

Corporation de la ville de Hawkesbury

Recommandation au conseil

N° 2019_REC_35

N° de dossier: T11-04

Date de la réunion: 13 mai 2019

Objet: Ministère des Transports de l'Ontario - Remplacement des ponts

Recommandation

Attendu que le Ministère des Transports de l'Ontario procédera aux remplacements des deux ponts situés à l'intersection du Chemin de Comté 17 et de l'Autoroute 34, et;

Attendu que le MTO souhaite effectuer des changements majeurs de configuration des bretelles d'accès et de sorties ainsi que des voies d'accélération et de décélération du chemin de comté 17, et;

Attendu que les Comtés Unis de Prescott et Russell procéderont à une évaluation par les pairs des configurations connues sous les Options A et B présenté par le Ministère des Transports de l'Ontario (MTO) le 30 novembre 2017, et ;

Attendu que ces options ont été rejetées de la part du Ministère des Transports de l'Ontario (MTO) sans en informer les municipalités impliquées, et ;

Attendu que la ville de Hawkesbury peut soumettre une objection par le biais du processus d'évaluation environnementale pour les installations Provinciales de Transports, et ;

Attendu que la date limite pour soumettre cette objection est le 27 mai 2019 ;

Qu'il soit résolu que l'administration soit mandatée de soumettre une objection suivant le processus décrit par les Normes et Pratiques environnementales pour les Installations provinciales de Transport se basant sur l'évaluation par les pairs effectuée par les Comtés unis de Prescott et Russell, tel que recommandé au document 2019_REC_35.

Note explicative, historique, mise en situation

En mai 2017, le Ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et leur consultant Jacobs convoque une rencontre avec les représentants des Comtés unis de Prescott et Russell (CUPR), du Canton de Champlain, de la Police Provinciale de l'Ontario et de la ville de

Hawkesbury afin de présenter le projet de remplacement des ponts situés à l'intersection du Chemin de Comté 17 et de l'Autoroute 34.

Lors de cette rencontre, le consultant Jacobs ainsi que le MTO présentent le processus d'évaluation environnementale, la description du projet, les études de circulation complétées, l'alternative de conception privilégiée, les alternatives de détours de la circulation ainsi que les séquences potentielles de construction.

Par la suite, des réunions ont eu lieu le 24 juillet 2017 et le 30 novembre 2017.

Au cours de ces réunions, Jacobs nous confirme que leur intention est de réduire les voies sur les ponts, passant de quatre à deux voies. Pour ce faire, des modifications aux bretelles d'accès ainsi qu'aux voies d'accélération et de décélération doivent être effectuées. Ceux-ci présentent donc, lors de la rencontre du 30 novembre 2017, des concepts intitulés Option A et Option B. Ces options démontrent les modifications proposées aux bretelles ainsi qu'aux voies d'accélération et de décélération. Les partis présents à la réunion indiquent que l'Option B est privilégiée et que dans le but d'assurer la viabilité de l'option, les CUPR sont prêts à réduire la limite de vitesse de 90 km/h à 80 km/h pour la section visée.

Une rencontre a de plus eu lieu le 20 septembre 2018. Les sujets traités lors de ladite rencontre tournent principalement autour du détour de la circulation durant la fermeture du Chemin de Comté 17 et de l'Autoroute 34. De plus, Jacobs présente les modifications nécessaires aux différentes intersections qui seront sollicitées lors du détour. Finalement, une mise à jour générale quant aux avancements des plans d'ingénierie est présentée. Cependant, il n'y a aucune mention des changements aux bretelles et aux voies de changement de vitesse discuté lors de la réunion du 30 novembre.

Tel que convenu entre la ville de Hawkesbury et MTO, une présentation du projet en entier est effectuée à la réunion ordinaire du conseil du 11 février 2019. La présentation explique en détail les faits saillants du projet ainsi que le processus d'évaluation environnementale requis par la province. Le consultant Jacobs, présente également les modifications qui seront apportées aux deux ponts, soit une réduction des voies de quatre à deux mais surtout la nouvelle configuration des bretelles et des voies d'accélération et de décélération. Celle-ci n'avait jamais été présentée et/ou discutée lors des nombreuses rencontres et échanges entre les différents partis impliqués.

L'option choisie par le MTO représente un changement radical à la géométrie des bretelles. La bretelle direction ouest est maintenant transformée en intersection de type T en plus d'être contrôlé par un panneau d'arrêt et la voie d'accélération est complètement enlevée. Ceci signifie que les utilisateurs devront effectuer un arrêt avant de pouvoir s'engager sur le chemin de comté 17. En ce qui a trait à la bretelle de sortie en direction de l'Autoroute 34, elle est maintenant configurée de façon à ce qu'un virage de presque 90 degrés est requis suite à la décélération en direction est. Cette

configuration a soulevé le mécontentement ainsi que plusieurs doutes et craintes des membres du conseil et de l'administration.

Des présentations ont par la suite eu lieu devant le Conseil municipal du Canton de Champlain et des Comtés unis de Prescott et Russell. Des commentaires similaires à ceux initialement exprimés par la ville de Hawkesbury sont émis de la part des deux organisations aux consultants Jacobs et au MTO.

Les craintes et doutes soulevés se résument comme suit :

1. Difficulté pour les véhicules, spécialement pour les camions lourds de s'engager sur le Chemin de Comté 17 en utilisant la nouvelle configuration de la bretelle direction ouest qui sera contrôlée par un panneau d'arrêt;
2. Risque de congestion sur le Chemin de Comté 17 et sur la bretelle direction ouest;
3. Risque de collision lorsqu'un véhicule s'engage en direction ouest sur le Chemin de Comté 17 dû à l'arrêt maintenance obligatoire. Ce véhicule sera donc, complètement arrêté lorsqu'il devra s'engager sur le chemin de Comté 17, qui lui aura une limite de vitesse de 80 km/h.
4. Le potentiel de devoir installer un feu de circulation à l'intersection du Chemin de Comté 17 et de la bretelle d'accès direction ouest maintenant devenu une intersection de type T et contrôlé par un arrêt.

Finalement, le 15 avril dernier, le MTO convoquait la ville de Hawkesbury, le Canton de Champlain ainsi que les Comtés unis de Prescott et Russell à une réunion pour discuter de la situation. Lors de cette rencontre deux éléments ont ressorti, soient :

1. Que le MTO poursuit le processus d'évaluation environnemental requis par la province en utilisant la configuration des bretelles et des voies de changements de vitesse présenté lors de la rencontre du 11 février 2019 et que si la ville de Hawkesbury, le canton de Champlain ainsi que les Comtés unis de Prescott et Russell désirent s'objecter à cette configuration ils peuvent le faire par l'entremise du processus d'évaluation environnementale établi pour les Installations Provinciales de Transport;
2. Que le MTO fournira une réponse à savoir pourquoi les Option A et B présentées en novembre 2017 n'ont pas été retenues contrairement à ce qui avait été discuté.

Objection :

Ce processus est régi par le Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPP) et permet aux organisations et citoyens de s'objecter aux changements proposés en présentant une objection en utilisant le formulaire fourni par Jacobs.

Lettre du MTO :

Le 25 avril dernier, nous avons reçu une lettre du MTO expliquant les raisons techniques pour lesquelles les Options A et B n'ont pas été retenues. Voici les grandes lignes :

1. Option A :
 - a. Le rayon de 25 m utilisé pour la configuration de la bretelle direction ouest a pour effet de rendre le virage très serré pour les véhicules lourds. De plus cette option ne fournit pas une voie d'accélération recommandée.
2. Option B :
 - a. Le rayon de 30 m utilisé pour la configuration de la bretelle direction ouest n'est pas désirable et selon les « Geometric Design Standards for Ontario Highways » le rayon minimum est de 45 m;

Évaluation par les pairs :

Afin de fournir une objection en utilisant le processus établi, les CUPR procéderont à une évaluation par les pairs des Options A et B et du raisonnement présenté par le MTO pour rejeter ces deux options. Une fois les recommandations et conclusions établies par la firme retenue, elles seront utilisées pour compléter le formulaire d'objection.

Options/alternatives

1. Ne fournir aucune objection à la configuration et accepter les changements proposés par le MTO.

Incidence au budget

Aucune.

Études concernées

Évaluation par les pairs initiée par les CUPR.

Documents de support

1. Plan démontrant les Options A et B présenté le 30 novembre 2017;
2. Lettre du MTO datée du 25 avril 2019;
3. Plan de la configuration privilégiée par le MTO;
4. Avis du consultant Jacobs daté du 29 avril 2019.

Service(s) impliqué(s)

- Services techniques

Soumis et recommandé par

Guillaume Boudrias, Gestionnaire de projets, Génie civil 1^{er} mai 2019

Commentaires du directeur général

Daniel Gatién, directeur général