouest.
- Un rapport d'étude environnementale (REE) daté de janvier 2014 et un addenda de mai 2015 documentent l'étude d'EE de portée générale et ont été réalisés conformément à l'évaluation environnementale de portée générale (octobre 2000, modifiée en 2007 et 2011).

Pour toute question concernant le rapport d'étude environnementale précédemment réalisé ou la promenade de Lauzon, veuillez vous adresser à :

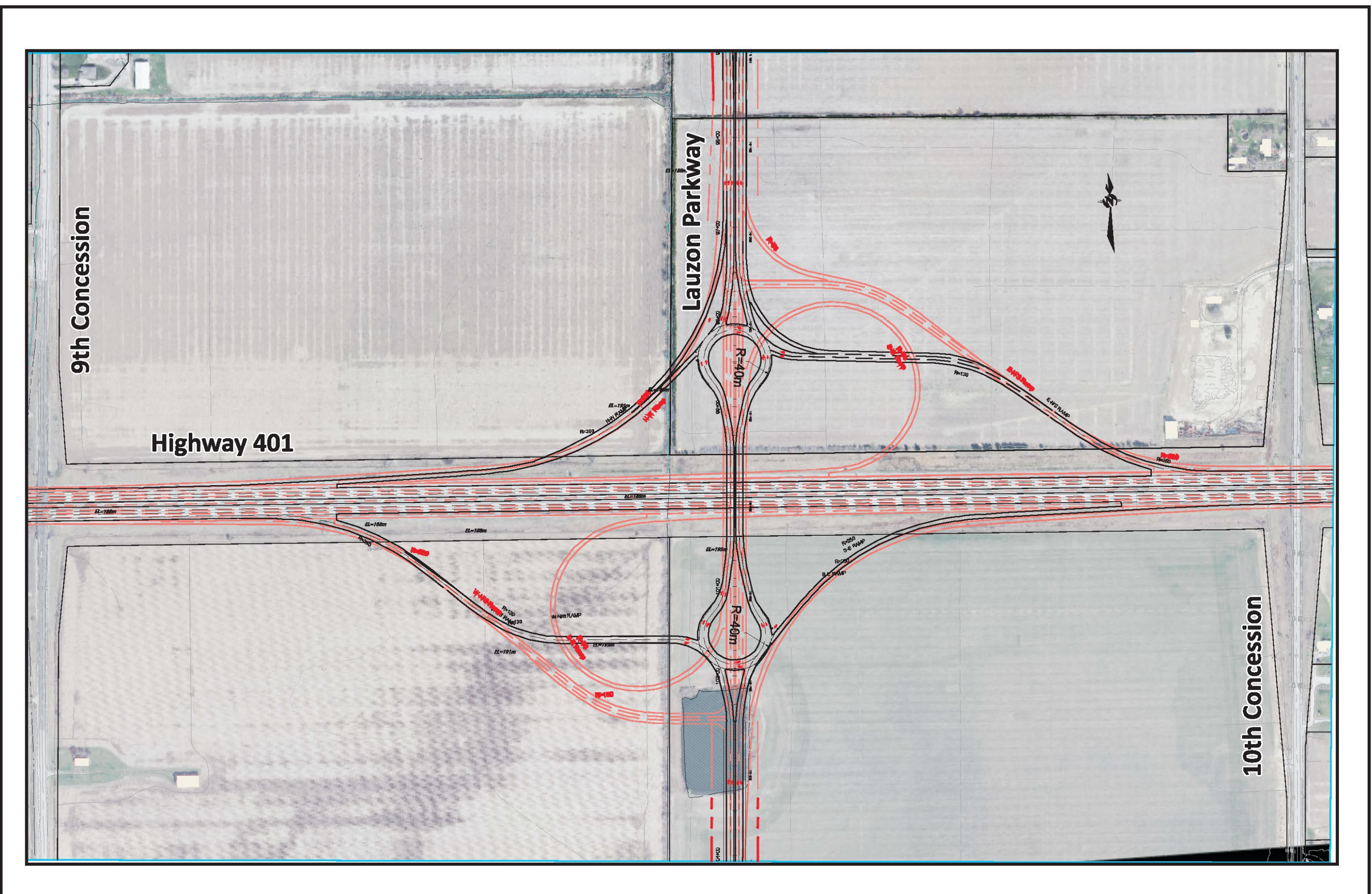
Division de la planification des transports

350 City Hall Square East, bureau 210

Windsor, Ontario N9A 6S1

Téléphone : 519-255-6267 poste 6003

Courriel : transportation@citywindsor.ca





Lauzon Parkway Improvements
Class Environmental Assessment Study
Environmental Study Report

HIGHWAY 401/ LAUZON PARKWAY INTERCHANGE OPTION 2 :
BUILD TEARDROP ROUNDABOUT & PROTECT FOR PARCLO A4

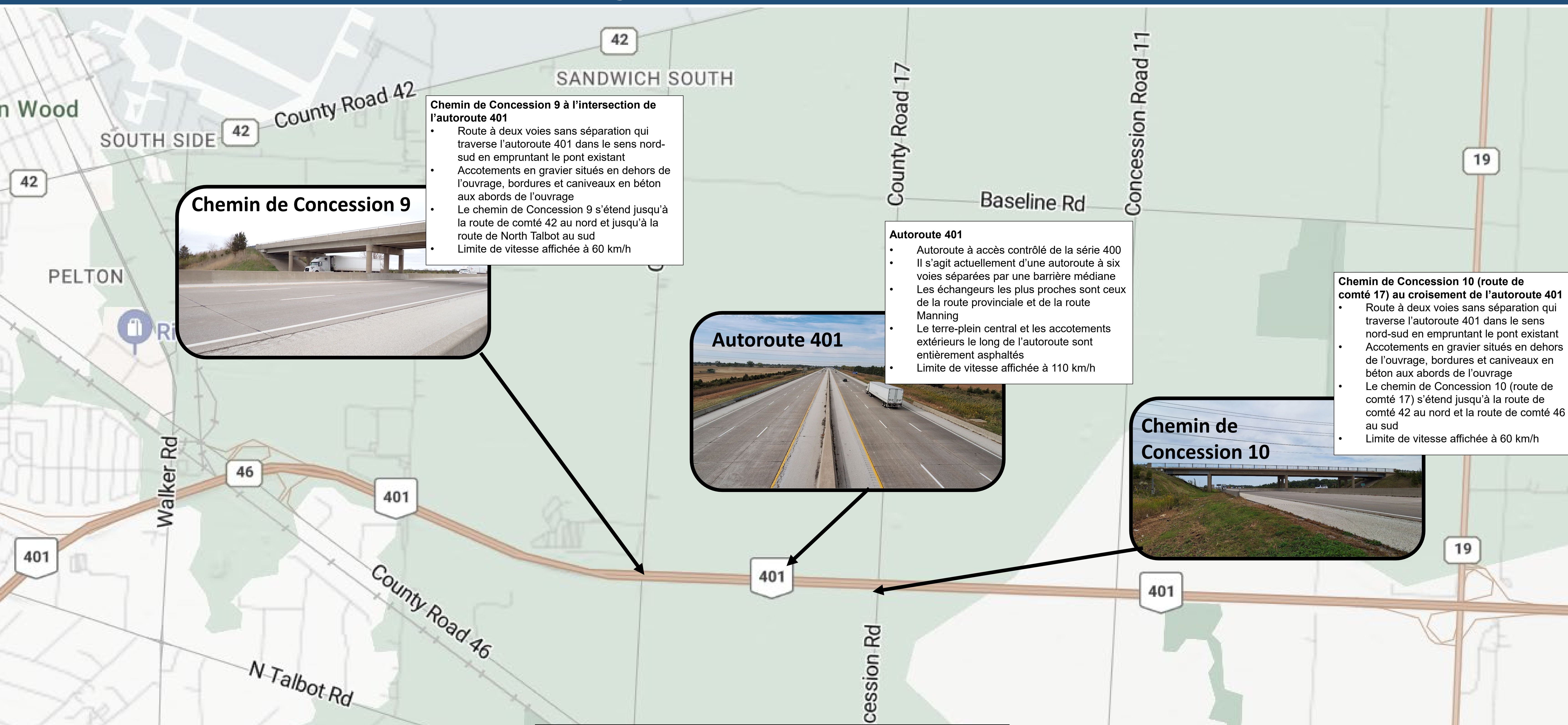
Exhibit

A.5-15

Solution d'échangeur envisagée dans le REE de 2014 – Ronds-points et zone conservée pour un futur échangeur en trèfle de type A4

- L'étude présente la solution recommandée pour le prolongement et l'élargissement de la promenade Lauzon.
- La possibilité de construire un échangeur entre l'autoroute 401 et la future promenade Lauzon de l'autoroute E.C. Row a été identifiée dans le cadre de l'étape 1 du REE.

Vue d'ensemble du projet et conditions existantes – Routes



Améliorations à l'autoroute

Un nouvel échangeur est proposé à la hauteur de l'autoroute 401 et de la future promenade Lauzon. Pour plus de détails, voir :

- Évaluation des solutions d'échangeur



Transport actif

Un sentier polyvalent de transport actif est envisagé dans le cadre de la présente étude. Pour plus de détails, voir :

- Évaluation des solutions de sentiers polyvalents



Améliorations au pont d'étagement

Possibilité de remplacement ou de suppression des ponts d'étagement des chemins de Concession 9 et 10. Pour plus de détails, voir :

- Solutions préliminaires d'ouvrage – chemin de Concession 9
- Solutions préliminaires d'ouvrage – chemin de Concession 10

Processus d'évaluation environnementale de portée générale

Processus d'évaluation environnementale

La présente étude est réalisée conformément aux exigences de l'évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales et les routes express municipales (2024), approuvée en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario pour les projets de transport provinciaux d'une portée et d'une envergure définies.

L'évaluation environnementale de portée générale est réalisée en suivant un processus approuvé pour les projets de planification, de conception et de construction d'autoroutes. L'étude suit un processus de groupe B, qui comprend des améliorations majeures aux installations de transport provinciales existantes.

La présente étude cadre avec le rapport d'étude environnementale (REE) daté de 2014 et le processus municipal tout en répondant aux exigences du processus d'EE de portée générale du MTO. Elle comprend un examen des solutions précédentes proposées dans le REE de 2014, des améliorations aux solutions, une évaluation des solutions et la sélection d'une solution privilégiée.

À la fin de l'étude, un rapport d'étude environnementale pour les projets de transport (REET) sera préparé, puis mis à la disposition du public pour une période de 30 jours aux fins de consultation.

Évaluation continue des besoins en matière de transport

Conception préliminaire

Examen des informations de base disponibles et études sur le terrain si nécessaire pour déterminer les conditions existantes dans la zone d'étude

Proposer et évaluer

Proposer des solutions de conception préliminaires pour répondre aux besoins structurels, améliorer la sécurité et l'exploitation de la route et prendre en compte les incidences potentielles sur l'environnement naturel, social et culturel existant afin de déterminer une solution privilégiée

Sélectionner

Choisir la solution privilégiée et les mesures d'atténuation des incidences potentielles

Améliorer

Achever la conception préliminaire de la solution privilégiée, y compris une stratégie de mise en œuvre possible

Rapport

Documenter le processus menant à la solution privilégiée

Autorisation

Les exigences de l'EE de portée générale sont satisfaites et le projet est autorisé à passer à la conception détaillée

Prochaines étapes

Conception détaillée

Construction



Consultation publique en continu

Consultation lors de la conception préliminaire



Notifications et site Web du projet

2 mai 2024



Réunions des organismes et des municipalités



Réunions municipales



Séance d'information publique

16 avril 2025



Réunions municipales



Rapport d'étude environnementale sur les transports
Période de consultation publique de 30 jours

Mi 2025 (estimation)



Consultation pendant les travaux de construction

Échéancier de construction sous réserve du financement et des autorisations

Problèmes et occasions

L'objectif de l'étude est de sélectionner une solution recommandée qui répond aux besoins actuels et futurs en matière de transport dans la zone d'étude, dans le cadre de l'examen continu de la sécurité et de l'exploitation du réseau routier provincial par le Ministère. Cette étude comprendra l'examen des conditions existantes, l'élaboration et l'évaluation de solutions, la sélection d'une solution privilégiée et l'élaboration de mesures de protection et d'atténuation des effets sur l'environnement.

Problèmes

- Un lien est nécessaire entre le futur prolongement proposé de la promenade Lauzon et l'autoroute 401.
- Les passages inférieurs existants du chemin de Concession 10 (route de comté 17) et du chemin de Concession 9 pourraient être touchés par un éventuel échangeur.

Occasions

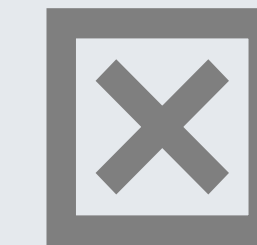
- Construire un nouvel échangeur pour relier l'autoroute 401 et la future promenade Lauzon.
- Améliorer la connectivité pour la future croissance industrielle, commerciale et résidentielle.
- Apporter des modifications aux ouvrages du chemin de Concession 10 ou du chemin de Concession 9.
- Améliorer les infrastructures de transport actif.

Évaluation des besoins en transport – solutions de rechange

L'évaluation environnementale de portée générale du MTO comprend un processus d'évaluation des besoins en matière de transport qui exige que des « solutions de rechange raisonnables » soient envisagées pour répondre aux besoins et saisir les occasions identifiées. Pour ce faire, l'analyse se fait à deux niveaux. Les solutions de rechange consistent en un large éventail de solutions qui pourraient répondre aux besoins du projet. Dans le cadre de la présente étude, l'équipe de projet a examiné des études et des rapports antérieurs, y compris l'étude d'EE de portée générale pour les infrastructures municipales réalisée en 2014 pour la promenade Lauzon, qui incluait un échangeur sur l'autoroute 401. Ces solutions de 2014 ont été prises en compte dans le cadre de l'évaluation des solutions de rechange. Une fois la solution privilégiée sélectionnée, les différentes méthodes de réalisation du projet peuvent être étudiées. Un résumé des solutions de rechange examinées dans le cadre de l'étude est présenté ci-dessous :

Ne rien faire

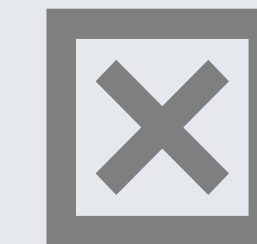
La solution consiste à se limiter à un entretien de l'infrastructure de transport actuelle et à la mise en œuvre d'initiatives provinciales et municipales autorisées.



Ne répond pas aux besoins ni aux possibilités de la zone d'étude. **Solution non retenue.**

Optimiser le système de transport existant

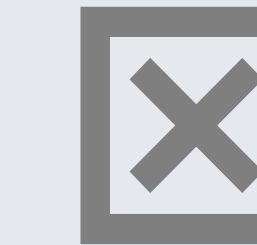
Il s'agit d'optimiser le système de transport de la zone existante par la gestion de la demande en transport (GDT) et la gestion des systèmes de transport (GST). La GDT aux heures de pointe améliorera la fluidité du transport. La GST apportera des améliorations par la mise en œuvre de stratégies et d'initiatives de politique technologique.



Ne répond pas aux besoins ni aux possibilités de la zone d'étude. **Solution non retenue.**

Amélioration ou conception d'infrastructures non routières

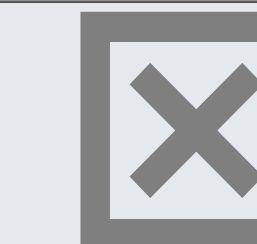
Ces initiatives comprennent des services locaux de transport en commun nouveaux ou améliorés, des services ferroviaires bonifiés pour le transport de marchandises, une offre de services de transport interrégionaux et de services ferroviaires de passagers ou l'aménagement de voies de transit provinciales sous forme de services nouveaux ou accrus.



Ne répond pas aux besoins ni aux possibilités de la zone d'étude. **Solution non retenue.**

Élargissement ou amélioration du réseau routier existant

Solution consistant à élargir ou à améliorer les artères municipales afin d'accroître leur capacité et leur exploitation, et de décongestionner les installations existantes, notamment grâce à des voies supplémentaires, afin d'augmenter les performances de l'ensemble du réseau de transport.



Ne répond pas aux besoins ni aux possibilités de la zone d'étude. **Solution non retenue.**

Lien entre l'autoroute 401 et la future promenade Lauzon

Solution comprenant un nouvel échangeur à la hauteur de l'autoroute 401 et de la future promenade Lauzon proposée dans le but d'améliorer la capacité et l'exploitation.

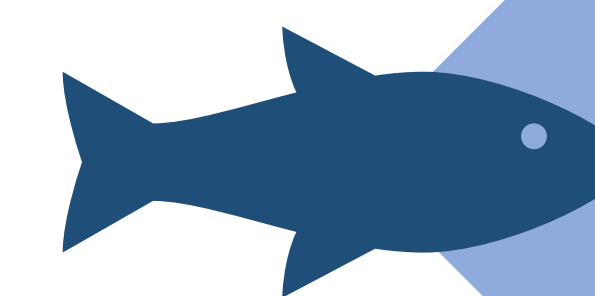


Répond aux besoins et aux possibilités de la zone d'étude. **Solution retenue.**

Conditions existantes – Environnement et communauté

Des études environnementales sont en cours dans le cadre de la présente étude d'EE de portée générale, ce qui comprend, mais sans s'y limiter, celles qui sont énumérées ci-dessous. Ces études fourniront une liste détaillée des conditions existantes dans la zone d'étude.

- Étude des écosystèmes terrestres
- Utilisation des sols et évaluation socio-économique
- Études archéologiques de stade 1 et 2
- Étude des poissons et de leur habitat
- Étude générale sur les contaminants
- Étude du bruit
- Étude des eaux de surface et des eaux souterraines
- Inventaire des arbres
- Évaluation des risques liés à la sédimentation et à l'érosion



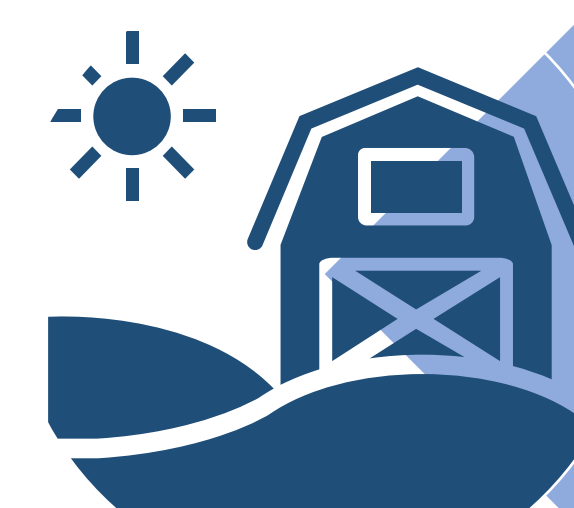
La Little River traverse la zone d'étude du nord au sud. Il n'y a pas d'espèces aquatiques réglementées par le gouvernement provincial ou fédéral dans les cours d'eau de la zone d'étude.



Des plantes et des animaux sauvages préoccupants et rares à l'échelle provinciale ont été identifiés dans la zone d'étude. Les forêts de la zone d'étude abritent des chauves-souris ainsi que des arbres favorables à leur reproduction.



Une grande partie de la zone d'étude a été signalée comme ayant un potentiel archéologique. Des études sur le terrain seront entreprises pour toutes les zones touchées par la solution privilégiée.



La zone d'étude se compose principalement de terres agricoles, de prairies et de haies le long de l'emprise. Des forêts et des fourrés sont également présents.

Processus d'évaluation



Étape 1 – Déterminer les facteurs et les critères d'évaluation

Les critères d'évaluation ont été établis sur les bases suivantes :

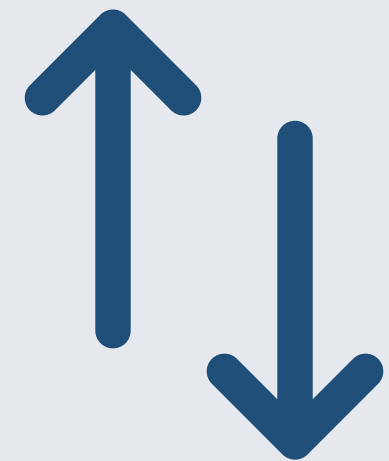
- commentaires du public
- projets semblables
- lignes directrices provinciales
- conditions existantes

Les critères d'évaluation figurent au tableau suivant.



Étape 2 – Évaluer les solutions de rechange

Le processus d'évaluation a pris en compte une série de facteurs techniques et environnementaux (naturels, socio-économiques et culturels) dans la zone d'étude. Les différentes solutions ont fait l'objet d'une analyse comparative fondée sur des critères qui permettent de prendre en compte les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles. Le processus d'évaluation constitue une approche objective pour l'analyse et l'évaluation de chaque solution.



Étape 3 – Classer les solutions de rechange

Chaque solution a été classée afin d'obtenir une recommandation globale (solution hautement privilégiée, moyennement privilégiée, peu privilégiée). C'est sur cette base que la solution privilégiée a été déterminée.

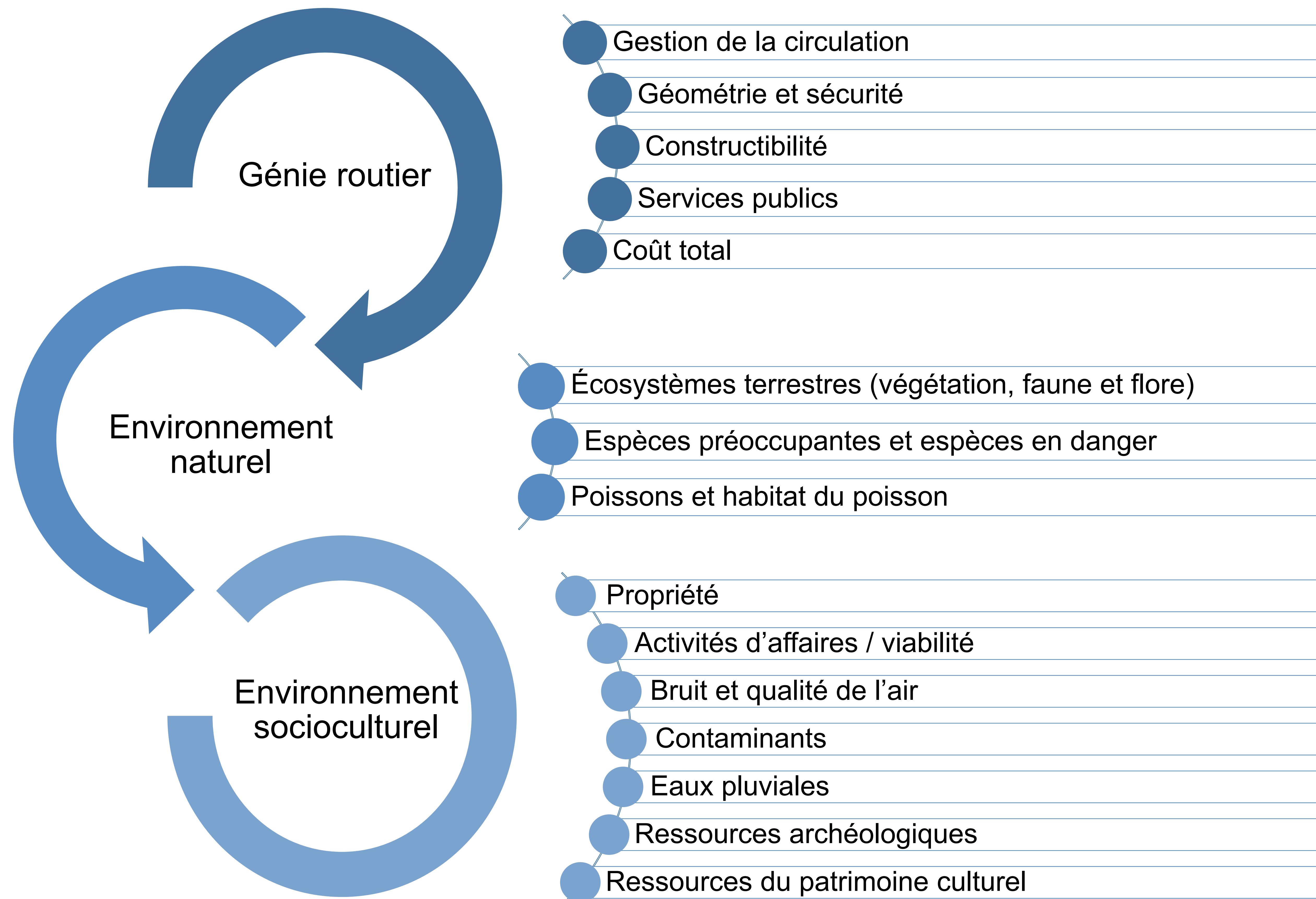


Étape 4 – Déterminer la solution privilégiée

La solution privilégiée a été sélectionnée et elle sera améliorée sur la base des commentaires du public recueillis lors de la présente séance d'information publique.

Critères d'évaluation préliminaires

Les facteurs et critères suivants seront utilisés pour évaluer les solutions retenues :



Évaluation des solutions d'échangeurs



LEGEND

New roadway

Limit of MTO right of way

Potential Property Impacts

Solution éliminée lors de l'évaluation

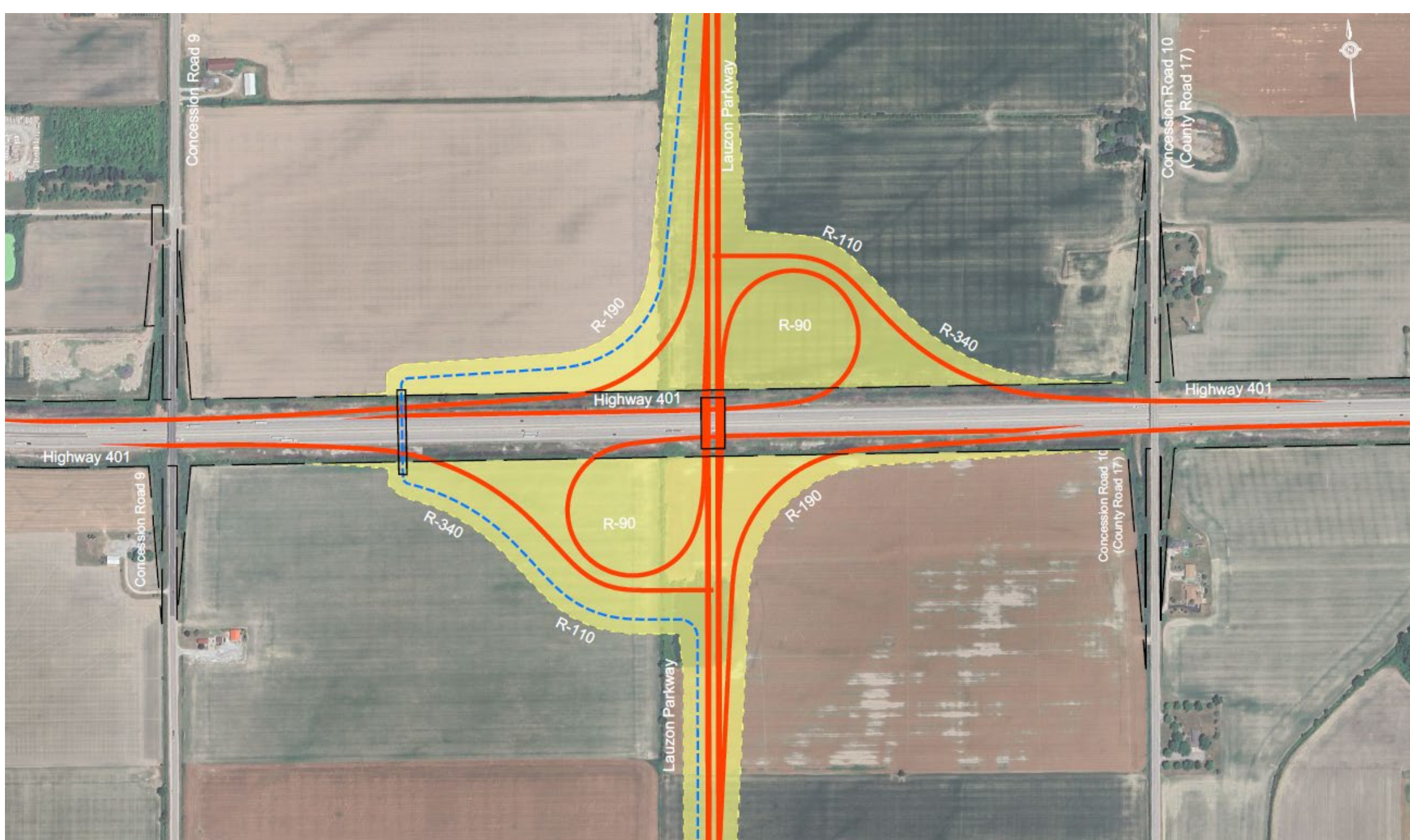
Solution sélectionnée comme étant privilégiée

Facteurs/critères	Solution 1 : ronds-points ✖	Solution 2 : échangeur en trèfle de type A4 (solution privilégiée) ✔
Génie routier - Géométrie et sécurité - Gestion de la circulation - Constructibilité - Services publics - Coût	Moyennement privilégiée	Hautement privilégiée
Environnement naturel - Écosystèmes terrestres - Poissons et habitat du poisson - Espèces en danger	Moyennement privilégiée	Hautement privilégiée
Environnement socioculturel - Propriété - Activités d'affaires et viabilité - Bruit et qualité de l'air - Contaminants - Eaux pluviales - Ressources archéologiques et patrimoine culturel	Moyennement privilégiée	Hautement privilégiée

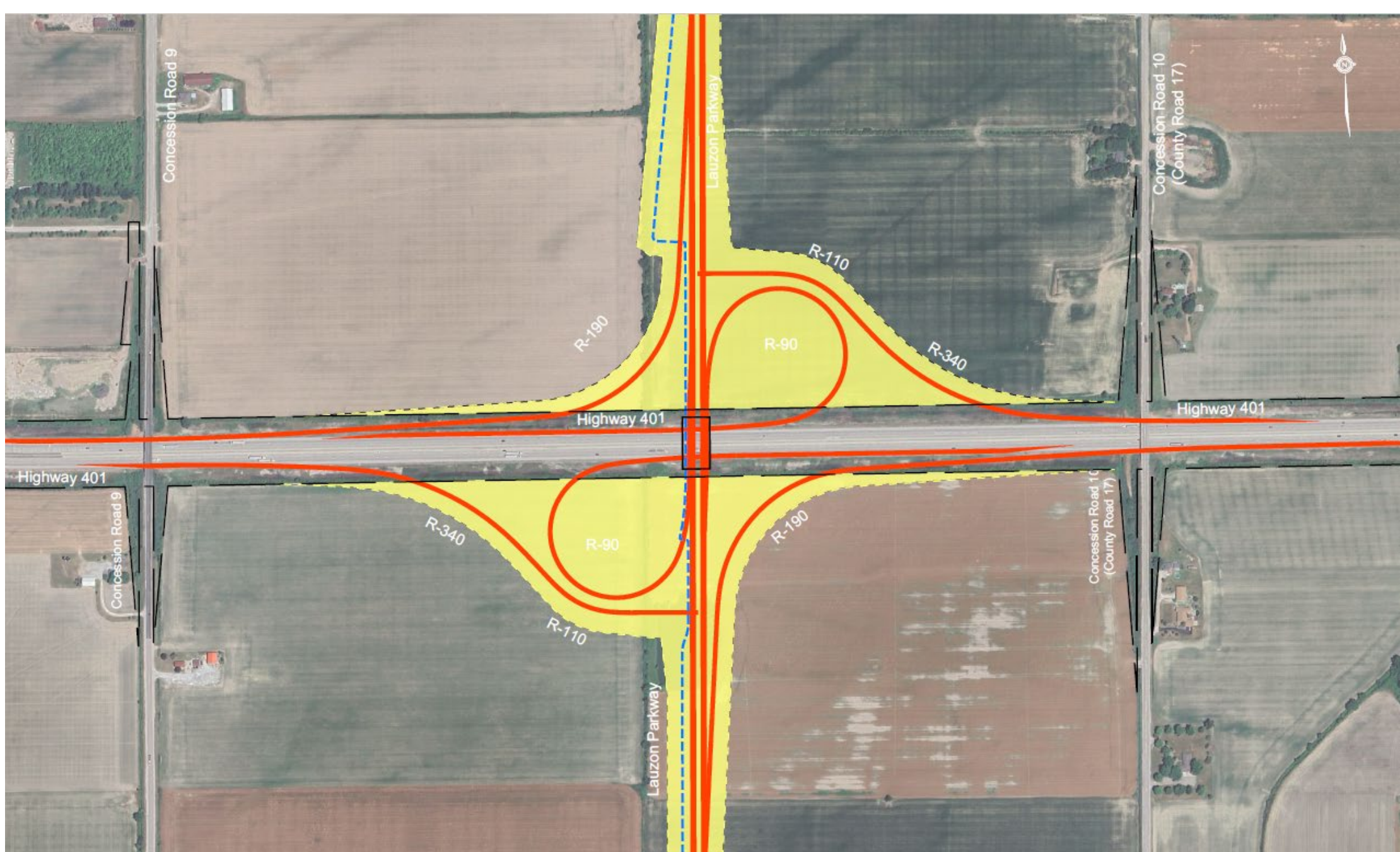
SOLUTION 2 : l'échangeur en trèfle de type A4 est la solution recommandée pour les raisons suivantes :

- ✓ Capacité de circulation plus élevée par rapport à la solution 1
- ✓ Configuration de l'échangeur qui permet de mieux répondre à la croissance future de la circulation et qui réduit la nécessité d'améliorations futures
- ✓ Configuration classique de l'échangeur qui est plus conforme aux attentes des conducteurs par rapport aux autres échangeurs de l'autoroute 401 dans cette zone
- ✓ Requier l'acquisition d'une superficie moindre de propriétés
- ✓ Incidences plus faibles sur les terres agricoles

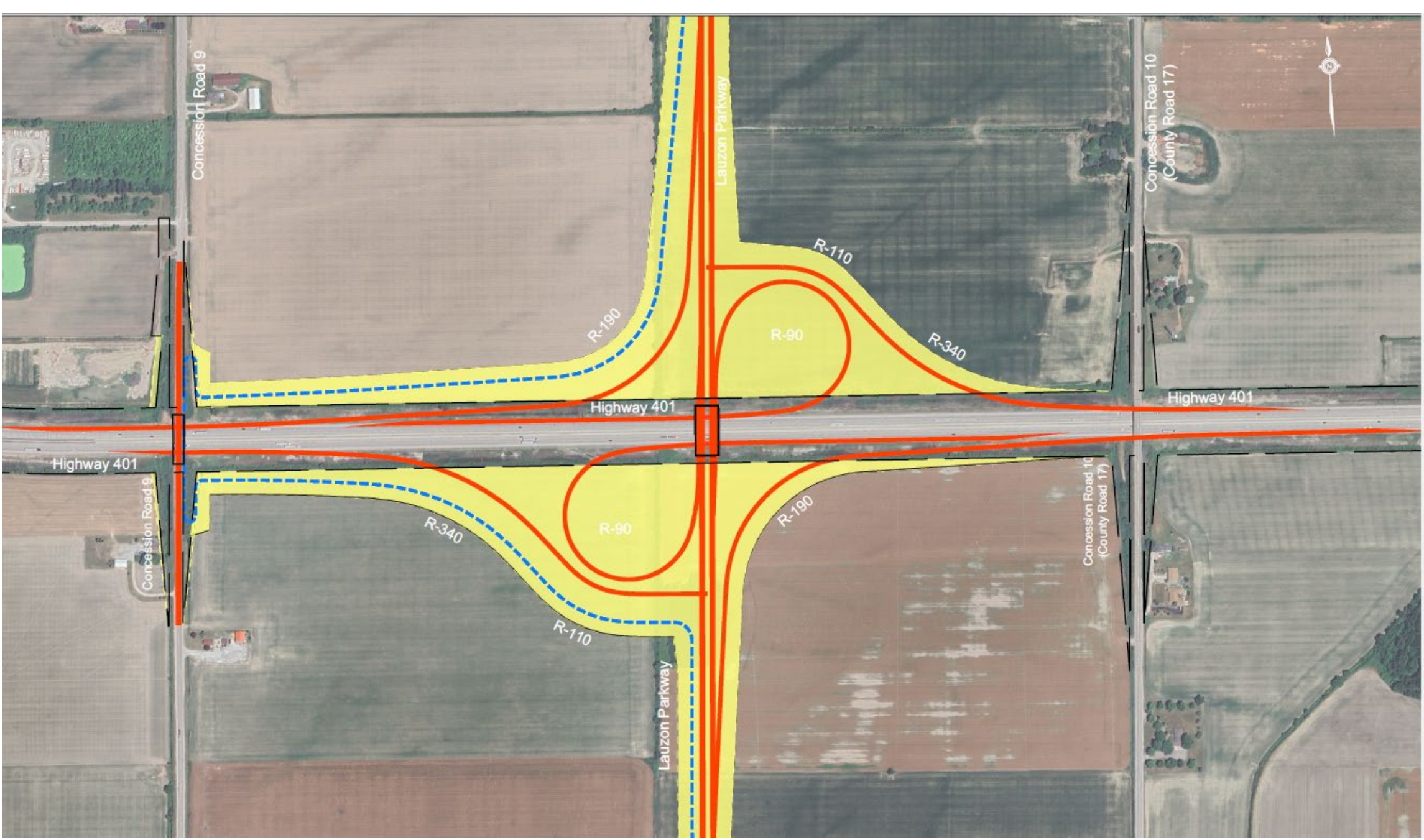
Évaluation des solutions pour les sentiers polyvalents



1 Solution 1 : Passerelle en site propre au-dessus de l'autoroute 401



2 Solution 2 : Sentier polyvalent intégré aux bretelles et au nouveau pont de la promenade Lauzon



3 Solution 3 : Sentier polyvalent sur le nouveau pont du chemin de Concession 9

- Légende
- Emprise de l'autoroute 401 existante
 - Nouvelle route
 - Nouveau sentier polyvalent
 - Propriété requise



Facteurs/critères	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Génie routier	Peu privilégiée	Peu privilégiée	Hautement privilégiée
Environnement naturel	Moyennement privilégiée	Moyennement privilégiée	Peu privilégiée
Environnement socioculturel	Moyennement privilégiée	Peu privilégiée	Moyennement privilégiée

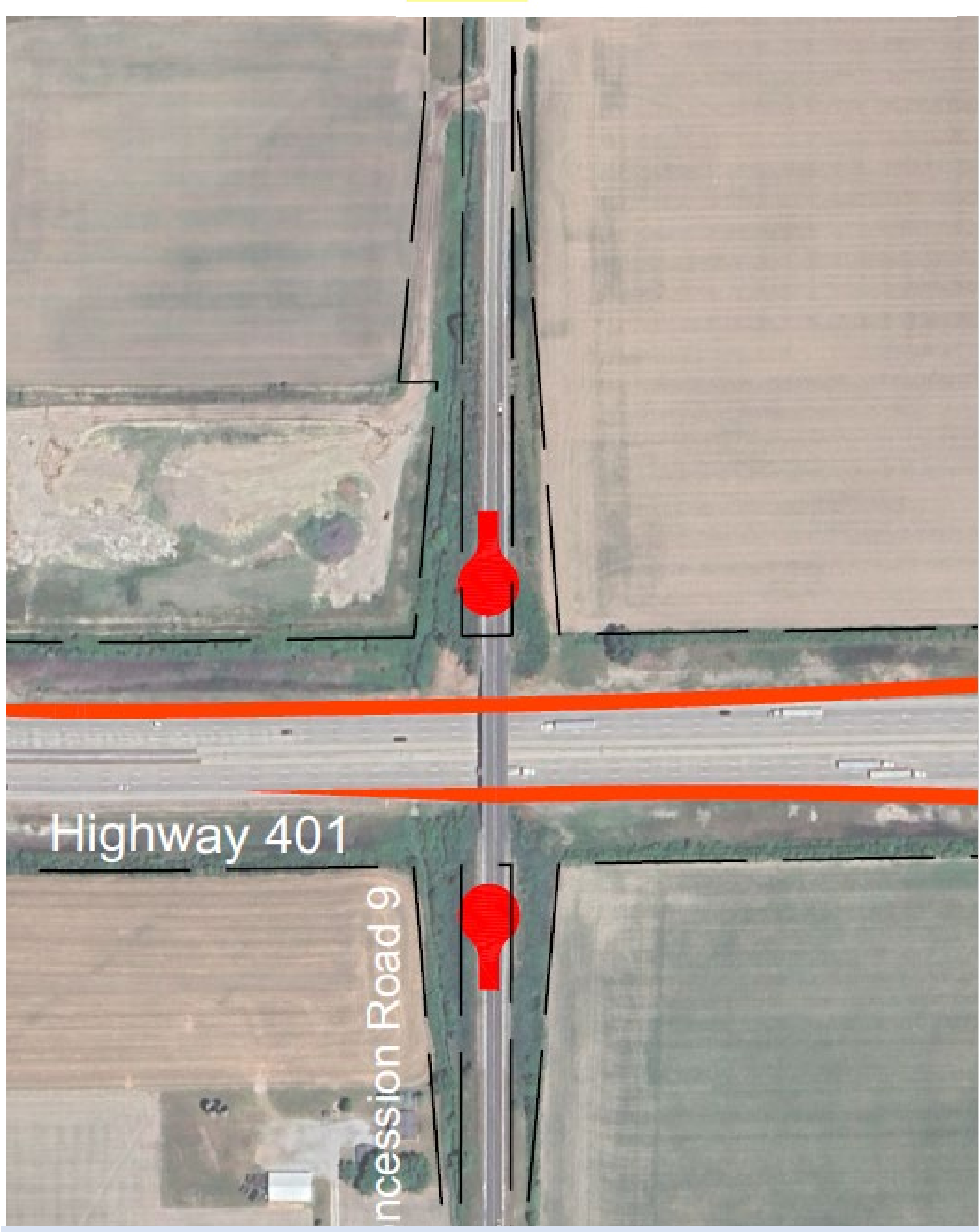
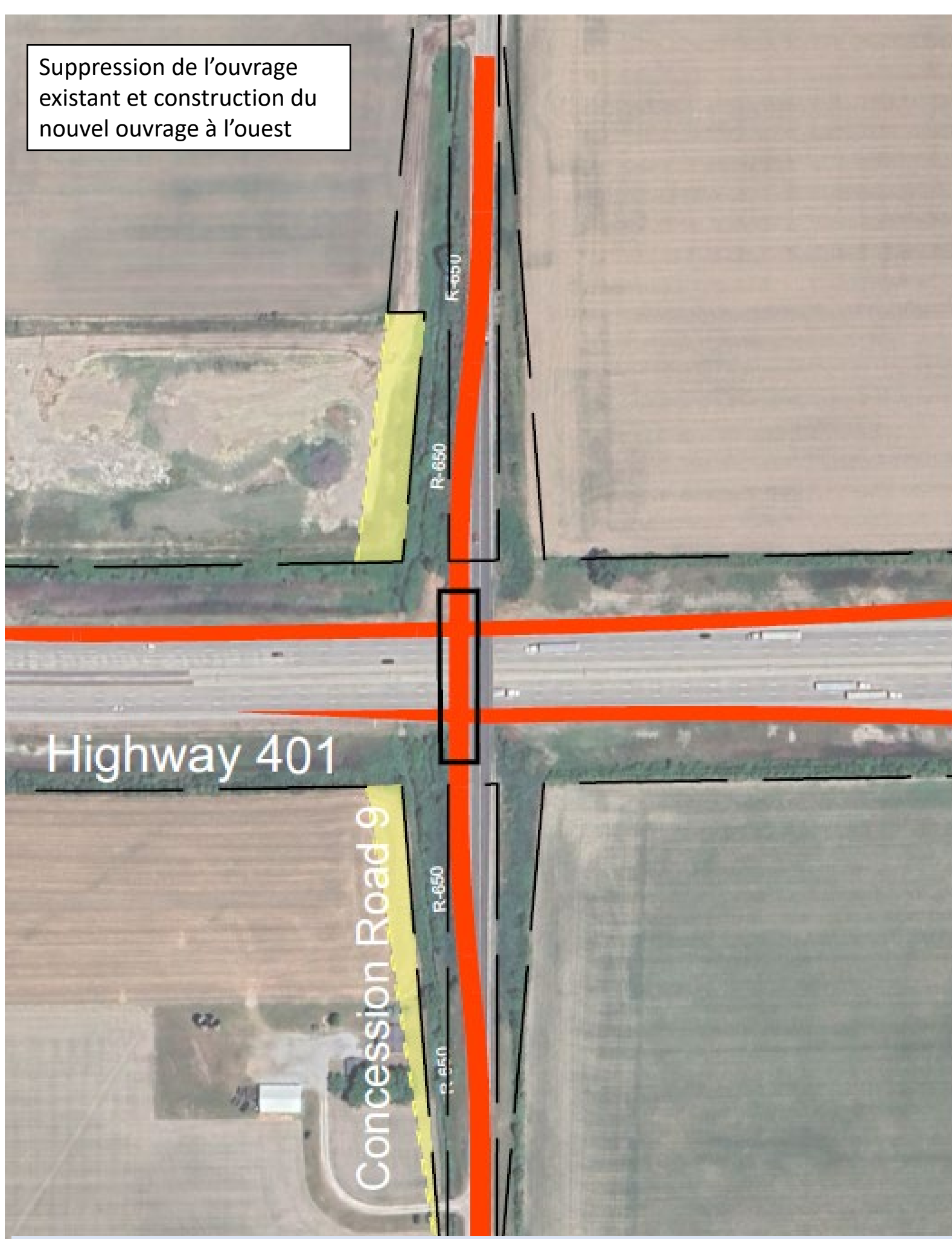
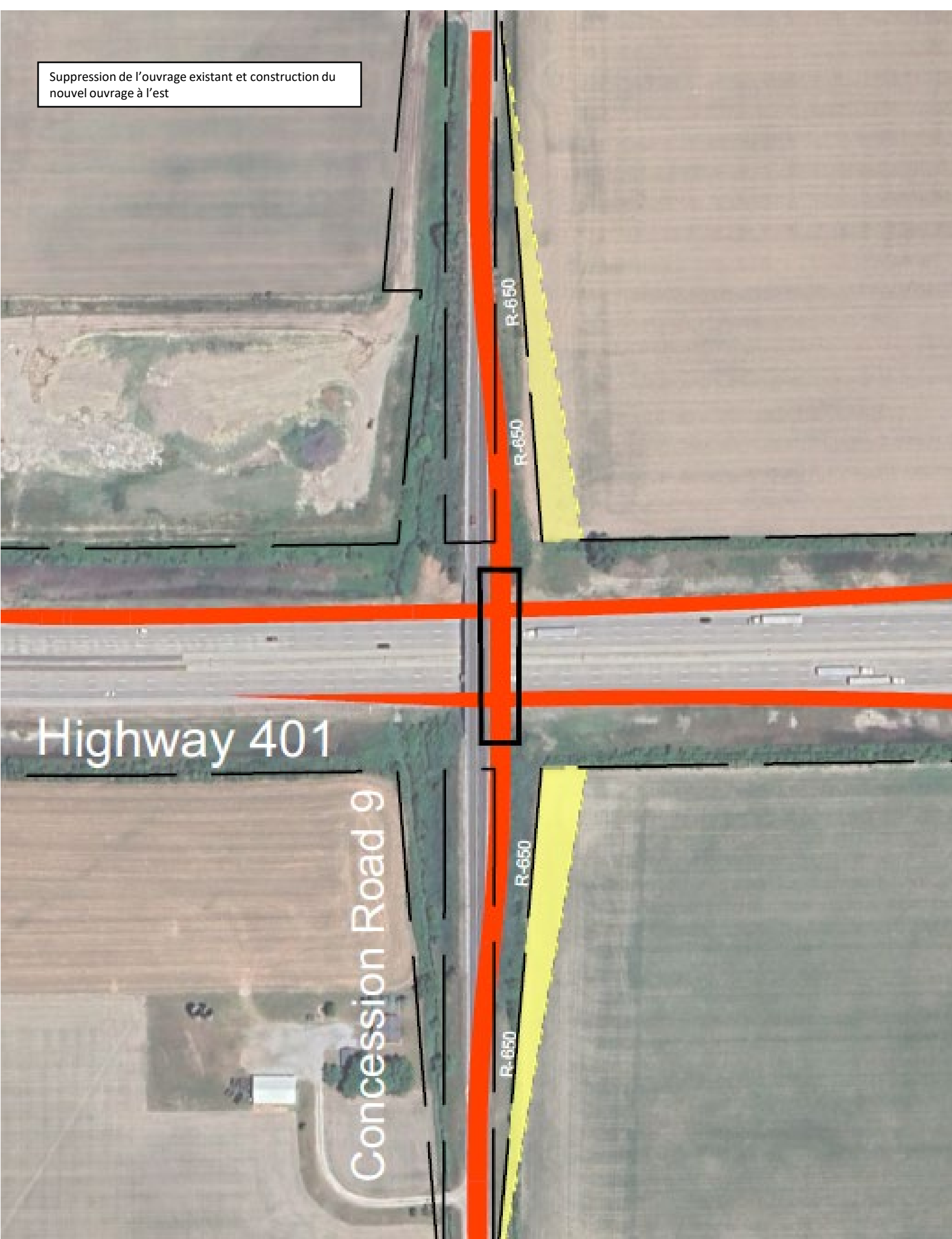
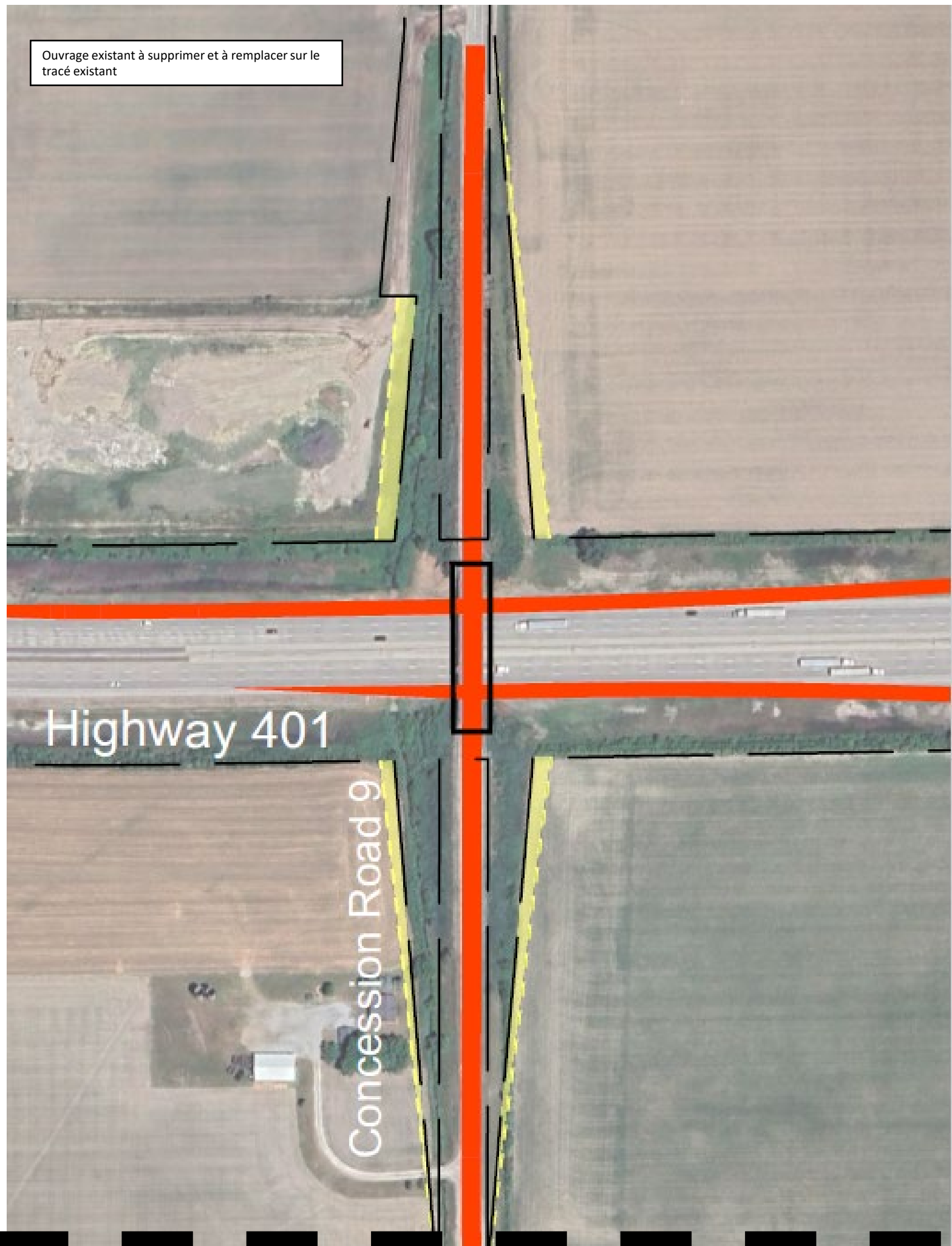
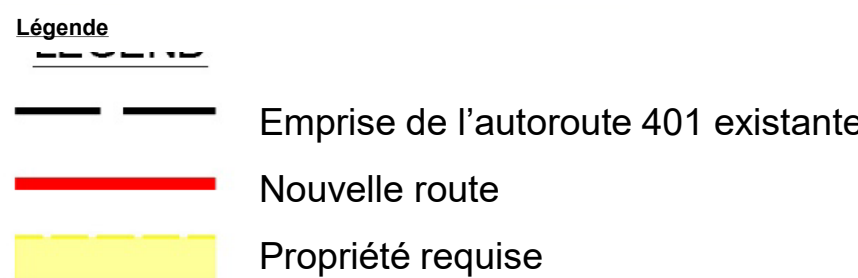
La solution 3 est recommandée pour les raisons suivantes :

- ✓ Ne nécessite pas un nouvel ouvrage de sentier polyvalent autonome traversant l'autoroute 401 contrairement à la solution 1
- ✓ Circulation plus sécuritaire, qui évite les interactions aux croisements des bretelles, contrairement à la solution 2
- ✓ Le nouveau pont du chemin de Concession 9 pourrait être conçu de manière à permettre le passage d'un sentier polyvalent à l'avenir.

* Des variantes du sentier polyvalent à l'est de l'échangeur proposé sur le chemin de Concession 10 ont été envisagées, mais ont finalement été écartées en raison de divers facteurs, notamment la sécurité (c.-à-d. la nécessité de traverser plusieurs fois la promenade Lauzon), l'emplacement de l'infrastructure de transport actif proposée et la constructibilité.

Solutions d'ouvrages préliminaires – chemin de Concession 9

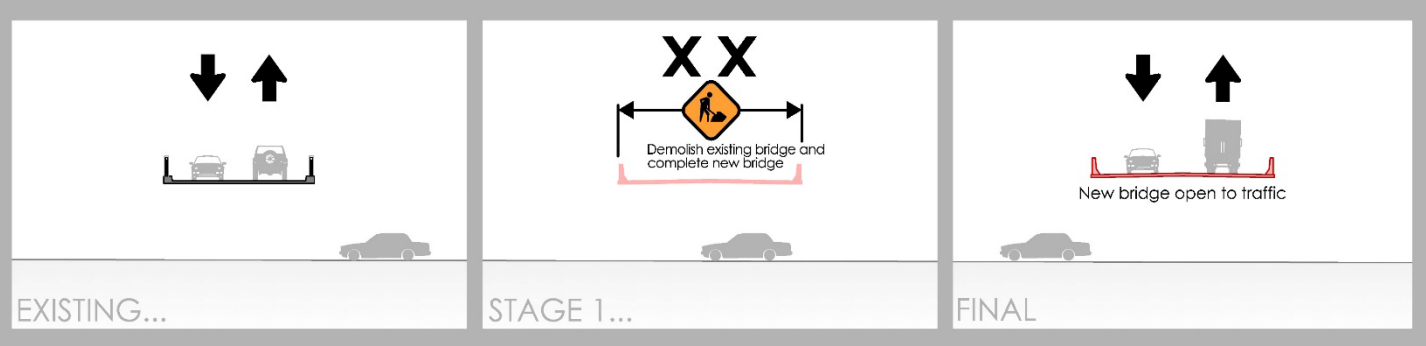
Une série de solutions pour le remplacement de ce pont a été préparée. Une évaluation a été réalisée pour identifier la solution privilégiée.



1

Remplacement sur le tracé existant

Pont fermé avec déviation

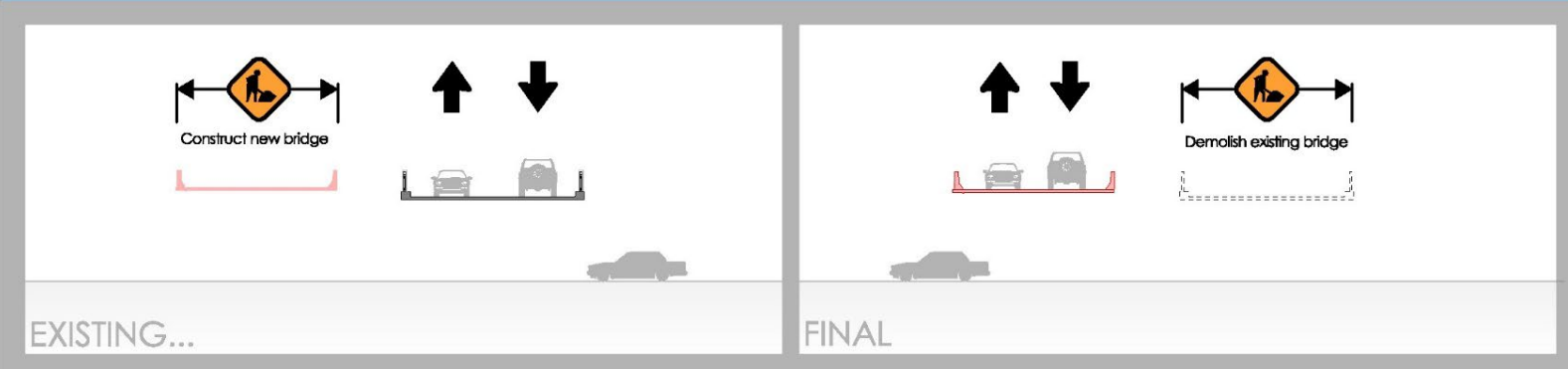


- Avantages**
- Le chemin de Concession 9 peut permettre l'accès à l'autoroute 401 pour les exploitations agricoles et un futur sentier polyvalent
 - Maintien du tracé existant
 - Délais de construction plus courts
 - Coût de construction inférieur à celui des solutions 2 et 3
 - Moins d'incidences sur les propriétés comparativement aux solutions 2 et 3
- Inconvénients**
- Déviation de la circulation locale sur le chemin de Concession 9 nécessaire pour une seule saison de construction

2

Nouveau tracé – Est

Pont ouvert à deux voies

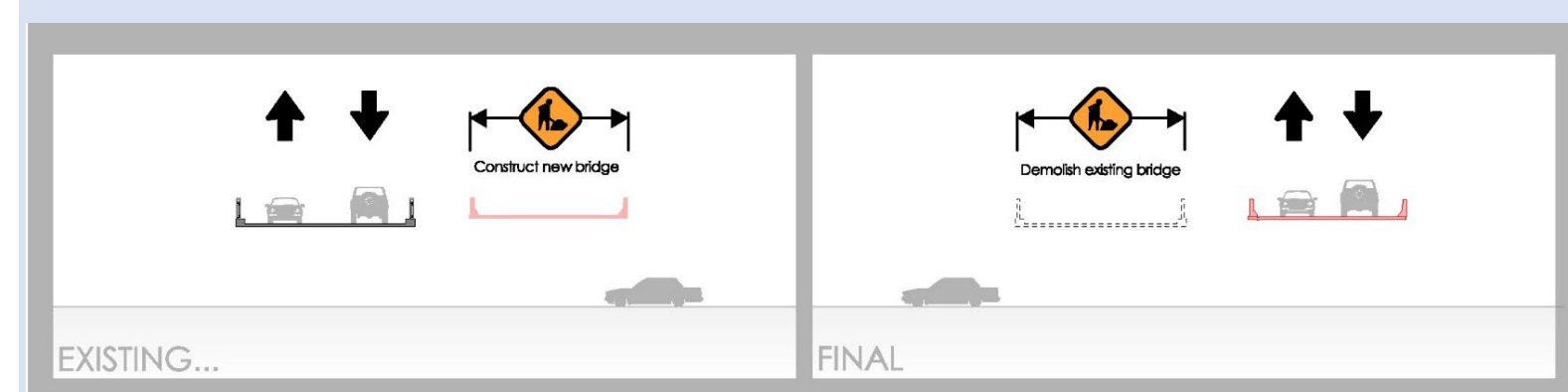


- Avantages**
- Maintien de l'accès à l'autoroute 401
 - Durée des travaux et coût des étapes similaires à la solution avec fermeture du pont
 - Mêmes d'incidences sur les services publics que la solution 1
- Inconvénients**
- Requiert un changement de tracé et touche plus de propriétés par rapport à la solution 1
 - Coût nettement plus élevé que le remplacement sur le tracé existant

3

Nouveau tracé – Ouest

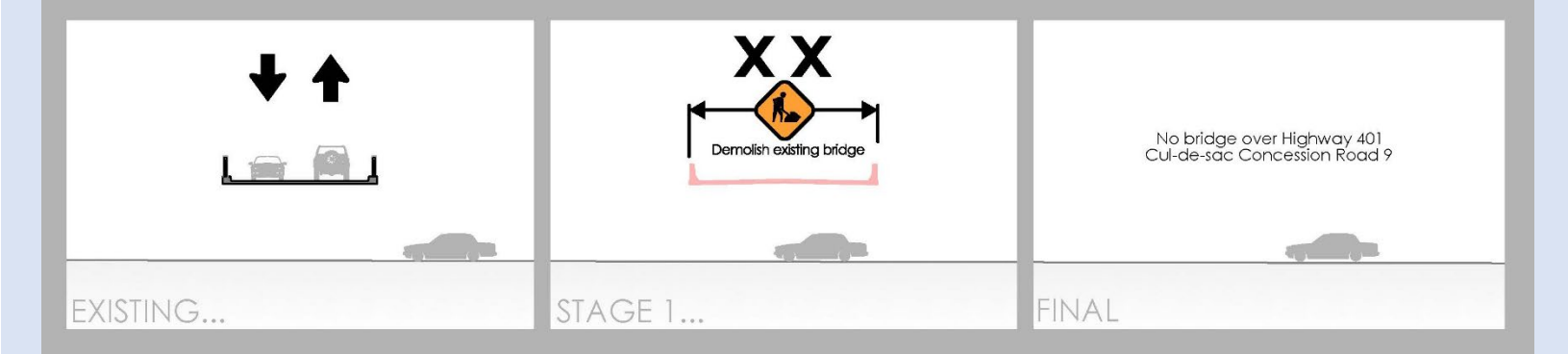
Pont ouvert à deux voies



- Avantages**
- Maintien de l'accès à l'autoroute 401
 - Durée des travaux et coût des étapes similaires à la solution avec fermeture du pont
- Inconvénients**
- Requiert un changement de tracé et touche plus de propriétés par rapport à la solution 1
 - Incidences potentielles plus importantes sur les services publics par rapport aux solutions 1 et 2 (poteaux électriques du côté ouest)
 - Coût nettement plus élevé que le remplacement sur le tracé existant

4

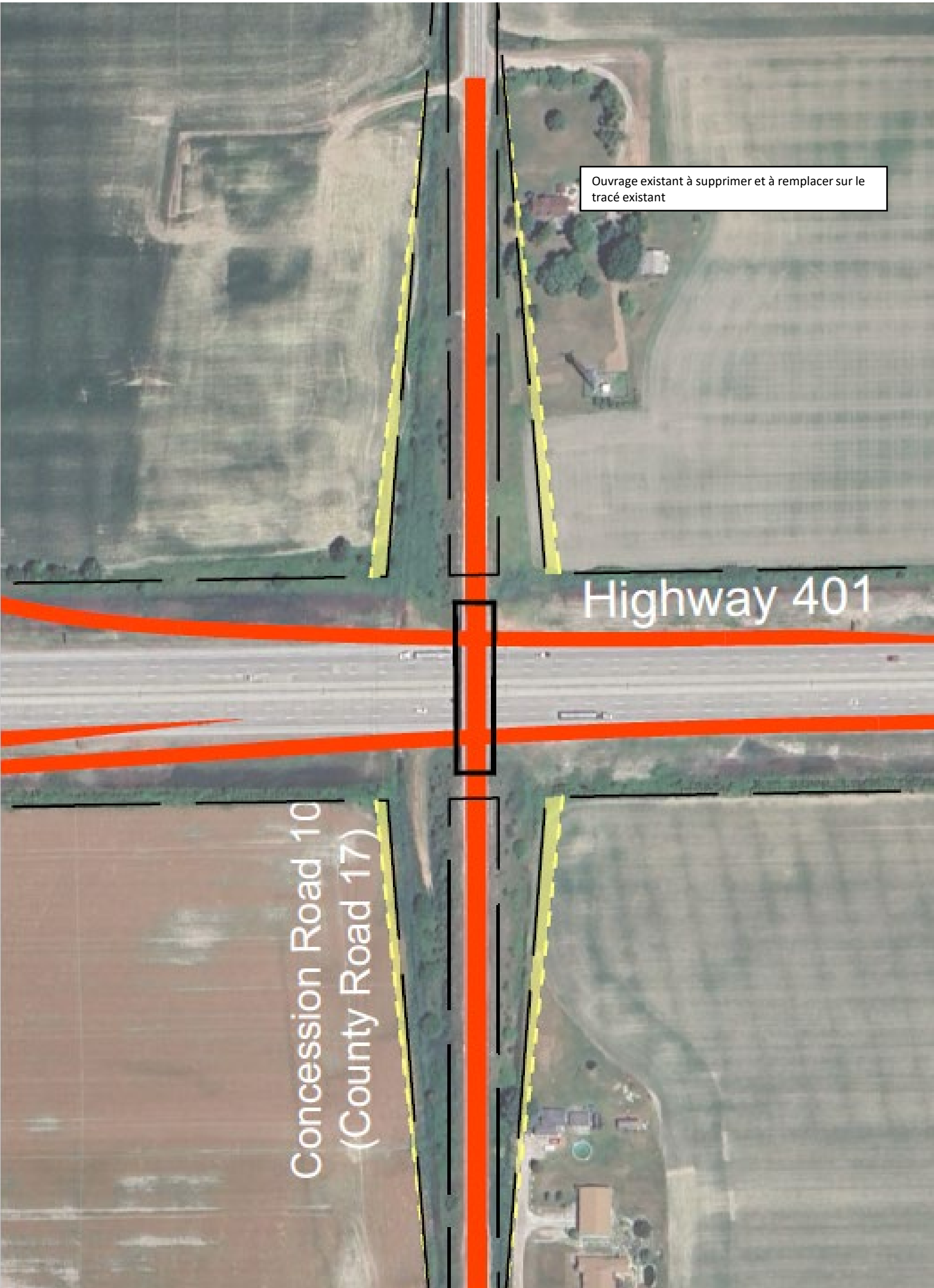
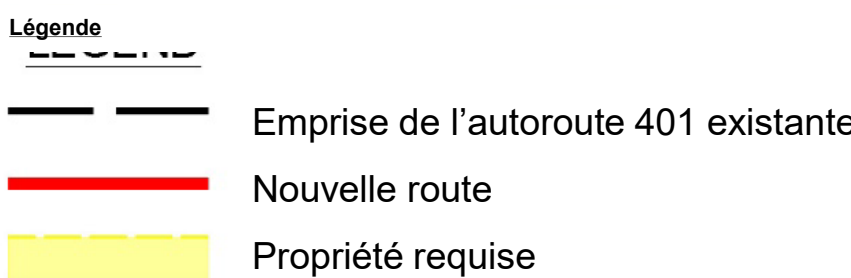
Fermeture complète et permanente du chemin de Concession 9



- Avantages**
- Aucuns frais d'entretien grâce au maintien de l'ouvrage existant
 - Coûts initiaux moins élevés, car aucune nouvelle construction n'est nécessaire
 - Moins d'incidences sur les propriétés ou les services publics comparativement aux solutions 1, 2 et 3
- Inconvénients**
- La circulation sur le chemin de Concession 9 devra être redirigée vers le nouveau passage de la promenade Lauzon et le passage adjacent du chemin de Concession 8
 - Ne peut pas accueillir un futur sentier polyvalent

Solutions d'ouvrages préliminaires – chemin de Concession 10

Une série de solutions pour le remplacement de ce pont a été préparée. Une évaluation a été réalisée pour identifier la solution privilégiée.

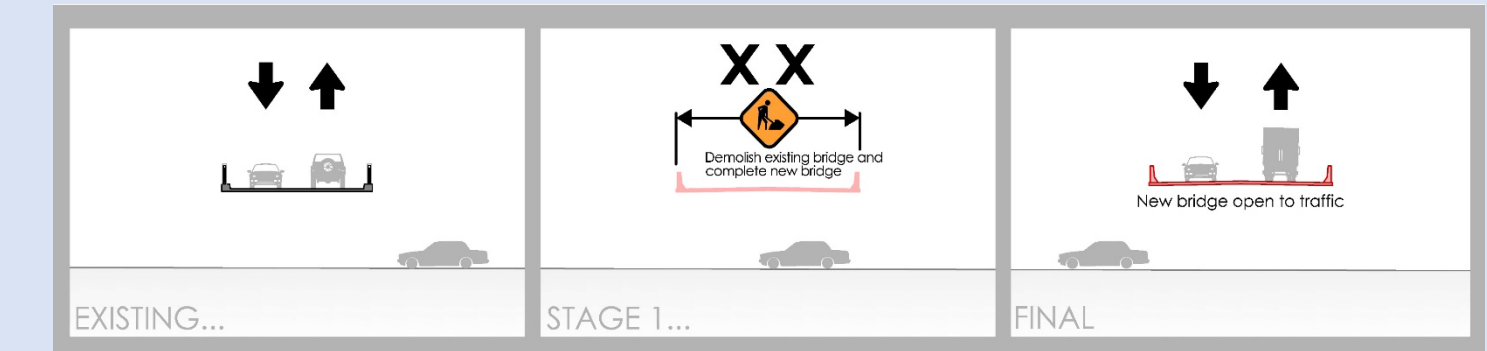


1

Remplacement sur le tracé existant

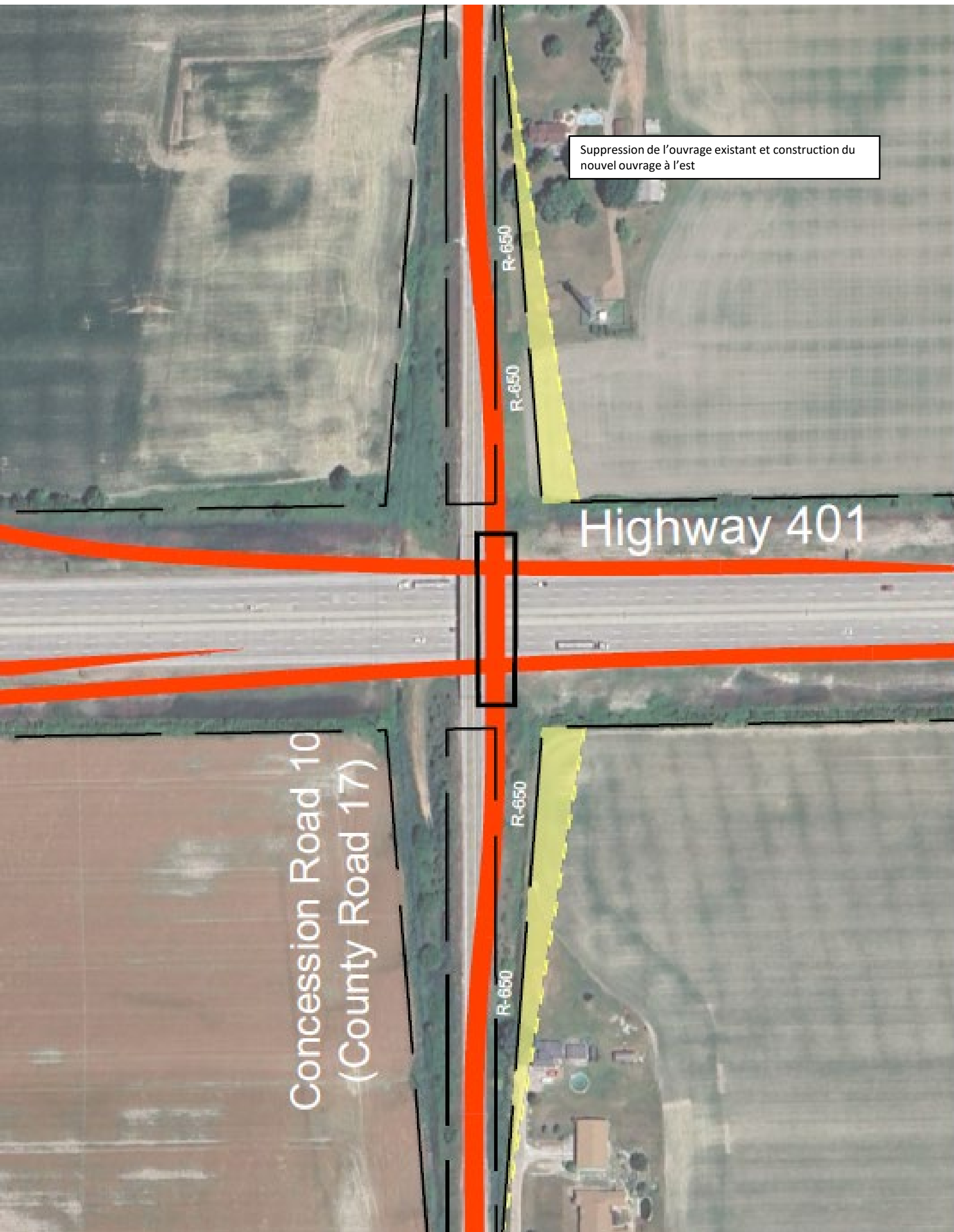
Pont fermé avec déviation

X



- Avantages
- Maintien du tracé existant
 - Délais de construction plus courts
 - Coût de construction inférieur à celui des solutions 2 et 3
 - Moins d'incidences sur les propriétés comparativement aux solutions 2 et 3

- Inconvénients
- Déviation de la circulation locale sur le chemin de Concession 10 nécessaire pour une seule saison de construction

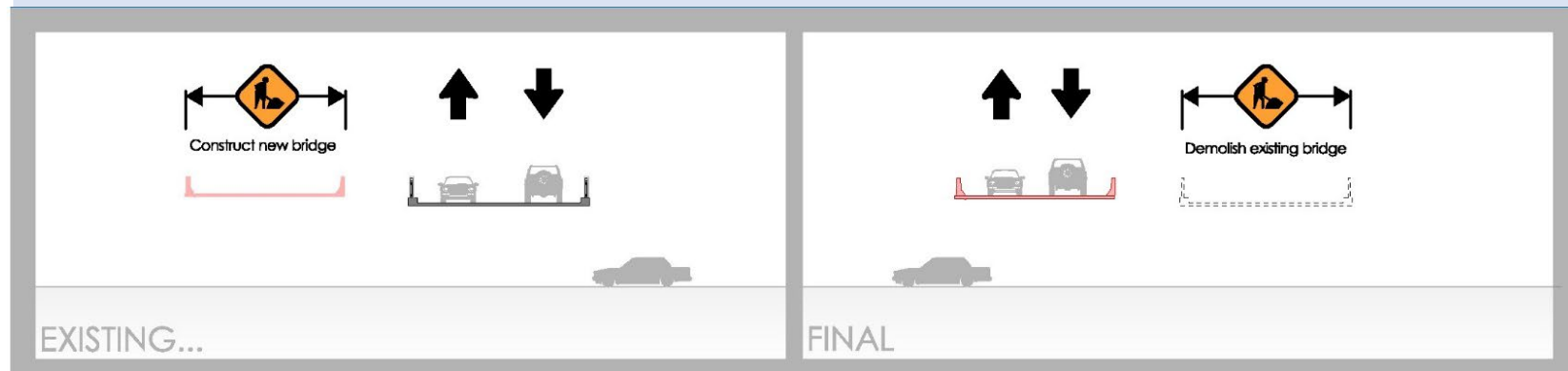


2

Nouveau tracé – Est

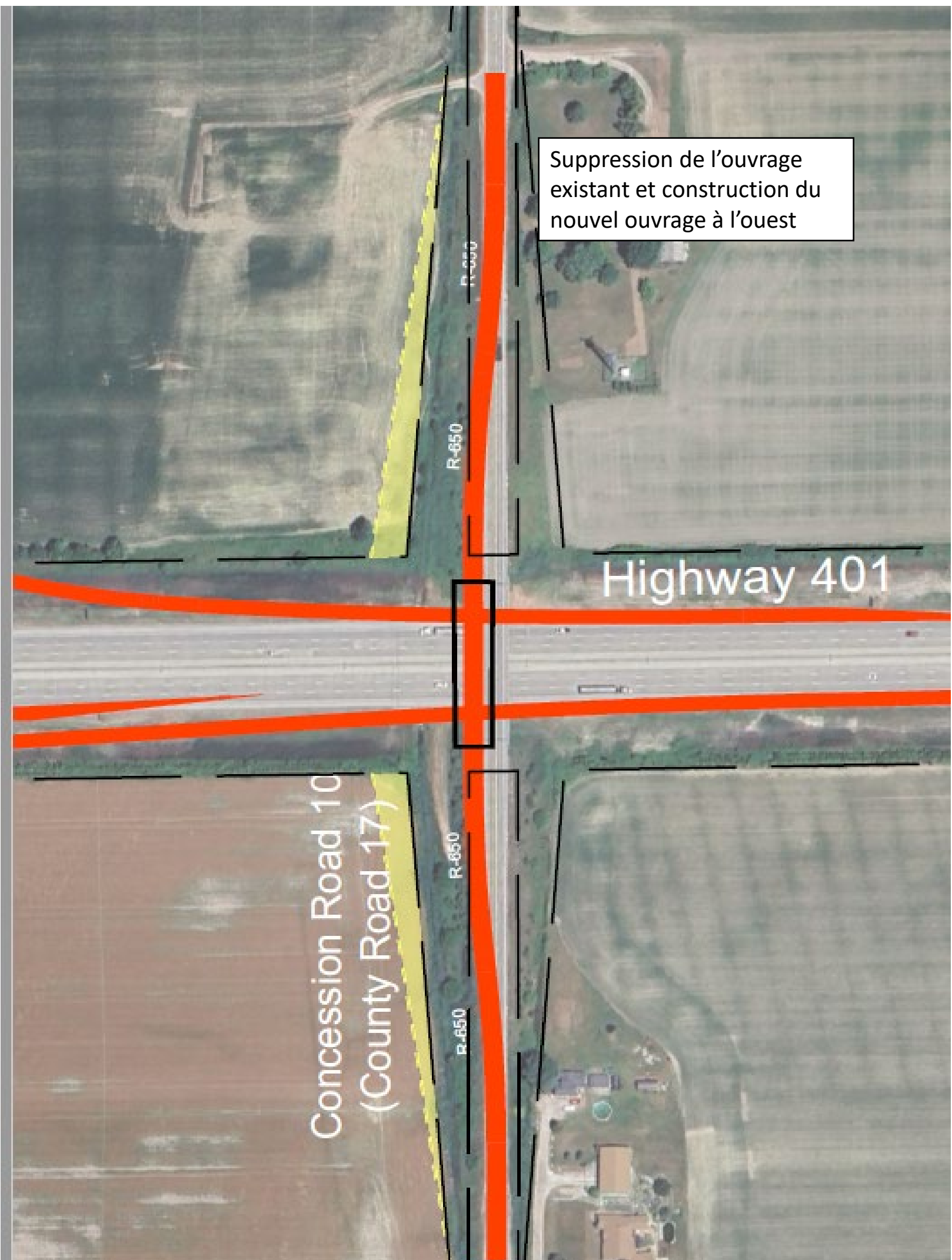
Pont ouvert à deux voies

X



- Avantages
- Maintien de l'accès à l'autoroute 401
 - Durée des travaux et coût des étapes similaires à la solution avec fermeture du pont
 - Mêmes incidences sur les services publics que pour la solution 1

- Inconvénients
- Requiert un changement de tracé et touche plus de propriétés par rapport aux solutions 1 et 4
 - Le tracé est plus proche de deux immeubles d'habitation
 - Coût plus élevé que le remplacement sur le tracé existant

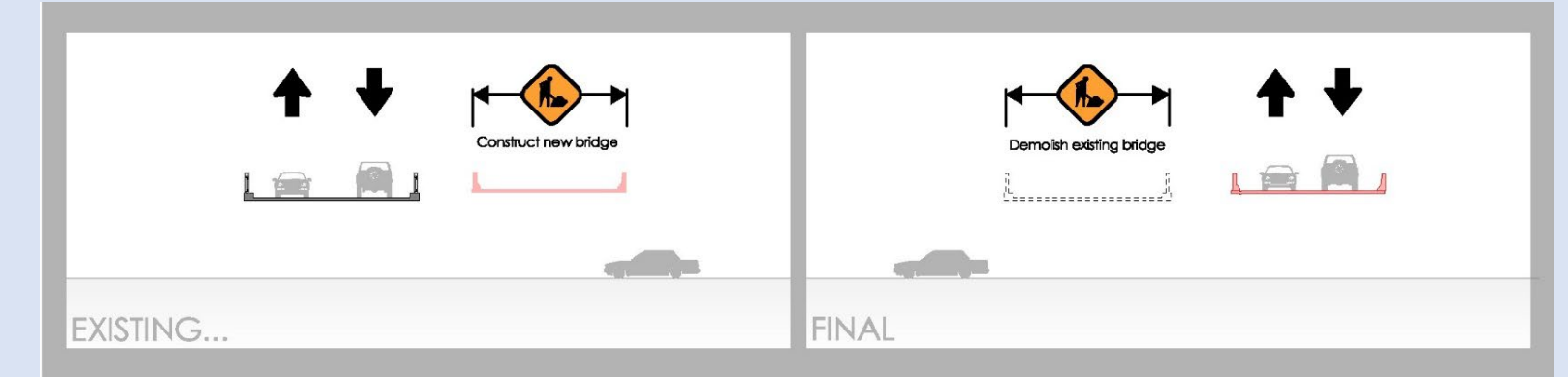


3

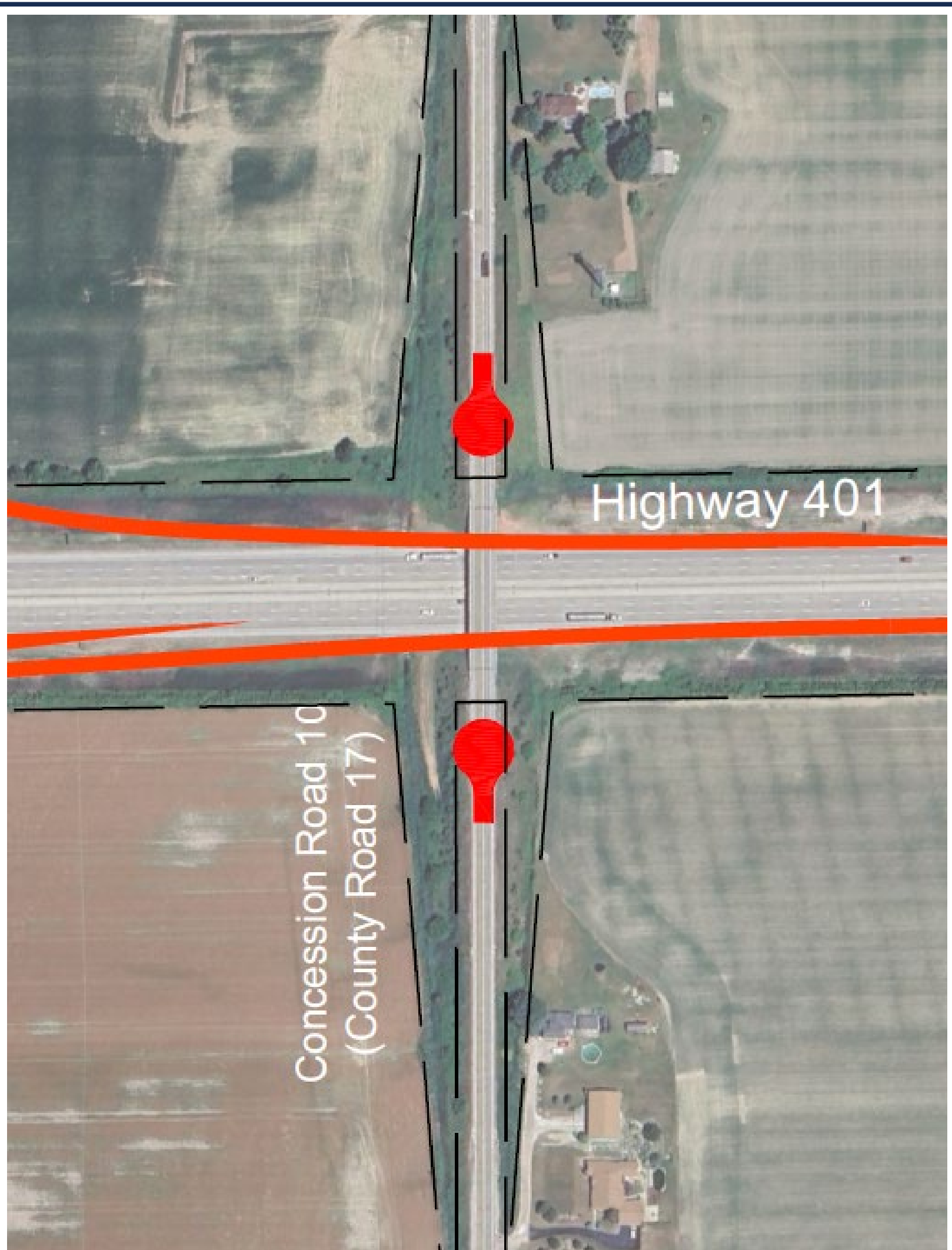
Nouveau tracé – Ouest

Pont ouvert à deux voies

X



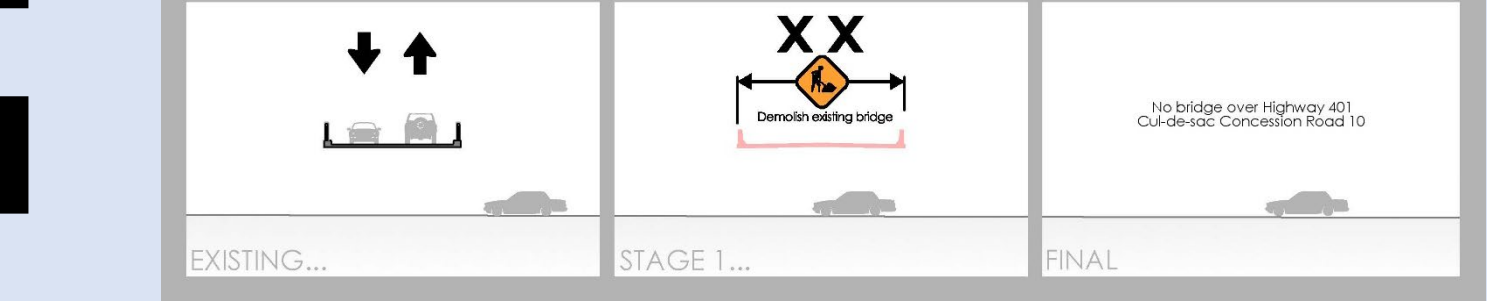
- Avantages
- Maintien de l'accès à l'autoroute 401
 - Durée des travaux et coût des étapes similaires à la solution avec fermeture du pont
- Inconvénients
- Requiert un changement de tracé et touche plus de propriétés par rapport à la solution 1
 - Incidences plus importantes sur les services publics par rapport aux solutions 1, 2 et 4 (les poteaux électriques se trouvent du côté ouest)
 - Le ponceau et les arbres situés près du talus ouest pourraient être touchés
 - Coût plus élevé que le remplacement sur le tracé existant



4

Fermeture complète et permanente du chemin de Concession 10

✓



- Avantages
- Aucuns frais d'entretien grâce au maintien de l'ouvrage existant
 - Coûts initiaux moins élevés, car aucune nouvelle construction n'est nécessaire
 - Moins d'incidences sur les propriétés ou les services publics comparativement aux solutions 1, 2 et 3
- Inconvénients
- La circulation sur le chemin de Concession 10 devra être redirigée vers le nouveau passage de la promenade Lauzon et le passage adjacent du chemin de Concession 11

Solution préliminaire privilégiée

Un nouveau pont sur le chemin de Concession 9 est nécessaire pour accueillir les nouvelles bretelles de l'échangeur.

La solution privilégiée prévoit l'éclairage des points de décision sur les bretelles (voir la photo en exemple). Un plan d'éclairage détaillé sera préparé pour le nouvel échangeur et documenté dans le rapport d'étude environnementale pour les projets de transport.



Suppression de l'ouvrage du chemin de Concession 10

Le sentier polyvalent est relié au chemin de Concession 9 afin d'éviter les traversées de bretelles.

Légende

- Emprise de l'autoroute 401 existante
- Nouvelle route
- - - Nouveau sentier polyvalent
- Propriété requise

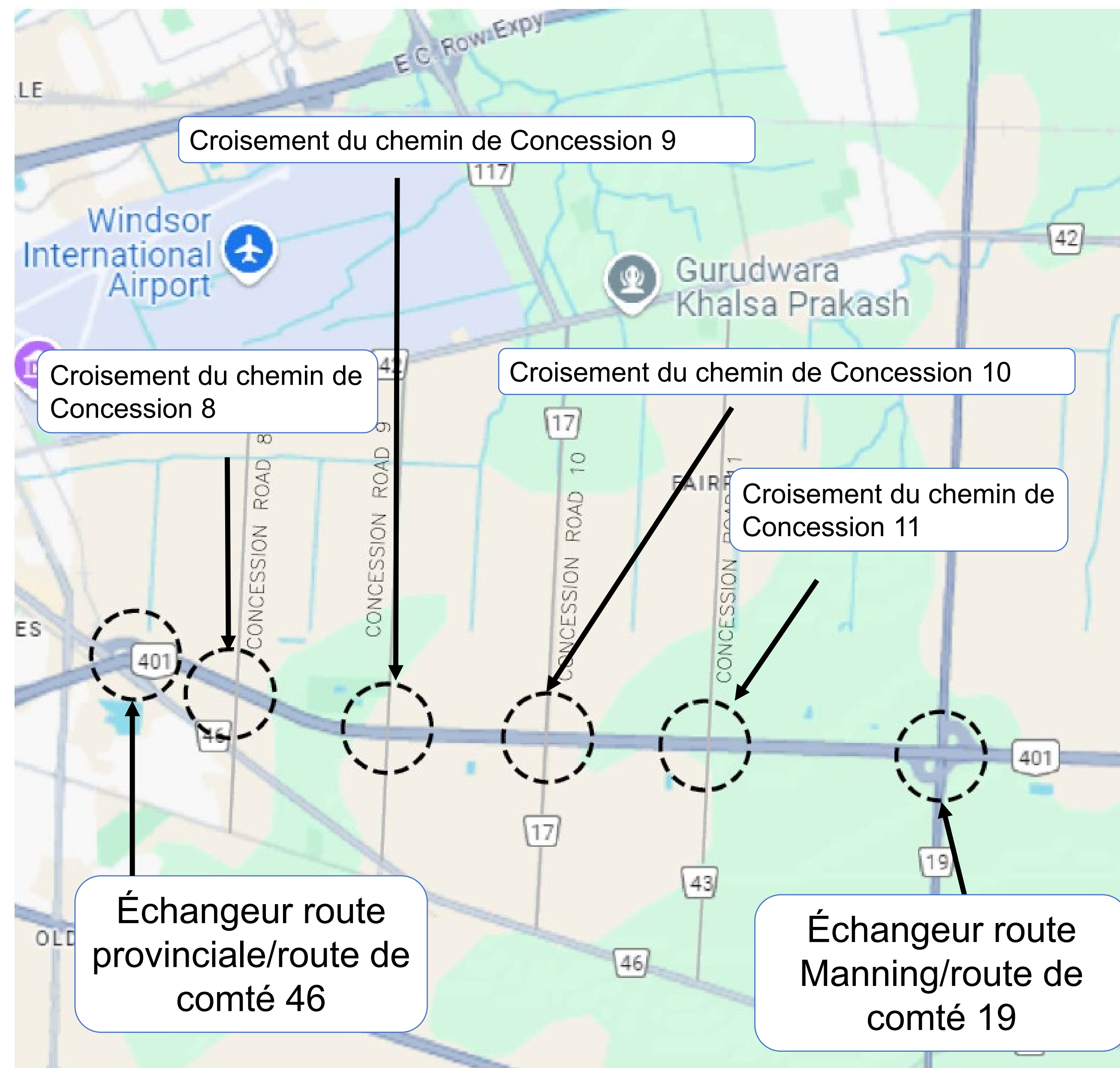
L'amélioration des ponceaux et du drainage aux points de franchissement des cours d'eau sera confirmée dans la conception préliminaire.



La solution privilégiée prévoit de relier l'autoroute 401 à partir de la promenade Lauzon.

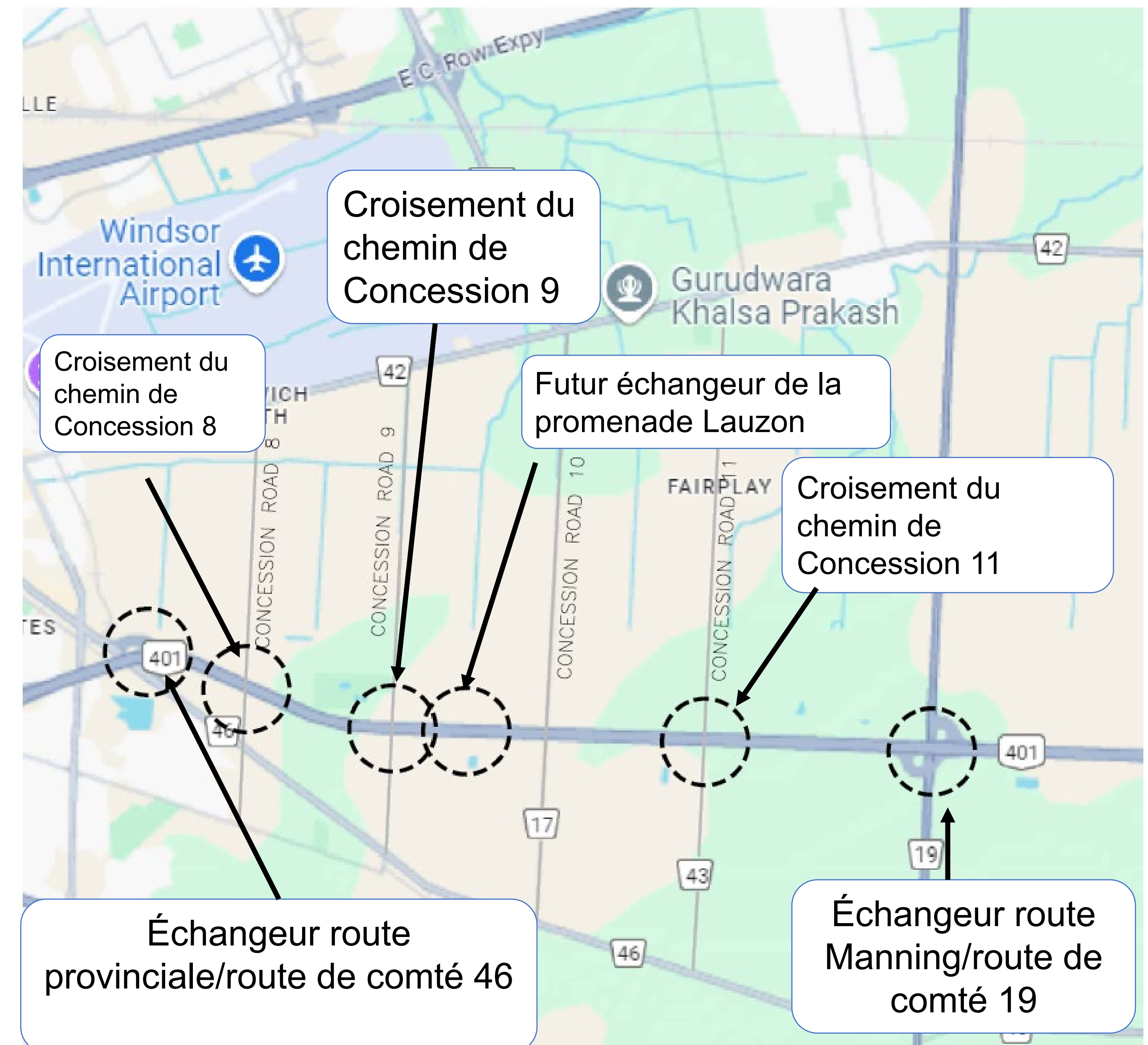
Emplacement des croisements de l'autoroute 401

Croisements existants de l'autoroute 401



On compte actuellement six (6) croisements le long de l'autoroute 401 dans notre zone d'étude et entre la route provinciale/route de comté 46 et la route Manning/route de comté 19 : l'échangeur de la route provinciale, le chemin de Concession 8, le chemin de Concession 9, le chemin de Concession 10, le chemin de Concession 11 et l'échangeur de la route Manning.

Futurs croisements proposés de l'autoroute 401



Avec le futur échangeur proposé sur la promenade Lauzon et l'élimination de l'ouvrage du chemin de Concession 10, le nombre de croisements le long de l'autoroute 401 dans notre zone d'étude et entre la route provinciale/route de comté 46 et la route Manning/route de comté 19 restera le même (c.-à-d. six passages à niveau).

Gestion de la construction et de la circulation

Autoroute 401 – Étape de mise en place

- Maintien des voies existantes pendant les heures de pointe
- Fermetures de voies, si nécessaire, hors des heures de pointe

Autoroute 401 – Fermetures complètes

- Fermeture complète pendant la nuit pour l'installation des poutres
- Fermeture d'une durée pouvant aller jusqu'à 14 heures pour l'enlèvement de chaque ouvrage existant (ouvrages des chemins de Concession 9 et 10)

Chemin de Concession 9

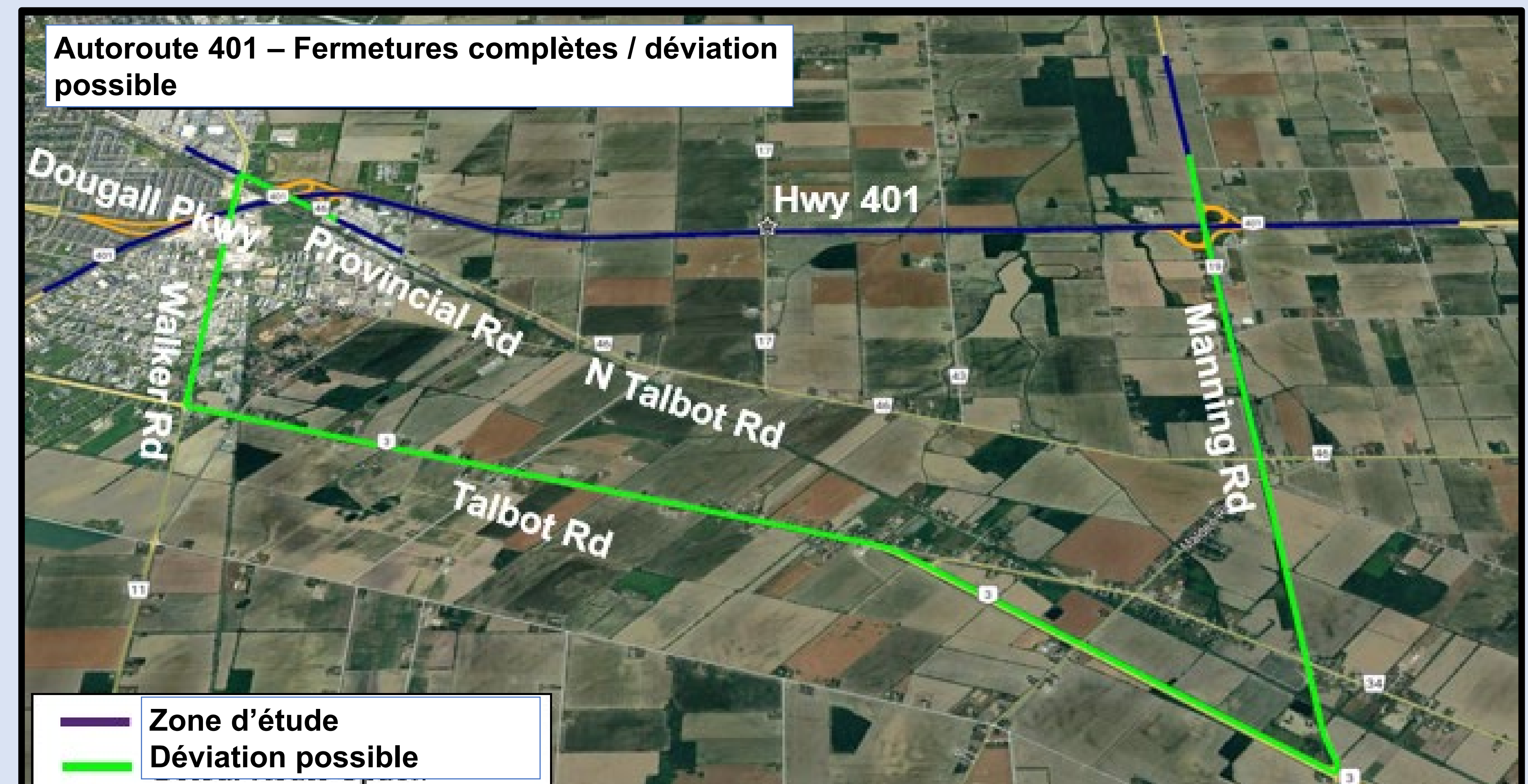
- Fermeture complète du chemin de Concession 9 pendant une saison de construction

Chemin de Concession 10

- Fermeture complète du chemin de Concession 10 pendant une saison de construction

Autoroute 401 – Fermetures complètes / déviation possible

- Une déviation est nécessaire pendant l'installation des poutres pour les nouveaux passages inférieurs potentiels et l'enlèvement des ouvrages existants des chemins de Concession 9 et 10
- La circulation sur l'autoroute 401 devra emprunter les échangeurs adjacents de la route Manning, de la route Walker et de la route provinciale, ainsi que de la route Talbot.



Processus de désignation et d'acquisition des propriétés

Désignation

À l'issue de l'étude, une solution sera recommandée et désignée (c'est-à-dire « protégée »). Le Ministère enregistrera la désignation d'une solution routière proposée sur la base des besoins futurs déterminés par la présente étude de planification et de conception préliminaire. La désignation est un mécanisme qui permet au Ministère d'assurer la protection des routes ou des corridors et d'imposer des mesures de contrôle du développement le long de ce corridor et aux propriétaires adjacents. Ce type de désignation est le plus souvent utilisé lorsque les terrains appartiennent encore à des propriétaires privés, parfois des années avant l'acquisition et les travaux de construction prévus.

Acquisition de propriétés

Les incidences sur la propriété privée ont été identifiées en relation avec la solution privilégiée sur le plan technique.

Le MTO s'engage à travailler avec les propriétaires pour s'assurer qu'ils comprennent le processus d'acquisition des propriétés et leurs droits. Les propriétaires ont droit à une indemnisation équitable et seront traités de manière cohérente. Le Ministère contactera tous les propriétaires concernés et fera des offres d'achat sur la base d'une évaluation indépendante du marché. Un agent immobilier du MTO les rencontrera individuellement, discutera de la valeur de la propriété et de l'indemnisation, répondra aux questions et écoutera les préoccupations.

Pour plus d'informations sur le processus d'acquisition de biens immobiliers, veuillez consulter la brochure sur les biens immobiliers qu'il est possible de se procurer en personne à la présente séance, ou veuillez la télécharger à partir du site Web du projet à l'adresse suivante : www.hwy401lauzon.ca. Vous pouvez également contacter l'agente des services immobiliers du MTO ci-dessous :

Cindy Brooks
Agente des services immobiliers
Ministère des Transports
659 Exeter Road
London, Ontario N6E 1L3
Tél. : 519-854-8652
Courriel : Cindy.Brooks@ontario.ca

Incidences potentielles et mesures d'atténuation proposées

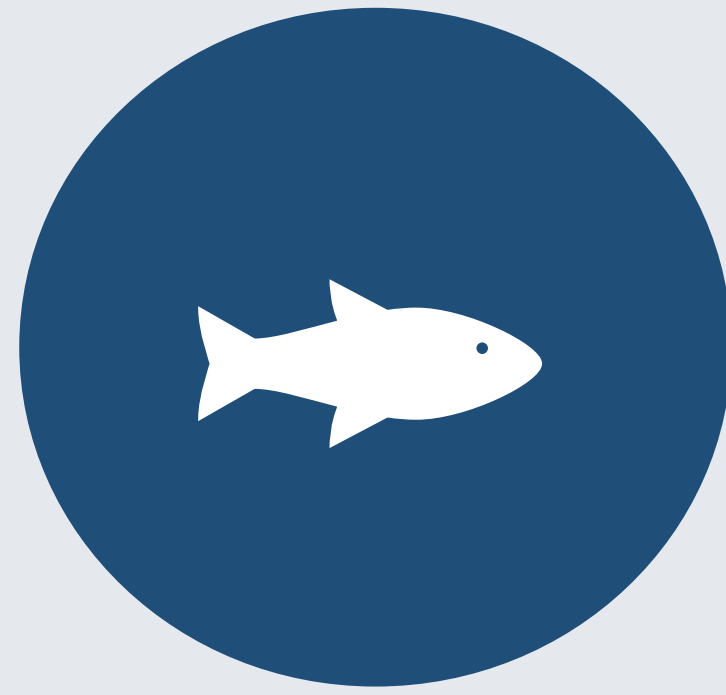
Les incidences résultant de ce projet seront minimisées, dans la mesure du possible. Des études sont en cours et se poursuivront pendant l'étape de conception détaillée afin de vérifier les répercussions sur l'environnement, d'améliorer les mesures d'atténuation et de faciliter l'obtention des permis et des autorisations nécessaires.



Ressources archéologiques

Une étude archéologique de stade 1 a été réalisée et a permis d'identifier les zones susceptibles de receler des ressources archéologiques.

Une étude archéologique de stade 2 sera entreprise pour les zones susceptibles d'être touchées qui conservent un potentiel archéologique et pour lesquelles les propriétaires ont donné leur autorisation d'accès.



Poissons et habitat du poisson

La solution privilégiée a une incidence sur la rivière Little, qui traverse la zone d'étude du nord au sud. De nouveaux ponceaux et de nouveaux prolongements pourraient être nécessaires et avoir des effets sur les poissons et leur habitat. Les mesures d'atténuation proposées seront déterminées une fois que la solution privilégiée aura été affinée et que les effets auront été déterminés.



Éclairage

Le plan d'éclairage de la solution privilégiée pourrait entraîner une pollution lumineuse. Des mesures d'atténuation visant à minimiser la luminosité visible et la pollution lumineuse seront identifiées.



Aménagement du territoire

La solution privilégiée touche environ 28 hectares de terres agricoles en activité. L'équipe du projet collaborera avec les agriculteurs susceptibles d'être touchés afin de minimiser autant que possible les incidences sur les exploitations agricoles et de maintenir les passages vers les exploitations adjacentes pour l'accès et les activités agricoles.



Environnement naturel

La suppression d'arbres et de végétation sera réduite autant que possible. Un plan d'aménagement paysager est en cours d'élaboration afin d'identifier les possibilités de nouvelles plantations et d'amélioration du paysage. Des mesures d'atténuation visant à protéger la faune seront identifiées.

Prochaines étapes

Les étapes ci-dessous seront achevées à la suite de la présente séance d'information :

- Examiner, prendre en compte les commentaires reçus et y répondre
- Confirmer la solution privilégiée
- Confirmer les incidences et les mesures d'atténuation proposées
- Préparer le rapport d'étude environnementale pour les projets de transport (REET)
- Publier l'avis d'achèvement de l'étude et mettre le REET à la disposition du public pendant 30 jours aux fins de consultation.

Rapport d'étude environnementale pour les projets de transport (REET)

Le processus d'évaluation environnementale et de conception préliminaire de l'échangeur de l'autoroute 401 et de la promenade Lauzon sera résumé dans un rapport d'évaluation technique.

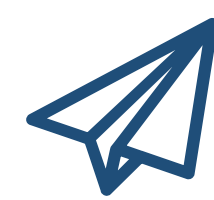
Le REET a pour objet de décrire le projet, de documenter les commentaires reçus du public, des ministères extérieurs, des parties prenantes concernées, des organisations et des municipalités, de fournir une vue d'ensemble des solutions envisagées au cours de l'étude, de documenter l'évaluation des solutions, la solution privilégiée ainsi que les incidences et les mesures d'atténuation. Le REET sera mis à la disposition du public pour une période de 30 jours aux fins de consultation.

Après la conception préliminaire et la période de consultation du REET, l'étape de conception détaillée de la solution privilégiée commencera. L'échéancier de construction dépendra de l'obtention du financement et des autorisations.

Différentes manières de formuler des commentaires



Visiter le site Web de l'étude :
<http://www.hwy401lauzon.ca>



Écrire à comments@hwy401lauzon.ca



Appeler :

Adam Barg, P.Eng.

Chargé de projet et consultant
Stantec Experts-conseils ltée
Tél. : 905-381-3216

Sinisa Sakic, P.Eng.

Ingénieur de projet
Ministère des Transports, Mise en œuvre des
projets – Ouest
Tél. : 519-854-9586

Toutes les demandes de renseignements des médias doivent être adressées à la Direction des communications du MTO
au 416-327-1158 ou à mto.media@ontario.ca.

**Vous êtes invité à nous faire parvenir vos commentaires avant le 16 mai 2025.
Merci de l'intérêt que vous portez à cette étude!**

Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée

Les commentaires et les informations concernant la présente étude sont recueillis pour satisfaire aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario et conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires reçus feront partie du dossier public.