

# Stationnement pour covoiturage Cornwall



Bienvenue au centre d'information publique (CIP) en ligne concernant l'étude de conception détaillée et l'évaluation environnementale de portée générale pour la construction d'un nouveau stationnement pour covoiturage sur la route 138, au nord-est de l'intersection du chemin Cornwall Centre et de l'avenue Brookdale, dans le comté de South Stormont.

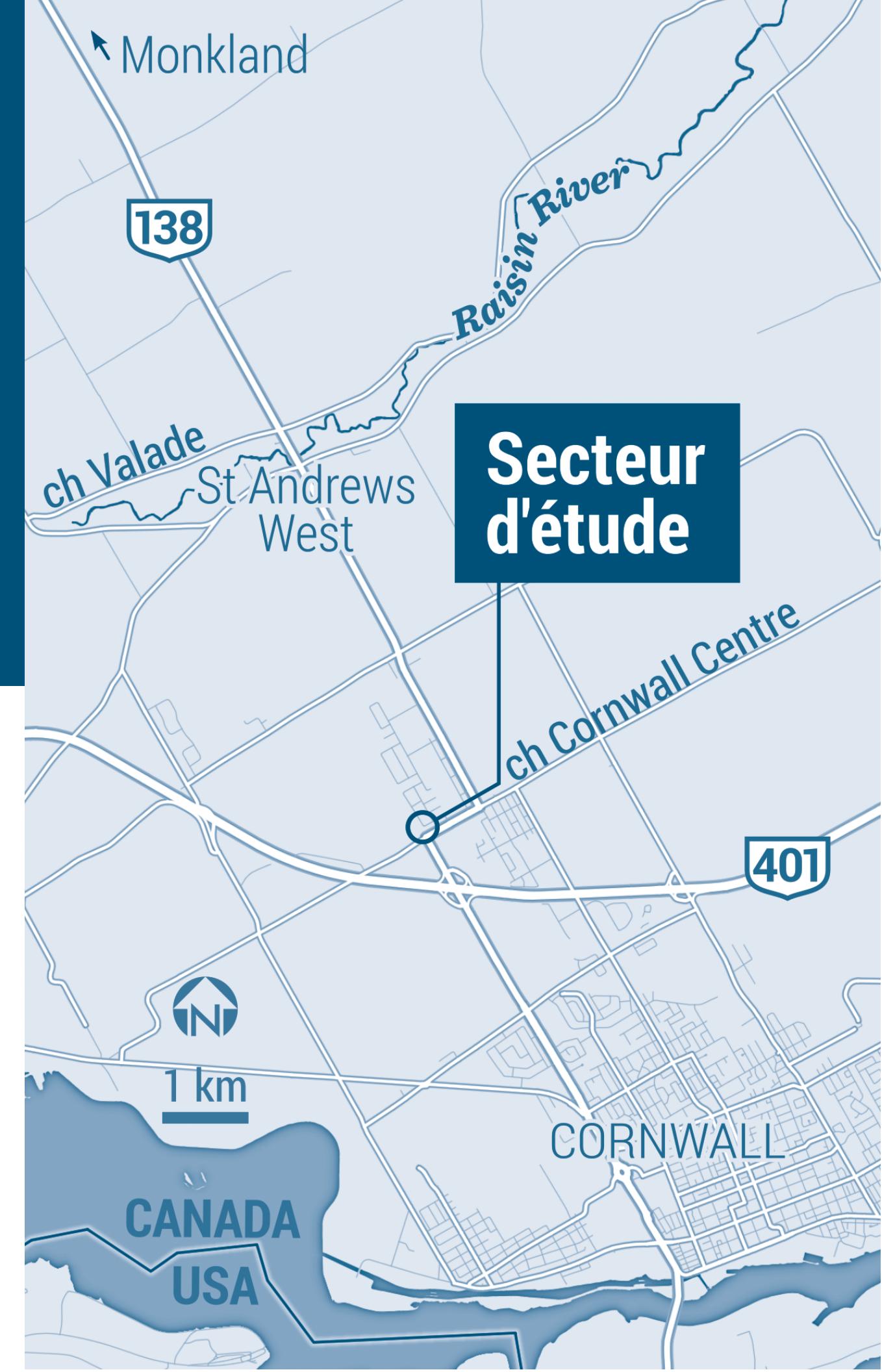
WP 4138-16-01

## Commentaires?

Soumettez vos commentaires sur le site Web du projet [cornwallcarpool.ca](http://cornwallcarpool.ca)

## Soutien pour l'accessibilité

Dites-nous comment nous pouvons vous aider



# But et objectifs du centre d'information publique en ligne

- présenter le projet et décrire le processus en cours
- donner de l'information générale sur les améliorations à apporter
- présenter les options de covoiturage qui seront étudiées dans le cadre du projet
- solliciter des avis sur les conditions existantes (naturelles, sociales, économiques et culturelles) du secteur d'étude
- solliciter des commentaires sur le plan recommandé

## But de l'étude

L'étude vise à définir un **plan recommandé** pour le nouveau stationnement pour covoiturage comprenant environ :

- 65 places de stationnement standard
- 4 places de stationnement sans barrière
- 2 places de stationnement pour fourgonnette
- des appareils d'éclairage et des panneaux



# L'étude en bref

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a retenu les services de Stantec Consulting Ltd. pour effectuer une étude de conception détaillée et une évaluation environnementale de portée générale pour la construction d'un nouveau stationnement pour covoiturage sur la route 138, au nord-est de l'intersection du chemin Cornwall Centre et de l'avenue Brookdale, dans le comté de South Stormont.

La conception préliminaire et l'évaluation environnementale de portée générale ont été réalisées par le MTO, dans le cadre du projet GWP 4015-08-00, et documentées dans un rapport d'étude environnementale pour les transports (REET). Le REET a été mis à la disposition du public aux fins d'examen pendant 30 jours et a été approuvé en mai 2018. Il peut être consulté sur le site Web du projet de la route 138, au [highway138study.ca](http://highway138study.ca).

La conception détaillée sera réalisée conformément à l'*Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales (2000)* du MTO, dans le cadre d'un projet de groupe B. Les projets du groupe B comportent des améliorations majeures aux infrastructures de transport existantes, notamment des améliorations aux routes terrestres ou enjambant un cours d'eau qui augmentent considérablement la capacité routière ou se traduisent par un élargissement important dépassant la plateforme d'une route existante.

L'étude comprendra une analyse des conditions existantes, la définition et l'évaluation des options envisagées, la détermination des améliorations à apporter ainsi que l'établissement de mesures de protection de l'environnement ou d'atténuation des effets. Un plan recommandé sera confirmé et sanctionné à la fin de l'étude.



Au terme de l'évaluation des options envisagées, le plan recommandé sera consigné dans un rapport de conception-construction.

La rédaction d'un rapport de conception-construction est conforme aux exigences de documentation de l'évaluation environnementale de portée générale pour un projet de groupe B. Ce rapport sera mis à la

disposition du public pour une période d'examen de 30 jours à la fin de l'étude de conception détaillée. Un avis sera publié pour annoncer le début de la période d'examen.

Le rapport de conception-construction comprendra :

- une description des emplacements possibles, une évaluation des options envisagées et la sélection d'un plan recommandé
- une description détaillée du plan recommandé
- une description complète des répercussions environnementales potentielles du plan recommandé
- une description complète du programme de consultation sur l'étude de conception détaillée
- une liste des approbations et des permis obtenus ou requis
- des renseignements sur la réalisation des engagements pour les travaux futurs figurant dans le rapport d'étude environnementale pour les transports de juin 2017
- une description des engagements futurs et des mesures de protection et d'atténuation à mettre en place durant les travaux
- les principales mesures d'échelonnement des travaux et de gestion de la circulation

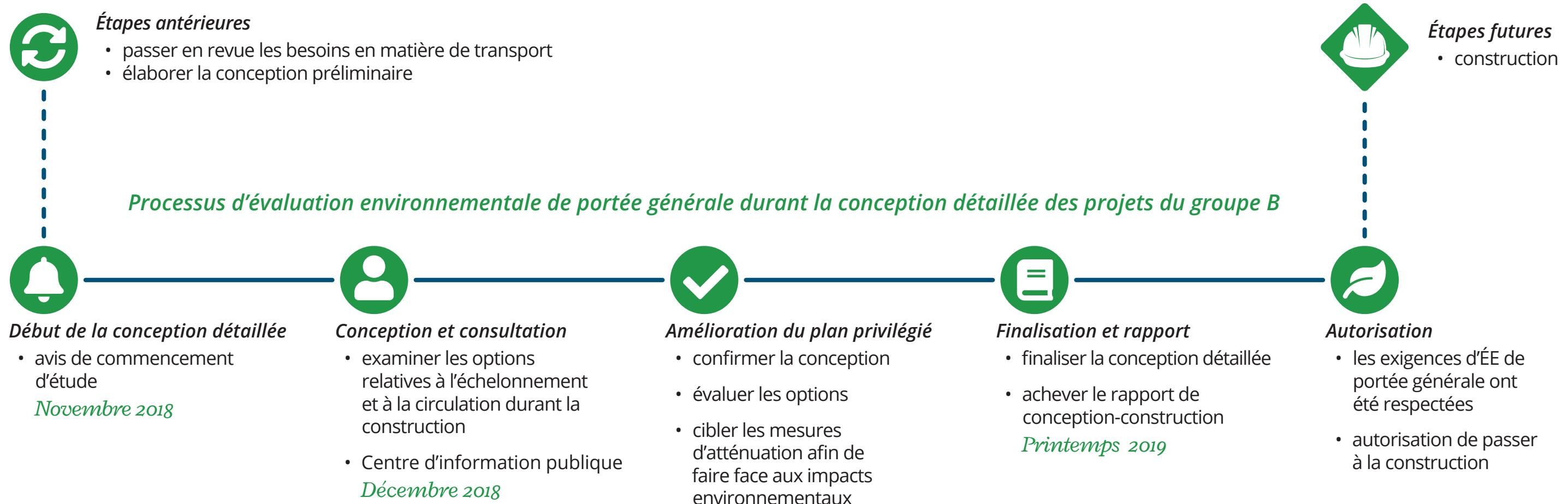
# Processus d'évaluation environnementale

L'étude est effectuée conformément aux exigences de l'*Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales* (MTO, 2000), approuvée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario pour les projets de transport provinciaux d'une taille et d'une envergure définies.

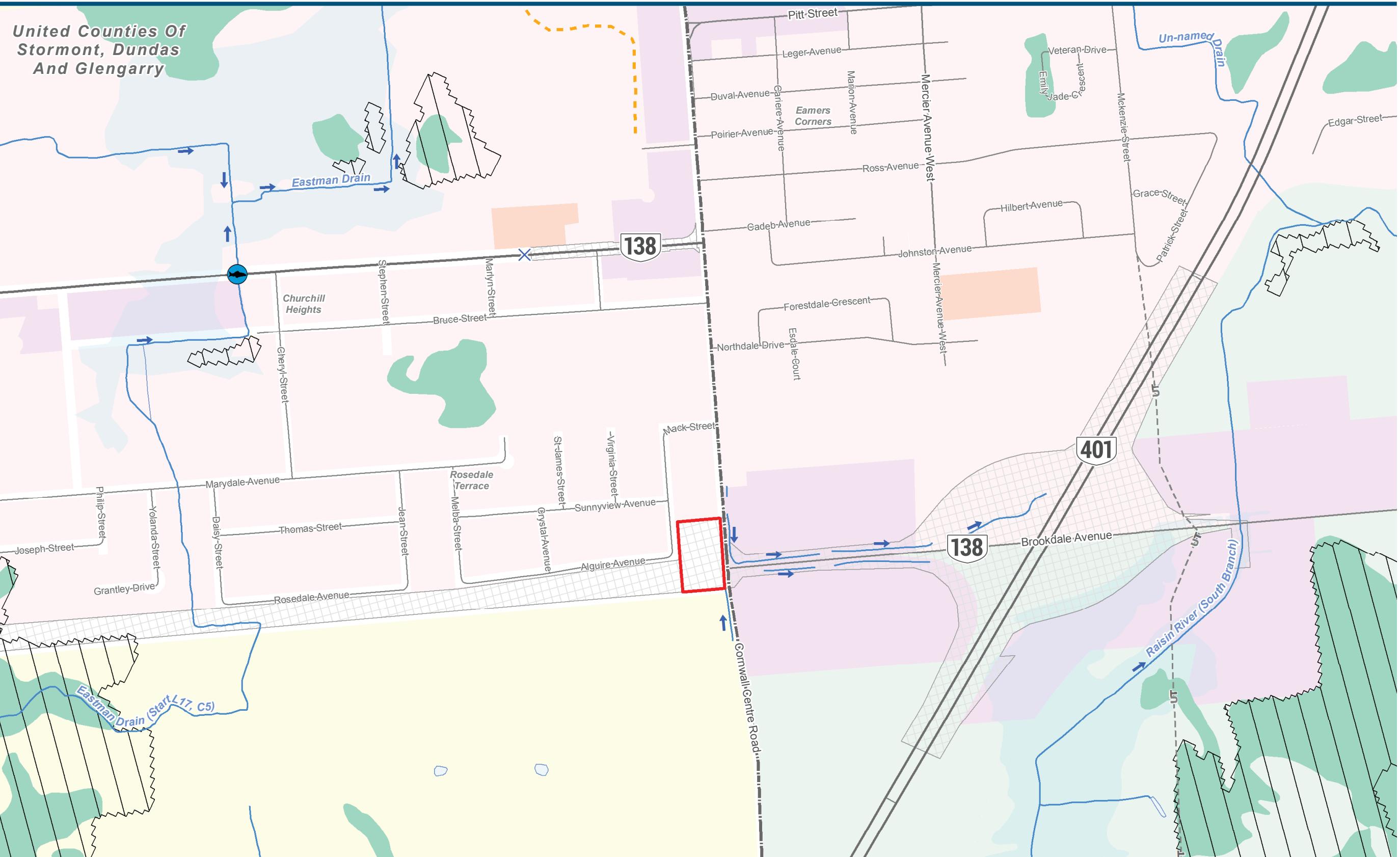
Le processus d'évaluation environnementale de portée générale du MTO est une méthode approuvée pour les projets de planification, de conception et de construction routières. L'étude respecte le processus

du groupe B, qui vise les améliorations majeures aux infrastructures de transport existantes de la province. Les projets du groupe B sont réputés être approuvés en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario, pourvu qu'ils respectent les exigences de l'évaluation environnementale de portée générale et que des mesures d'atténuation soient mises en place, au besoin.

Un rapport de conception-construction sera rédigé et mis à la disposition du public aux fins d'examen au terme de l'étude.



# Conditions existantes





## Établissement des critères

Les critères d'évaluation seront établis à partir :

- des commentaires du public
- d'une analyse de projets similaires
- des lignes directrices provinciales
- d'une évaluation des conditions existantes



## Pondération des critères

Chaque critère est assorti d'un facteur de pondération correspondant à son importance relative.



## Notation des options

Toutes les options réalisables sont évaluées et notées en fonction des critères d'évaluation.



## Classement des options

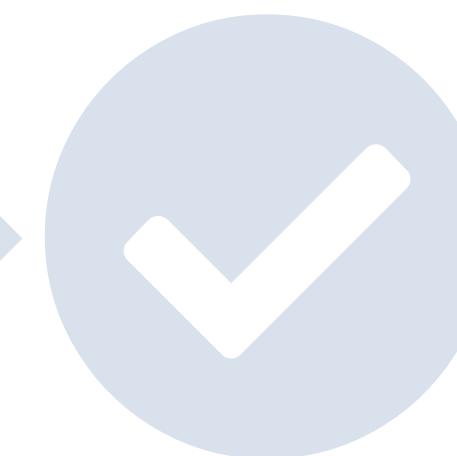
La somme des notes pondérées donne la note totale de chaque option. Le classement des options et le choix du **plan recommandé** se fonderont sur cette note.

# Processus d'évaluation

Une évaluation détaillée des options envisagées permettra d'établir un plan d'amélioration efficient, qui garantira la sécurité des installations et un accès local raisonnable tout en limitant les répercussions sur les milieux naturels, sociaux et culturels. Une note totale sera donnée à chacune des options de conception en fonction de critères d'évaluation pondérés selon leur importance relative.

## La meilleure note

La dernière étape du processus d'analyse et d'évaluation est la sélection d'un plan recommandé. Ce processus comprend :



- un examen des résultats de l'analyse et de l'évaluation, en fonction du travail et de l'avis des spécialistes
- la détermination des critères ayant la plus grande incidence sur le résultat de l'évaluation
- une analyse de la sensibilité des pondérations
- la confirmation du classement des options
- l'examen des commentaires du public et des parties prenantes sur le processus d'évaluation

# Critères d'évaluation préliminaire

## Ingénierie des routes

| Critères   | Le meilleur plan d'amélioration...  | Facteurs pris en compte  | Méthodologie/mesure  |
|--|---|--|--|
| <b>Caractéristiques et configuration du site</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>... limite la quantité de déblais/remblais</li> <li>... prévoit un écoulement suffisant</li> <li>... permet un éventuel agrandissement qui aura peu de répercussions sur le déroulement des activités</li> <li>... améliorera la sécurité du stationnement pour covoiturage</li> <li>... prévoit un espace sécuritaire pour les piétons</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Convenance du site pour la construction d'un stationnement pour covoiturage (pente, topographie)</li> <li>Écoulement/gestion des eaux pluviales</li> <li>Éventuel agrandissement</li> <li>Améliorations éventuelles de l'autoroute</li> <li>Interactions autobus-voitures</li> <li>Éclairage</li> <li>Allées piétonnes</li> <li>Sécurité</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Quantité de déblais (<math>m^3</math>)</li> <li>Superficie des surfaces imperméables (<math>m^2</math>)</li> <li>Possibilité d'ajouter des espaces sans reconfigurer complètement le stationnement (O/N)</li> <li>Possibilité d'aménager une voie de contournement (O/N)</li> <li>Points de conflit entre les autobus et les voitures (nombre)</li> <li>Éclairage des quais d'autobus (O/N)</li> <li>Distance d'un arrêt d'autobus (m)</li> <li>Visibilité à partir de la route principale (O/N)</li> </ul> |
| <b>Constructibilité</b>                          | ... limite les croisements et les conflits de services publics  | Faisabilité des travaux  | Techniques de construction (ordinaires ou non) et contraintes.   |
| <b>Coûts</b>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>... offre le coût total le plus bas, déplacements de services publics compris</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Coûts de construction</li> <li>Frais de déplacement des services publics</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Devis estimatif fondé sur les quantités de matériaux (prix unitaires de 2017)</li> <li>Devis estimatif fondé sur une mesure des répercussions sur les services publics (prix unitaires de 2017)</li> </ul>  |

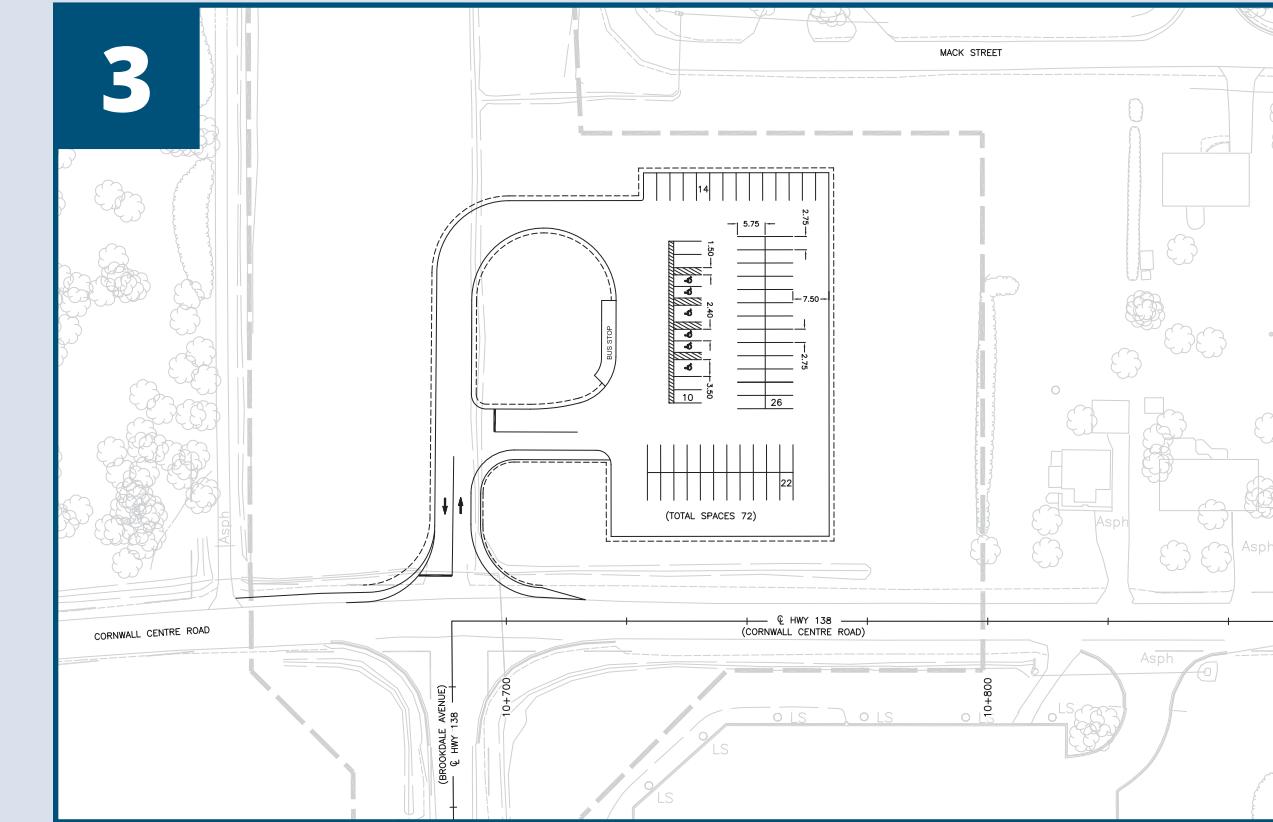
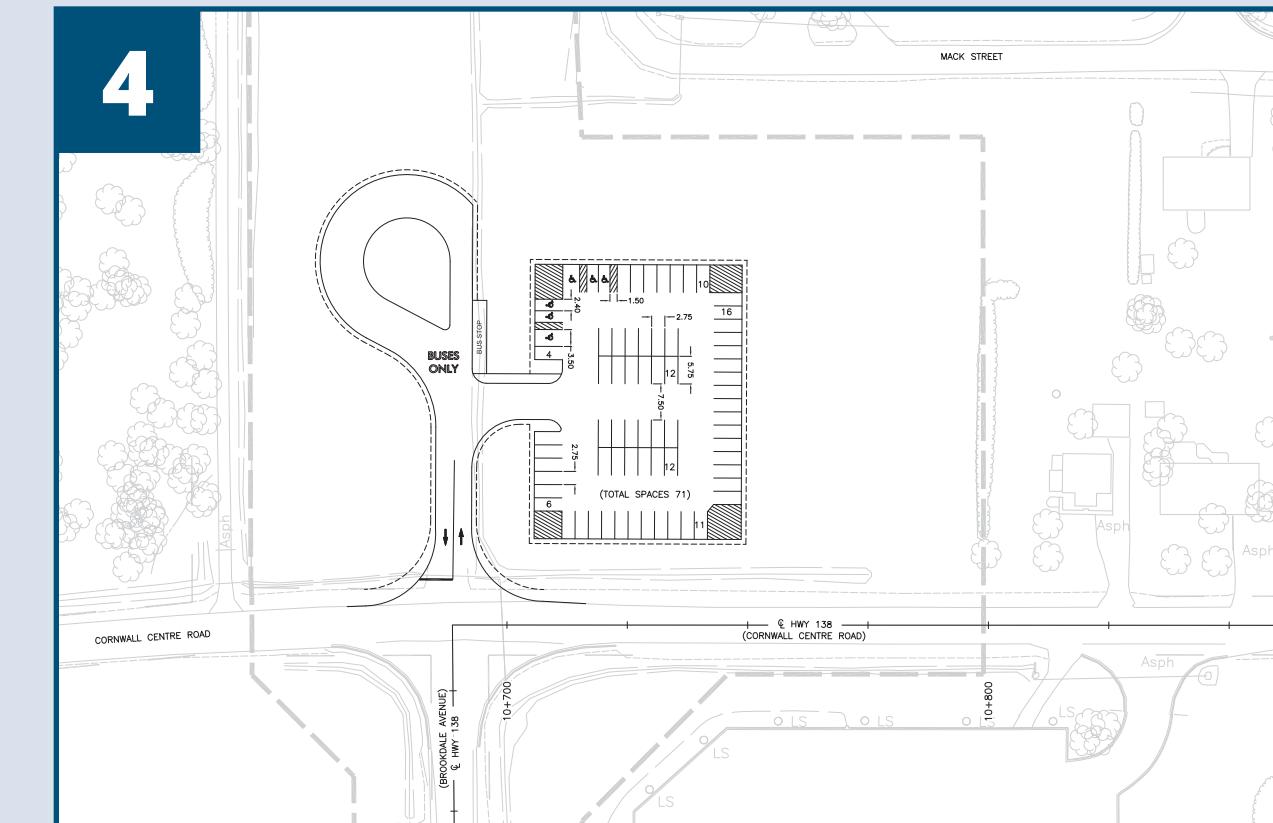
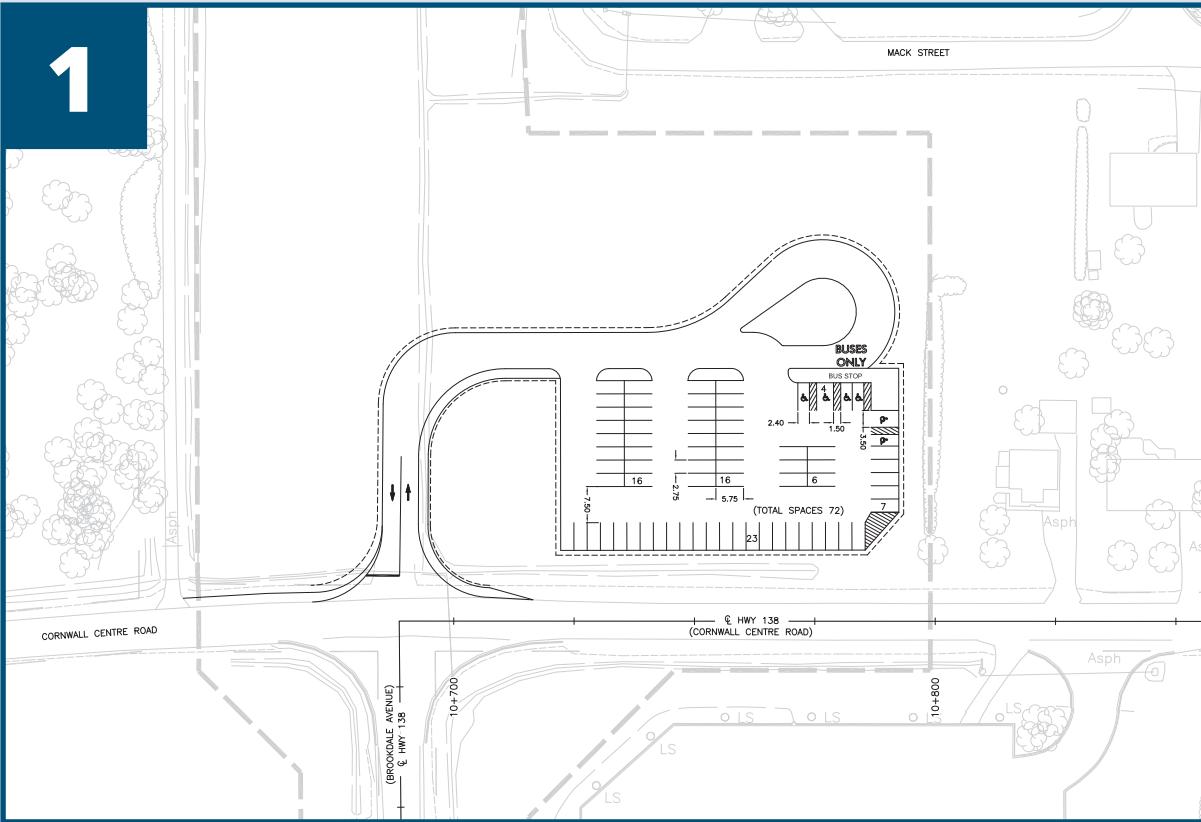
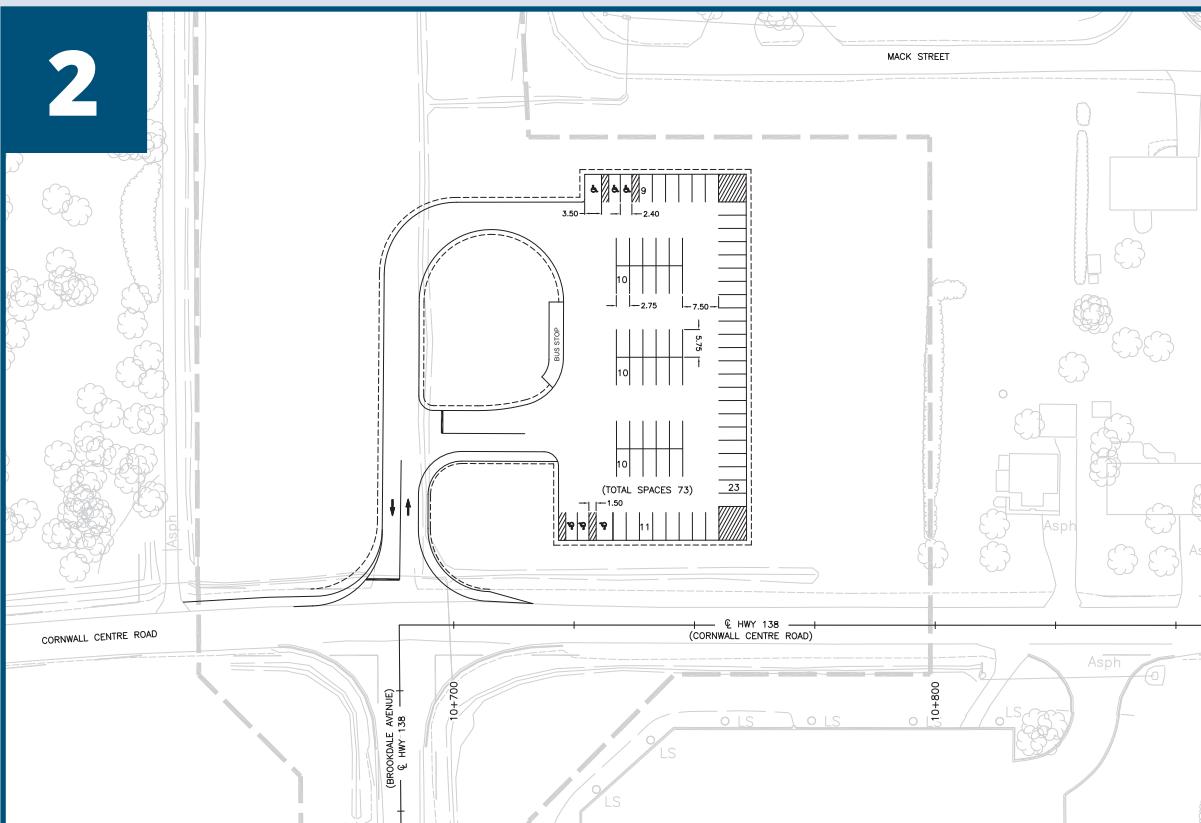
## Milieu social et culturel

| Critères                                    | Le meilleur plan d'amélioration...   | Facteurs pris en compte   | Méthodologie/mesure                                     |
|---|--|---|---|
| <b>Patrimoine archéologique et culturel</b> | ... limite toute intrusion dans les sites archéologiques à fort potentiel          | Sites archéologiques à fort potentiel                                     | Sites archéologiques à fort potentiel touchés ( $m^2$ ) |
| <b>Propriétaires fonciers du voisinage</b>  | ... limite les répercussions de la pollution sonore et lumineuse pour le voisinage | Répercussions pour les résidences/terrains voisins (bruit, lumière, etc.) | Proximité des résidences/terrains                       |

## Milieu naturel

| Critère  | Le meilleur plan d'amélioration...  | Facteurs pris en compte  | Méthodologie/mesure  |
|--|---|--|--|
| <b>Habitats fauniques/terrestres et végétation</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>... limite les répercussions sur les ressources terrestres, notamment les habitats fauniques</li> <li>... limite l'élimination de végétation naturelle</li> <li>... limite la fragmentation des habitats naturels</li> </ul> | Retrait d'arbres ou de végétation  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Habitats d'espèces menacées et habitats fauniques vulnérables touchés (<math>m^2</math>)</li> <li>Nombre de grands arbres ou d'arbres importants touchés</li> </ul> |
| <b>Habitats de poissons et aquatiques</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>... limite l'empâtement des étendues d'eau</li> <li>... limite les répercussions sur les ressources halieutiques</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Habitats aquatiques vulnérables (frayères)</li> <li>Empâtement des étangs et des bassins</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Habitats aquatiques vulnérables touchés (<math>m^2</math>)</li> <li>Habitats de poissons touchés (<math>m^2</math>)</li> </ul>                                      |

# Les options de stationnement pour covoiturage



# Évaluation des options

| Catégorie                 | Critères   | Option  |  |  |   |
|---------------------------|--|---|--|--|---|
|                           |  | 1   | 2  | 3  | 4   |
| Ingénierie des routes     | <b>Caractéristiques et configuration du site</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 1 100 m<sup>3</sup> de déblais</li> <li>• Création de 4 070 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables</li> <li>– Possibilité d'agrandissement vers le nord</li> <li>• Possibilité d'améliorations routières</li> <li>– Quatre points de conflit entre les autobus et les voitures</li> <li>• Sept mâts d'éclairage requis</li> <li>• Vue dégagée sur la route principale</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Environ 570 m<sup>3</sup> de déblais</li> <li>• Création de 4 130 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables</li> <li>• Possibilité d'agrandissement vers l'est et l'ouest</li> <li>– Aucune possibilité d'améliorations routières</li> <li>• Trois points de conflit entre les autobus et les voitures</li> <li>• Sept mâts d'éclairage requis</li> <li>• Vue dégagée sur la route principale</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 1 220 m<sup>3</sup> de déblais</li> <li>– Création de 4 630 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables</li> <li>• Possibilité d'agrandissement vers l'est et l'ouest</li> <li>– Aucune possibilité d'améliorations routières</li> <li>• Trois points de conflit entre les autobus et les voitures</li> <li>• Sept mâts d'éclairage requis</li> <li>• Vue dégagée sur la route principale</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ 920 m<sup>3</sup> de déblais</li> <li>+ Création de 3 840 m<sup>2</sup> de surfaces imperméables</li> <li>• Possibilité d'agrandissement vers l'est et le nord</li> <li>+ Possibilité d'améliorations routières</li> <li>+ Deux points de conflit entre les autobus et les voitures</li> <li>+ Six mâts d'éclairage requis</li> <li>• Vue dégagée sur la route principale</li> </ul> |
|                           | <b>Constructibilité</b>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Techniques de construction ordinaires</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Techniques de construction ordinaires</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Techniques de construction ordinaires</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Techniques de construction ordinaires</li> </ul>   |
|                           | <b>Coût total</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ 764 000 \$</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ 742 000 \$</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 816 000 \$</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Environ 712 000 \$</li> </ul>  |
| Milieu social et culturel | <b>Patrimoine archéologique et culturel</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel</li> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel</li> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel</li> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel</li> <li>• Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés</li> </ul>   |
|                           | <b>Propriétaires du voisinage :</b>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Limite du stationnement à environ 20 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison</li> <li>• Six immeubles d'habitation à proximité du stationnement</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limite du stationnement à environ 40 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison</li> <li>• Six immeubles d'habitation à proximité du stationnement</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limite du stationnement à environ 40 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison</li> <li>• Six immeubles d'habitation à proximité du stationnement</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Limite du stationnement à environ 60 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison</li> <li>• Six immeubles d'habitation à proximité du stationnement</li> </ul>  |
|                           | <b>Habitats fauniques/terrestres et végétation</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 460 m<sup>2</sup> de prés à graminées touchés</li> <li>• Aucun arbre important touché</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 5 120 m<sup>2</sup> de prés à graminées touchés</li> <li>• Aucun arbre important touché</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– 5 560 m<sup>2</sup> de prés à graminées touchés</li> <li>• Aucun arbre important touché</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 090 m<sup>2</sup> de prés à graminées touchés</li> <li>• Aucun arbre important touché</li> </ul>   |
| Milieu naturel            | <b>Habitats de poissons et aquatiques</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ 50 m de cours d'eau intermittent touchés (herbes en milieu humide et fossés bordés de quenouilles abritant des poissons)</li> <li>• Aucune incidence sur les habitats d'espèces menacées</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 75 m de cours d'eau intermittent touchés (herbes en milieu humide et fossés bordés de quenouilles abritant des poissons)</li> <li>• Aucune incidence sur les habitats d'espèces menacées</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 75 m de cours d'eau intermittent touchés (herbes en milieu humide et fossés bordés de quenouilles abritant des poissons)</li> <li>• Aucune incidence sur les habitats d'espèces menacées</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Environ 100 m de cours d'eau intermittent touchés (herbes en milieu humide et fossés bordés de quenouilles abritant des poissons)</li> <li>• Aucune incidence sur les habitats d'espèces menacées</li> </ul>   |
|                           | <b>Note totale</b>                                 | 35  | 44   | 30   | 63  |

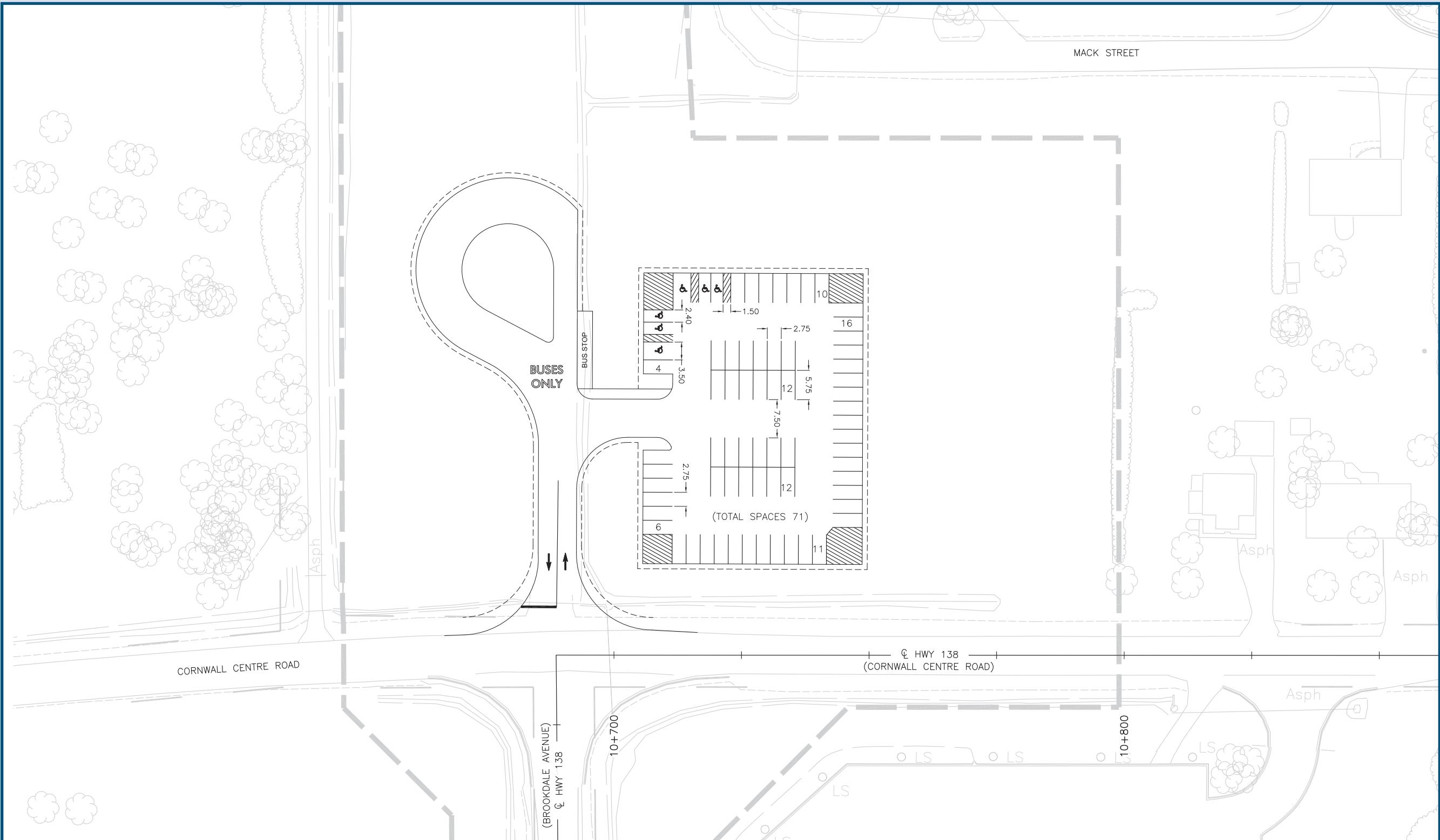
**RECOMMANDÉ**

**LÉGENDE**

- + avantage
- désavantage
- neutre

# Plan recommandé

Option 4



# Merci de votre participation au centre d'information publique en ligne

## Votre avis est important

*Nous aimerais recevoir vos commentaires d'ici le :*

*18 janvier 2019*

### 3 façons de fournir vos commentaires :

 Soumettez vos commentaires sur le site Web du projet [cornwallcarpool.ca](http://cornwallcarpool.ca)

 Courriel [comments@cornwallcarpool.ca](mailto:comments@cornwallcarpool.ca)

 Ou posteze vos commentaires à :

**Mme. Nevena Gazibara**, B.Sc., MREM, ENV SP  
Consultante en planification environnementale  
Stantec Consulting Ltd.  
200-835 Paramount Drive  
Stoney Creek ON L8J 0B4  
 tél: 905-381-3249

**Mme. Gizelle Cotton**, P.Eng.  
MTO, Ingénierie de projet  
Ministère des Transports de l'Ontario, région de l'Est  
1355 boul. John Counter, sac postal 4000  
Kingston ON K7L 5A3  
 tél: 613-547-1799



**Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée**  
Nous recueillons des commentaires sur cette étude afin de répondre 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*.  
Tous les commentaires, à l'exception des renseignements personnels, feront partie des archives publiques.