

## **HIGHWAY 17 PLANNING STUDY**

**From east of Bonfield to  
east of Samuel de Champlain Park**

**GWP 5670-10-00**

**Public Information Centre (PIC) #3  
January 30, 2014**

## **ÉTUDE DE PLANIFICATION POUR L'AUTOROUTE 17**

**De l'est de Bonfield à l'est du parc  
provincial Samuel de Champlain**

**GWP 5670-10-00**

**Séance d'information publique (SIP) n° 3  
30 janvier 2014**

# Highway 17

## PLEASE SIGN IN

**Welcome** to the third and final Public Information Centre for the Highway 17 Planning Study from 2.2 km east of Highway 531, easterly to 8.0 km east of Highway 630, a distance of approximately 23.5 km. This is one of three separate Highway 17 planning studies between North Bay and the Nipissing/Renfrew boundary.

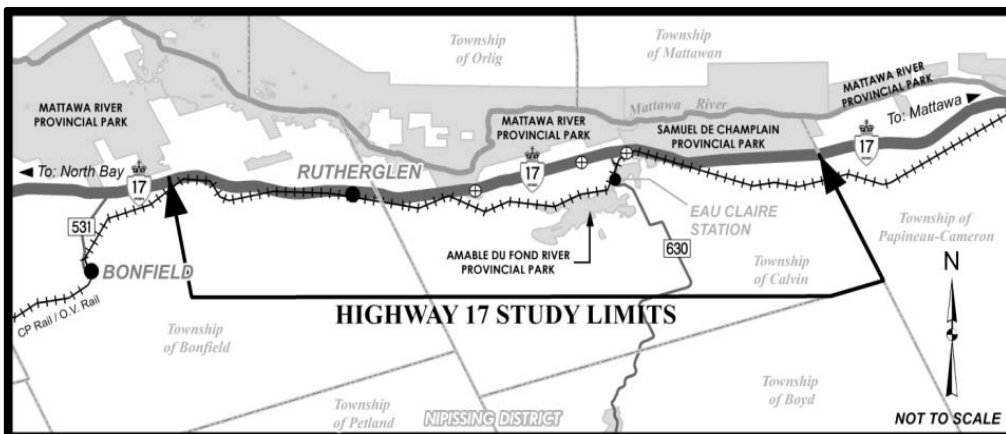
The **Purpose of the Study** is to select a recommended plan for a four-lane divided Highway 17 from east of Bonfield to the boundary road between the Townships of Calvin and Papineau-Cameron, with access restricted to interchange locations.

### Purpose of Public Information Centre #3

- Present the study process and schedule
- Present and obtain input on:
  - Refinements to the recommended highway planning alternative
  - Preliminary design of the Preferred Plan which includes:
    - Realignment of Highway 17 from Highway 531 to east of Rutherglen;
    - Widening and realignment of Highway 17 from east of Rutherglen to west of Highway 630;
    - Realignment of Highway 17 from west of Highway 630 to west of Pautois Creek;
    - Widening of Highway 17 from west of Pautois Creek to the east study limit;
    - Closure of existing Highway 17 from east of Highway 630 to west of Pautois Creek;
    - Retention of existing Highway 17 as a service road at all other locations;
    - Interchanges at Rutherglen Line, Highway 630 and Boundary Road;
    - Grade separations at Trout Pond Road and Trunk Road; and
    - A cul-de-sac at McNutt Road.

The information presented today is draft and subject to change as a result of ongoing technical studies and comments provided by stakeholders. Following the review period, all comments received will be considered in finalizing the Preliminary Design and Preferred Plan.

Ministry of Transportation and AECOM staff are available today to answer your questions.



# Welcome / Accueil

## INSCRIVEZ-VOUS S'IL VOUS PLAÎT

**Bienvenue** sur le troisième et dernière séance d'information publique (SIP) sur l'étude de planification pour le tronçon de l'autoroute 17 qui débute 2,2 km à l'est de l'autoroute 531 et se termine 8 km à l'est de l'autoroute 630, pour une longueur totale d'environ 23,5 km. Il s'agit de l'une des trois études de planification en lien avec l'autoroute 17 entre North Bay et les limites de Nipissing / Renfrew.

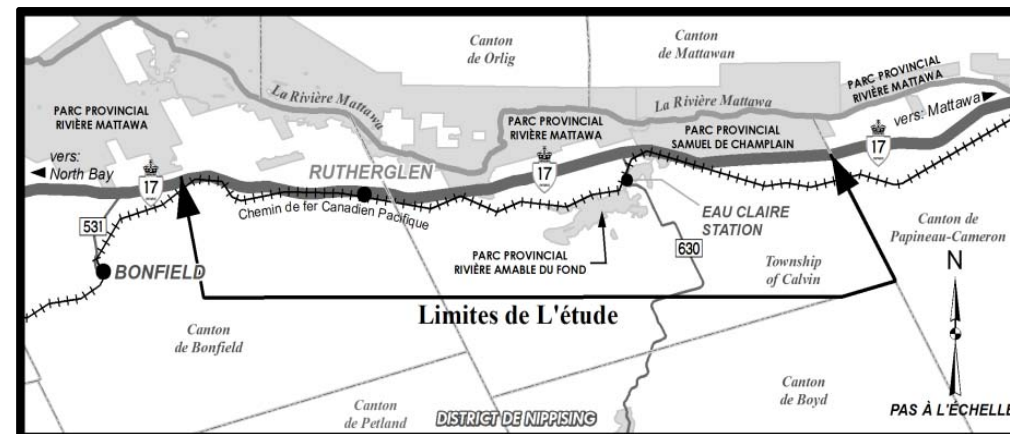
Le **but de l'étude** est d'élaborer un plan pour une autoroute à quatre voies, à partir de l'est de Bonfield jusqu'à la route qui délimite les cantons de Calvin et de Papineau-Cameron.

### But de la séance d'information publique n° 3

- Présenter le déroulement de l'étude et l'échéancier
- Présenter et obtenir des commentaires sur:
  - Les améliorations apportées à l'option recommandée pour la planification de l'autoroute
  - La conception préliminaire du plan préféré incluant :
    - Le réalignement de l'autoroute 17 de l'autoroute 531 à l'est de Rutherglen;
    - L'élargissement et le réalignement de l'autoroute 17 de l'est de Rutherglen à l'ouest de l'autoroute 630;
    - Le réalignement de l'autoroute 17 de l'ouest de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
    - L'élargissement de l'autoroute 17 de l'ouest de Pautois Creek à la limite est de l'étude;
    - La fermeture de l'autoroute 17 existante de l'est de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
    - Le maintien de l'autoroute 17 en tant que route de desserte à tous les autres emplacements;
    - Les échangeurs routiers pour Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary;
    - Un dénivellement aux chemins Trout Pond et Trunk; et
    - Un cul-de-sac au chemin McNutt.

Les informations présentées aujourd'hui sont préliminaires et susceptibles d'être modifiées à la suite des études techniques en cours et des commentaires fournis par les intervenants. Après la période d'analyse, tous les commentaires reçus seront pris en compte dans la finalisation de la conception préliminaire et du plan préféré..

Le ministère des Transports et le personnel d'AECOM sont disponibles aujourd'hui pour répondre à vos questions.



### Class Environmental Assessment (EA) for Provincial Transportation Facilities

The study for this section of Highway 17 complies with the process for Group 'A' projects, which are undertakings that involve major realignments and bypasses under the 'Class Environmental Assessment (EA) for Provincial Transportation Facilities'.

The EA study process is based on a sequence of decision-making steps in which alternatives are assessed at an increasing level of detail, starting with a broad perspective and narrowing to a more focused perspective as the study progresses.

### Key Steps in the Study Process

Key steps in the study process and tasks completed so far for this project are shown below.

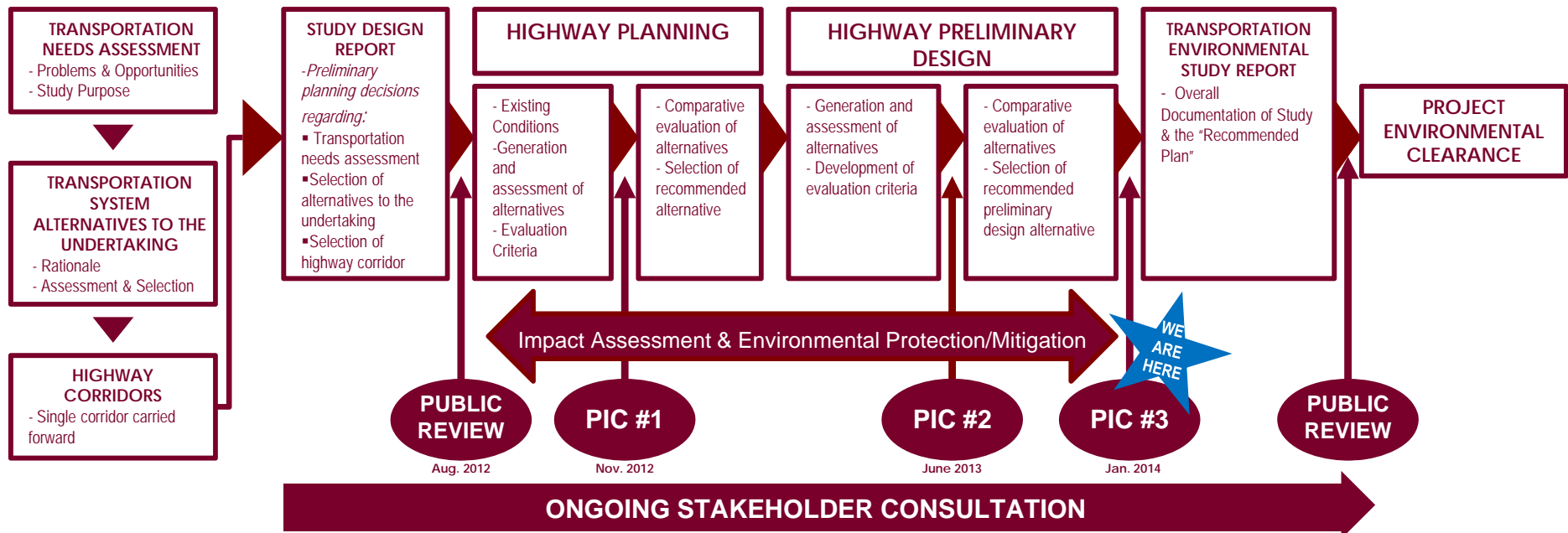
### Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport

L'étude de cette section de l'autoroute 17 est conforme au processus appliqué aux projets du groupe « A », qui sont des projets impliquant des réajustements majeurs de tracés et des contournements régis par l'Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport.

Le processus de l'étude d'évaluation environnementale est basé sur une séquence d'étapes décisionnelles où les alternatives sont évaluées à un niveau de détail croissant, en commençant par une perspective large et en adoptant une perspective plus ciblée à mesure que l'étude progresse.

### Principales étapes de l'étude

Les principales étapes de l'étude et les tâches réalisées à ce jour pour ce projet sont présentées ci-dessous.



### Role and Function of Highway 17

The long-term vision for Highway 17 is a four lane divided highway from Sault Ste. Marie to Ottawa. This will result in a more reliable, safe and convenient provincial network which will better support the tourism and recreation industry, and the economy locally and throughout northern Ontario.

### Traffic Projections / Highway Operations / Collision Rate

The desired operating range for a two-lane highway is 1,200 vehicles per hour (two-way) or less. The peak hour volume for Highway 17 within the study limits is projected to exceed 1,200 vehicles per hour (two-way) by 2035. Additional capacity is required to accommodate the increasing traffic volumes.

The current collision rate within the study area is 0.8 reportable collisions annually per every million vehicle kilometers travelled (MVKM), which is slightly higher than the provincial rate of 0.7.

### Assessment and Selection of Transportation System Alternatives

Alternatives (to the undertaking) were identified which could address the transportation needs for the study area. A screening level evaluation of these alternatives was completed and presented in the Study Design Report. The recommended alternative, which was presented at PIC #1, includes:

- segments of widening / improving the existing highway, including service roads in some areas
- segments of realigned highway

### Selected Highway Corridor

A single highway corridor (shown below) was identified based on the physical constraints and environmental conditions identified within the study area.

### Rôle et fonction de l'autoroute 17

La vision à long terme pour l'autoroute 17 est une autoroute à quatre voies reliant Sault-Sainte-Marie à Ottawa. L'élargissement de l'autoroute 17 se traduira par un réseau provincial plus fiable, sûr et pratique qui permettra de soutenir davantage l'industrie du tourisme et des loisirs, ainsi que l'économie locale et du nord de l'Ontario.

### Prévision de trafic / Fonctionnement du réseau routier / Taux de collisions

Les débits de circulation souhaités pour une route à deux voies sont de 1 200 véhicules par heure (dans les deux sens) ou moins. En 2035, le débit pendant l'heure de pointe devrait dépasser les 1 200 véhicules par heure (dans les deux sens). Une augmentation de la capacité est nécessaire pour tenir compte des débits de circulation croissants.

Le taux d'accidents déclarés actuel au sein de la zone d'étude est de 0,8 accident par million de véhicules-kilomètres parcourus par année, ce qui est légèrement plus élevé que le taux provincial de 0,7.

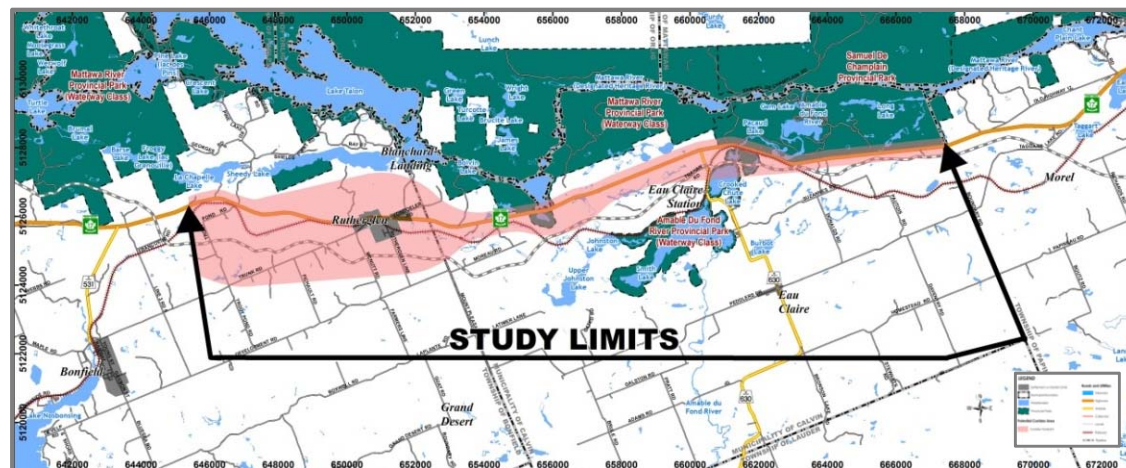
### Évaluation et sélection des options pour le système de transport

Les options susceptibles de répondre aux besoins de transport de la zone d'étude ont été identifiées. L'évaluation préalable de ces options a été complétée et présentée dans le rapport de conception de l'étude. La solution recommandée, qui a été présentée au SIP n° 2, comprend:

- les segments de l'élargissement / l'amélioration de l'autoroute existante, y compris les voies de desserte dans certaines régions
- les segments où le tracé est révisé

### Corridor autoroutier sélectionné

Seul un corridor autoroutier (comme le montre la carte ci-dessous) a été identifié sur la base des contraintes physiques et des conditions environnementales identifiées dans la zone d'étude.





### Highway Planning Alternatives

The generation of highway planning alternatives considered physical constraints and environmental conditions. In the Rutherglen and Amable du Fond areas, widening of the existing highway is not possible due to physical constraints and environmental conditions. Therefore, realignment alternatives were generated for these two areas while widening alternatives were generated for the Pimisi Bay and Pautois Creek areas.

### Evaluation of Highway Planning Alternatives

The evaluation of highway planning alternatives was completed on a comparative basis for each of the four highway realignment and widening alternative areas (with associated interchanges and service roads).

The comparative evaluation identified a recommended highway planning alternative for each highway realignment and widening area according to the potential impacts to natural environment, socio-economic / land use, cultural and transportation factors and cost and constructability considerations.

### Recommended Highway Planning Alternative

The Recommended Highway Planning Alternative (shown below) was presented for stakeholder review and comment at PIC #2 (held in June 2013).

### Options de planification pour l'autoroute

L'élaboration des options de planification pour l'autoroute a tenu compte des contraintes physiques et des conditions environnementales. Dans les régions de Rutherglen et d'Amable du Fond, l'élargissement de l'autoroute existante n'est pas possible en raison des contraintes physiques et des conditions environnementales. Par conséquent, les solutions de réalignement ont été générés pour ces deux régions, tandis que les solutions d'élargissement ont été générés pour les régions de Pimisi Bay et de Pautois Creek.

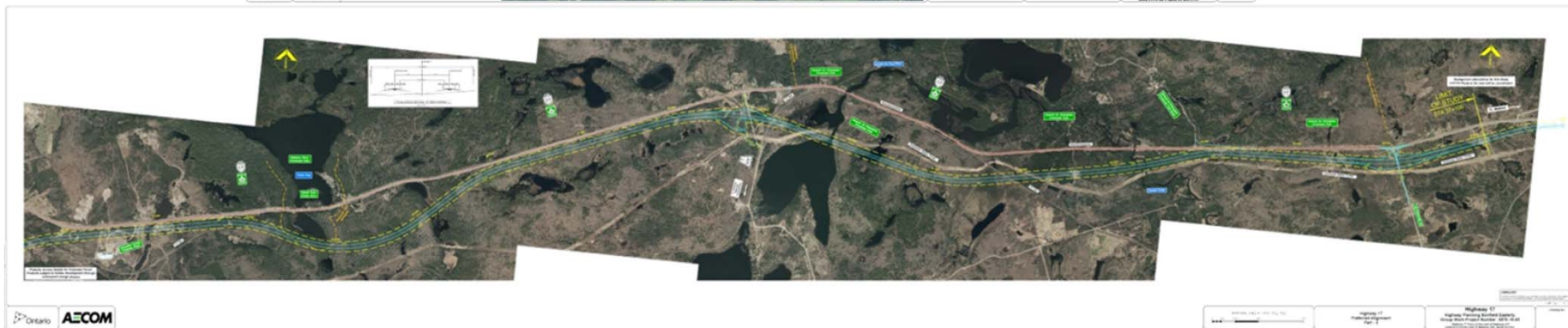
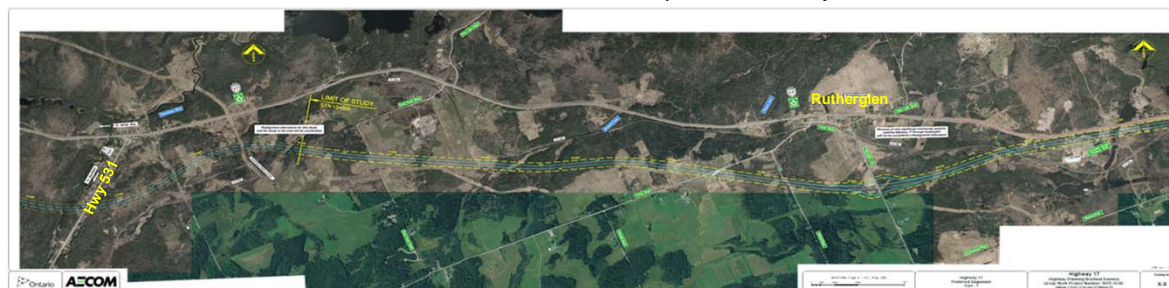
### L'évaluation des options de planification pour l'autoroute

L'évaluation des options de planification pour l'autoroute a été achevée sur une base comparative pour chacun des quatre réalignements de l'autoroute et les zones alternatives d'élargissement (avec échangeurs associés et des voies de service).

L'évaluation comparative a identifié une option de planification recommandée pour l'autoroute pour chaque réalignement de l'autoroute et de la zone d'élargissement selon les impacts potentiels sur les facteurs environnementaux naturels, socio-économiques et utilisation du sol, culturels, le transport et les facteurs de coût et de constructibilité.

### L'option de planification recommandée pour l'autoroute

L'option de planification recommandée pour l'autoroute (comme le montre la carte ci-dessous) a été présentée pour l'examen et la formulation de commentaires par les parties intéressées lors de la SIP n° 2, qui a eu lieu en juin 2013.



In response to the comments and questions raised through the PIC #2 consultation process, 3 refinements to the Recommended Highway Planning Alternative were incorporated into the Preferred Plan as detailed below.

En tenant compte des commentaires et questions soulevés lors de la SIP n° 2, trois améliorations apportées à l'option recommandée pour la planification de l'autoroute ont été incorporées au plan préféré, tel qu'indiqué ci-dessous.

### Trout Pond Road

At PIC #2, it was recommended that Trout Pond Road be closed at the new highway with a cul-de-sac provided north and south of the highway corridor. In response to municipal and public input, a grade separation will be provided at Trout Pond Road to provide access across the highway in this area.

Previous Recommendation (PIC # 2)  
Trout Pond Road Cul-de-sac



Refinement – Preferred Plan  
Trout Pond Road Grade Separated



### Chemin Trout Pond

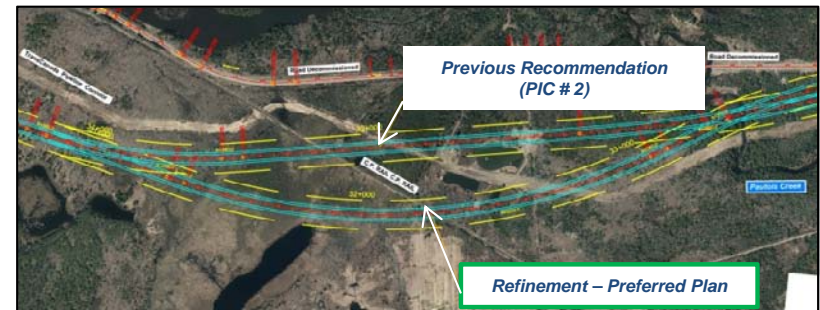
Lors de la SIP n° 2, on recommandait la fermeture du chemin Trout Pond à l'aide d'un cul-de-sac au nord et d'un cul-de-sac au sud du nouveau corridor autoroutier. En réponse aux commentaires émis par le public et les municipalités, un dénivellement sera fourni au chemin Trout Pond afin de conserver l'accès en permettant aux automobilistes de croiser l'autoroute à cet endroit.

### Alignment of Highway 17 west of Pautois Creek

The potential for refining the realignment of Highway 17 west of Pautois Creek was reviewed in order to reduce impacts. As a result, impacts to two residential properties were reduced.

### L'alignement de l'autoroute 17 à l'ouest de Pautois Creek

Des améliorations possibles au réalignement de l'autoroute 17 à l'ouest de Pautois Creek ont été évaluées afin d'atténuer les répercussions. En conséquence, les répercussions sur deux propriétés résidentielles ont été réduites.



### Existing Highway 17 west of Samuel de Champlain Provincial Park Entrance

At PIC #2, it was recommended that existing Highway 17 from east of Highway 630 to the Samuel de Champlain Park entrance be decommissioned. In response to stakeholder input and given the proposed realignment of the new Highway 17 corridor west of Pautois Creek (described above), existing Highway 17 will be retained from approximately 1 km west of Pautois Creek to Boundary Road. This refinement maintains access to the Park's group camping area and emergency egress and maintains access to the two residential properties west of Pautois Creek.

### L'autoroute 17 existante à l'ouest de l'entrée du Parc provincial Samuel de Champlain

Lors de la SIP n° 2, on recommandait que l'autoroute 17 de l'est de l'autoroute 630 à l'entrée du Parc Samuel de Champlain soit mise hors service. En réponse aux commentaires émis par les parties intéressées et compte tenu du réalignement du nouveau corridor autoroutier à l'ouest de Pautois Creek (décrit ci-haut), l'autoroute 17 existante sera maintenue d'environ 1 km à l'ouest de Pautois Creek jusqu'au chemin Boundary. Ces améliorations conservent l'accès à l'aire de camping de groupe du Parc et à l'évacuation d'urgence ainsi que l'accès aux deux propriétés résidentielles à l'ouest de Pautois Creek.

Previous Recommendation (PIC # 2)  
Existing Highway 17 Decommissioned at Entrance to Samuel de Champlain Park



Refinement – Preferred Plan  
Existing Highway 17 Decommissioned west Pautois Creek





The Project Team has completed Preliminary Design of the Preferred Plan for improvements to Highway 17 within the study limits as shown below. The Preferred Plan includes:

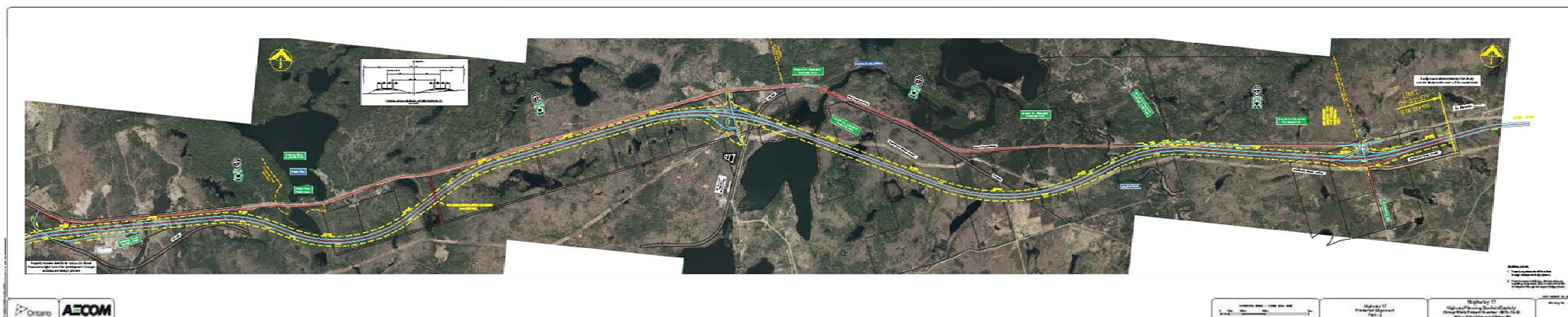
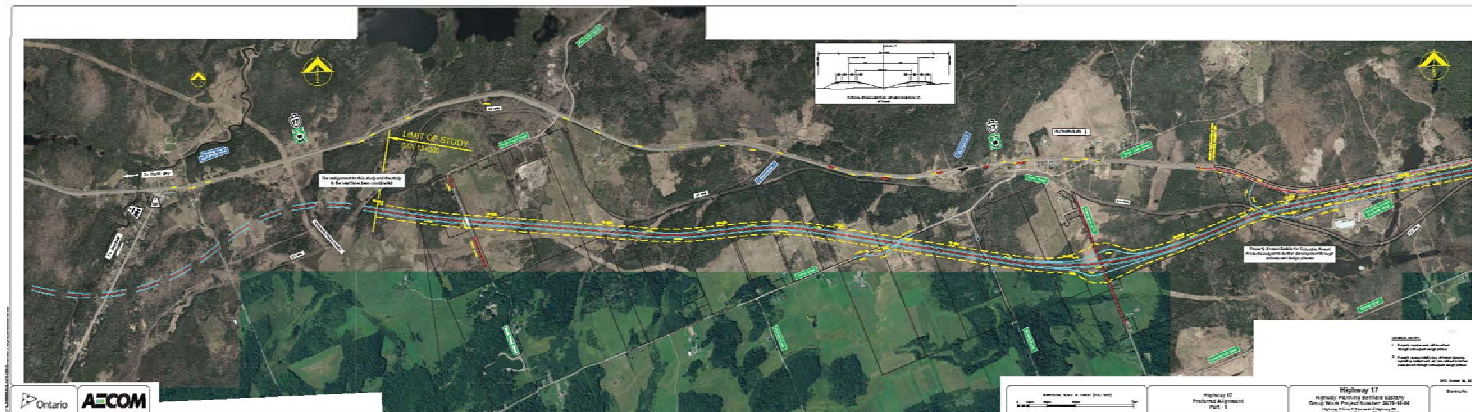
- Realignment of Highway 17 from Highway 531 to east of Rutherglen;
- Widening and realignment of Highway 17 from east of Rutherglen to west of Highway 630;
- Realignment of Highway 17 from west of Highway 630 to west of Pautois Creek;
- Widening of Highway 17 from west of Pautois Creek to the east study limit (just east of Boundary Road);
- Closure of existing Highway 17 from east of Highway 630 to west of Pautois Creek;
- Retention of existing Highway 17 as a service road at all other locations;
- Interchanges at Rutherglen Line, Highway 630 and Boundary Road with illumination provided at the interchanges;
- Grade separations at Trout Pond Road and Trunk Road; and
- A cul-de-sac at McNutt Road.

Larger copies of the Preliminary Design Plans are on the tables.

L'équipe de projet a complété la conception préliminaire du plan préféré des améliorations à apporter à l'autoroute 17 à l'intérieur des limites de l'étude, tel qu'indiqué ci-dessous. Le plan préféré inclut :

- Le réalignement de l'autoroute 17 de l'autoroute 531 à l'est de Rutherglen;
- L'élargissement et le réalignement de l'autoroute 17 de l'est de Rutherglen à l'ouest de l'autoroute 630;
- Le réalignement de l'autoroute 17 de l'ouest de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
- L'élargissement de l'autoroute 17 de l'ouest de Pautois Creek à la limite est de l'étude (à l'est du chemin Boundary);
- La fermeture de l'autoroute 17 existante de l'est de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek;
- Le maintien de l'autoroute 17 en tant que route de desserte à tous les autres emplacements;
- Les échangeurs routiers pour Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary avec illumination à les échangeurs routiers;
- Un dénivellement aux chemins Trout Pond et Trunk; et
- Un cul-de-sac au chemin McNutt.

Des plans grand format du concept préliminaire sont placés sur les tables.



Potential environmental impacts associated the Preferred Plan have been identified. Environmental mitigation and protection measures are applied to address negative effects of a project on the environment. Preliminary mitigation measures have been developed to address key impacts as detailed below. These measures will be further developed during a future Detail Design study.

Les effets environnementaux possibles associés au plan préféré ont été identifiés. Des mesures d'atténuation et de protection de l'environnement sont mises en application afin d'adresser les effets négatifs qui peuvent être engendrés par un projet. Des mesures d'atténuation préliminaires ont été développées afin d'adresser les principaux effets négatifs, tel que décrits ci-dessous. Ces mesures seront développées davantage dans l'étude de conception détaillée à venir.

Factor / Criteria Potentially Impacted	Impacts Associated with the Preferred Plan	Environmental Mitigation and Protection Measures
<b>Natural Environment</b>		
<b>Fish and fish habitat</b>	21 crossings (14 evaluated sites, 7 sites un-evaluated due to access) with all 14 evaluated sites having potential to be direct and/or indirect fish habitat, 1 of which was identified as having high potential for aquatic Species At Risk (SAR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Design bridges and culverts to minimize impacts to watercourses and their banks and retain as much riparian vegetation as possible.</li> <li>✓ Provide natural channel form and substrates, and adequate fish passage.</li> <li>✓ Plant riparian vegetation upstream and downstream of watercourse crossings.</li> <li>✓ Develop erosion and sediment control and other measures to prevent entry of deleterious materials to watercourses.</li> </ul>
<b>Vegetation, designated areas, wetlands and areas of wildlife habitat</b>	Approximately 295 ha of vegetation is displaced, including 18 ha of PSW, 34 ha of unevaluated wetland, 110 ha of deer wintering area and 185 ha of forest with 1 vegetative SAR present	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Protect significant trees and areas of vegetation to the extent possible.</li> <li>✓ Limit areas in which construction work and associated contractor staging areas are permitted to occur and disturb retained vegetation.</li> <li>✓ Schedule/constrain construction activities such as tree clearing/felling, structure removal/repair that may impact bird nesting to occur outside period during which disturbance is prohibited.</li> <li>✓ Design bridges and culverts to provide for wildlife passage, where appropriate and investigate additional opportunities to provide wildlife crossings during detail design.</li> <li>✓ Protect retained wildlife habitat areas from construction access and damage.</li> <li>✓ A permit under the Endangered Species Act will be obtained from the MNR prior to construction if required.</li> </ul>
<b>Water Wells</b>	4 water wells displaced and 16 within 150m of preferred plan	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Address well replacement as part of property negotiation, and monitor nearby wells for water quantity and quality prior to and during construction.</li> <li>✓ Respond to well complaints during construction.</li> </ul>
<b>Socio-Economic / Land Use</b>		
<b>Property Impacts, including residential, commercial, agricultural, recreational / tourist facilities, provincial parks</b>	80 properties impacted	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conduct discussions with impacted property owners, and acquire property, with negotiations carried out on a market value basis as the project proceeds into the detailed design phase.</li> <li>✓ Protect for access to and across the highway in accordance with MTO standards and EA commitments, including crossing road treatments as detailed on the Preliminary Design drawings.</li> <li>✓ For business areas impacted by changes to highway access, develop (in consultation with municipality and local businesses) a highway signing strategy in accordance with Ministry policies.</li> </ul>
	33 buildings displaced, including 10 residential homes, 3 commercial / industrial buildings, 7 agricultural structures, 8 secondary structures and 4 camping structures	
	Approximately 61 ha of Canada Land Inventory (CLI) Class 1, 2 and 3 soils displaced	
	Approximately 12 ha of provincial park land displaced	
	4 trails crossed (canoe, snowmobile, pedestrian)	
<b>Contaminated properties / waste management</b>	Potentially contaminated land required Surplus and waste materials generated from highway construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Complete Phase I and, if required Phase II Environmental Site Assessment (ESA) during detail design for all property required where potential for contamination has been identified</li> <li>✓ Manage surplus and waste materials according to applicable standards and statutory requirements</li> </ul>
<b>Noise</b>	Noise from construction equipment and vehicles during construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Require contractor to maintain equipment in an operating condition that prevents unnecessary noise and restrict idling of equipment to the minimum necessary to perform the specified work.</li> </ul>
<b>Cultural Environment</b>		
<b>Archaeology</b>	Approximately 160 ha of land with archaeological potential affected	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Undertake Stage 2 and, if required Stage 3 archaeological assessment as identified during previous Stage 1 and 2 archaeology work; and as required to obtain Ministry of Tourism Culture and Sport clearance.</li> </ul>



Following this Public Information Centre, the Project Team will:

1. Respond to comments received through the PIC #3 consultation process.
2. Finalize the Preliminary Design for the Preferred Plan taking into consideration the input received.
3. Prepare the Transportation Environmental Study Report (TESR) for filing and public review in 2014.

#### Transportation Environmental Study Report

The TESR will document the study process, the highway planning alternatives considered and the Preferred Plan including environmental protection measures and commitments for future action with regard to implementation of the project.

Notices will be mailed to contacts on the Study mailing list and published in local newspapers to identify the locations where the TESR will be available for a 30-day public review period and to explain the review process, including the opportunity to request a "Bump Up" of the project for any stakeholders who have serious, unresolved concerns with the study and its recommendations.

After the TESR review period, key steps for project implementation will include:

- Environmental Clearance
- Right-of-Way Designation (subject to environmental clearance)
- Detail Design / Construction when Programmed

Information presented today is also available on the project website: [www.highway17routeplanning.ca](http://www.highway17routeplanning.ca)

Please visit the project website for study updates

Après cette séance d'information publique, l'équipe du projet aura pour mission de:

1. Répondre aux commentaires reçus dans le cadre de la troisième série d'activités de consultation, soit la SIP n° 3.
2. Apporter des modifications à l'information présentée en fonction des nouvelles informations et des commentaires reçus des intervenants, le cas échéant.
3. Préparer l'Étude environnementale de transport (ÉET) pour le dépôt et la révision du public en 2014.

#### Étude environnementale de transport

L'ÉET inclura la méthodologie utilisée, les options de planification de l'autoroute évaluées et le plan préféré ainsi que les mesures de protection de l'environnement et les mesures à prendre dans le futur qui se rapportent à l'implémentation du projet.

Un avis de convocation sera envoyé aux individus sur la liste d'envoi de l'étude et sera publié dans les journaux régionaux. Cet avis identifiera où l'Étude environnementale de transport (ÉET) sera disponible pendant une période de 30 jours pour examen public et pour expliquer le processus d'examen, incluant le processus de « réévaluation » du projet, qui peut être demandé par des parties intéressées qui ont d'importantes préoccupations non résolues par rapport à l'étude et ses recommandations.

Une fois la période de révision de l'ÉET complétée, l'implémentation du projet comprendra les étapes suivantes :

- L'approbation au point de vue environnement
- L'attribution d'une emprise (sous réserve de l'approbation au point de vue environnement)
- La conception détaillée et la construction lorsque prévue

Les informations présentées aujourd'hui sont aussi disponibles en ligne sur le site Web du projet: [www.highway17routeplanning.ca](http://www.highway17routeplanning.ca)

Veillez visiter le site Web du projet pour les mises à jour de l'étude

**Thank you for participating in today's PIC**

Your comments are important to us. Interested stakeholders are encouraged to provide comments to the Project Team by **February 28, 2014**.

To obtain additional information, provide comments or to be placed on the mailing list, please:

- Place your Comment Sheet in the box provided tonight
- Submit your Comment Sheet to the Project Team by:
  - Writing the Project Team (c/o AECOM, 300 Water Street, Whitby ON L1N 9J2)
  - Faxing the Project Team (c/o AECOM at 905.668.0221)
  - Emailing the Project Team through the web site at [www.highway17routeplanning.ca](http://www.highway17routeplanning.ca)
- Contact one of the following:

**Ms. Brenda Jamieson, P. Eng.**

Consultant Project Manager / Chargée de projet  
AECOM  
300 Water Street  
Whitby, ON L1N 9J2  
Phone: 905-668-9363  
Toll-free: 1-800-668-1983  
Fax: 905-668-0221  
E-mail: [Brenda.Jamieson@aecom.com](mailto:Brenda.Jamieson@aecom.com)

**Merci de votre participation à la SIP d'aujourd'hui**

Vos commentaires sont importants pour nous. Les parties intéressées sont encouragées à faire parvenir leurs commentaires à l'équipe de projet d'ici le **28 février 2014**.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, formuler des commentaires ou vous inscrire sur la liste d'envoi, s'il vous plait:

- Placez votre feuille de commentaires dans la boîte prévue à cet effet
- Remettez votre feuille de commentaires à l'équipe de projet par:
  - Courrier (c/o AECOM, 300, rue Water, Whitby ON L1N 9J2)
  - Télécopie (c/o AECOM au 905.668.0221)
  - Courriel, par le biais du site Web à l'adresse [www.highway17routeplanning.ca](http://www.highway17routeplanning.ca)
- Communiquez avec l'un des membres de l'équipe suivants:

**Ms. Heather Garbutt**

Senior Environmental Planner / FRENCH TRANSLATION  
Ministry of Transportation, Northeastern Region  
447 McKeown Avenue, 4<sup>th</sup> Floor  
North Bay, Ontario P1B 9S9  
Phone: 705-497-5205  
Toll-free: 1-800-461-9547  
Fax: 705-497-5208  
E-mail: [heather.garbutt@ontario.ca](mailto:heather.garbutt@ontario.ca)

Des renseignements sont disponibles en français en composant 1-800-668-1983 poste 2202, David LeBlanc (Courriel: [David.Leblanc@aecom.com](mailto:David.Leblanc@aecom.com)).

**FREEDOM OF INFORMATION & PROTECTION OF PRIVACY**

*Information collected during this study will be used to assist the Ministry of Transportation (MTO) in meeting the requirements of the provincial Environmental Assessment Act and the 'Class Environmental Assessment for Provincial Transportation Facilities'. This material will be maintained on file for use during the study and may be included in the study documentation.*

*Information collected will be used in accordance with the Freedom of Information and Protection of Privacy Act. With the exception of personal information, all comments will be part of the public record.*

**ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE**

*Les renseignements recueillis au cours de cette étude serviront à aider le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) à satisfaire aux exigences de la Loi provinciale sur les évaluations environnementales. Ils demeureront aux dossiers pour être utilisés pendant la durée de l'étude et pourront être inclus dans la documentation sur l'étude.*

*Les renseignements recueillis seront utilisés 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 deviendront du domaine public.*