

HIGHWAY 17 PLANNING STUDY

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

GWP 5670-10-00

Public Information Centre #2

June 26, 2013

**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° 2

26 juin 2013

Highway 17

PLEASE SIGN IN

Welcome to the second 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 #2

- Present the study process and schedule
- Present and obtain input on:
 - evaluation of highway realignment and highway widening (including service roads) alternatives
 - recommended highway planning alternative
 - interchange configuration alternatives for Rutherglen Line, Highway 630 and Boundary Road
 - evaluation of interchange configuration alternatives and recommended configuration at each interchange
 - cul-de-sacs recommended at Trout Pond Road and McNutt Road
 - recommended closure of existing Highway 17 from east of Highway 630 to Samuel De Champlain Park entrance.

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 draft material.

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

Welcome / Accueil

INSCRIVEZ-VOUS S'IL VOUS PLAÎT

Bienvenue à la deuxième 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.

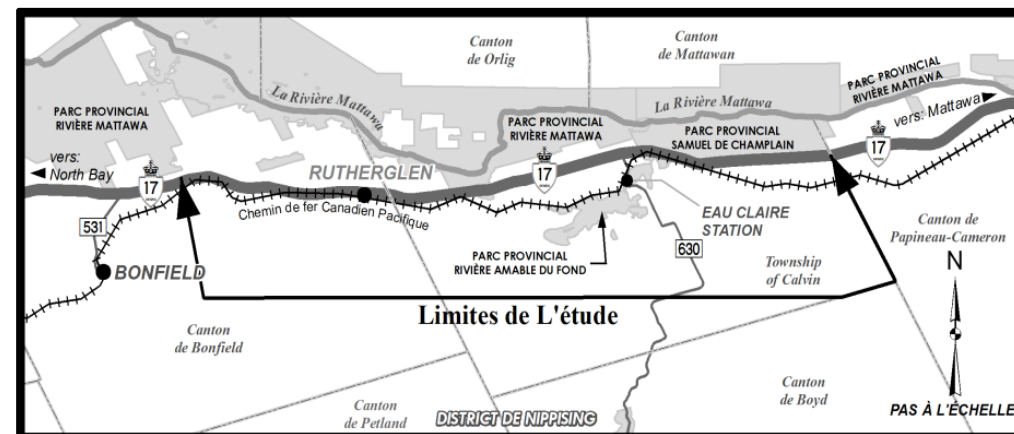
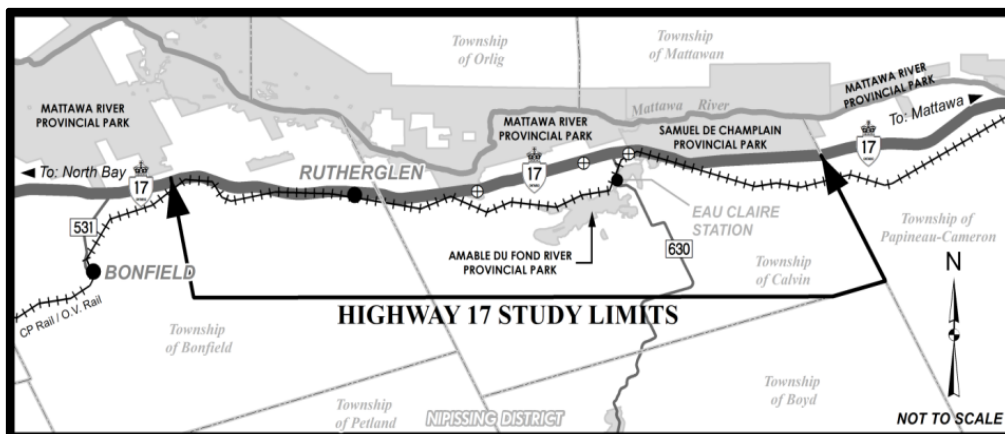
Le but de l'étude est d'élaborer un plan pour une autoroute à quatre voies, à partir de l'est de Bonfield jusqu'à la route qui délimite les cantons de Calvin et de Papineau-Cameron.

But de la séance d'information publique n° 2

- Présenter le déroulement de l'étude et l'échéancier
- Présenter et obtenir des commentaires sur:
 - l'évaluation des options de réalignement et d'élargissement de l'autoroute (y compris les voies de desserte)
 - l'option de planification recommandée pour l'autoroute
 - les options de configuration des échangeurs pour Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary
 - l'évaluation des options de configuration des échangeurs et la configuration recommandée pour chaque échangeur
 - les culs-de-sac recommandés aux chemins Trout Pond et McNutt
 - la recommandation de la fermeture de l'autoroute 17 existante à partir de l'est de l'autoroute 630 jusqu'à l'entrée du parc Samuel de Champlain.

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 du matériel.

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.

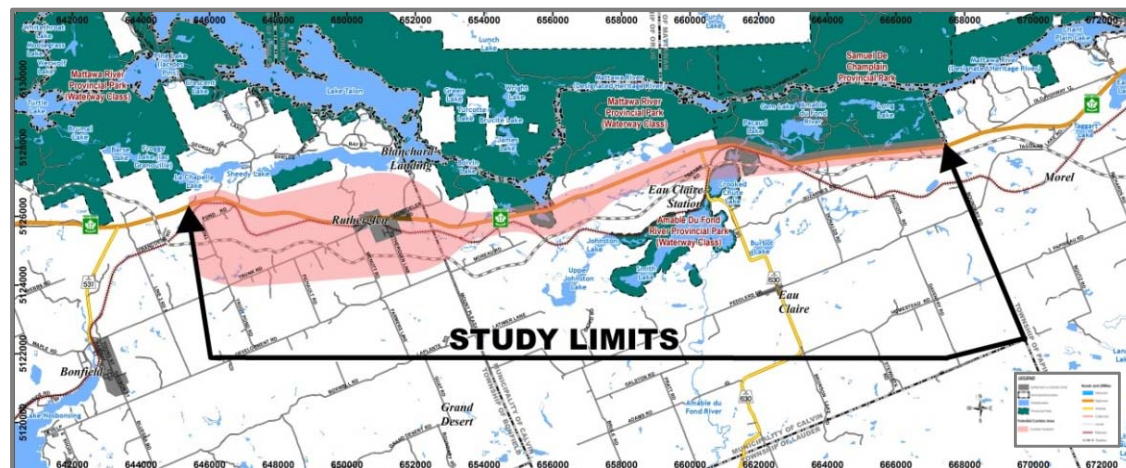
Évaluation et sélection des options pour le système de transport

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 as shown below.

Selected Highway Cross Section

The selected cross-section for both widened and realigned sections of Highway 17 is:

- a freeway with two lanes in each direction
- a 30m median within a 110m right-of-way
- access restricted to interchanges at Rutherglen Line, Highway 630 and Boundary Road

The selected cross-section results in the loss of direct access from the highway to abutting lands. In some areas of highway widening, restoration of this local access is not practical. In some areas, local access will be restored via service roads.

Options de planification pour l'autoroute

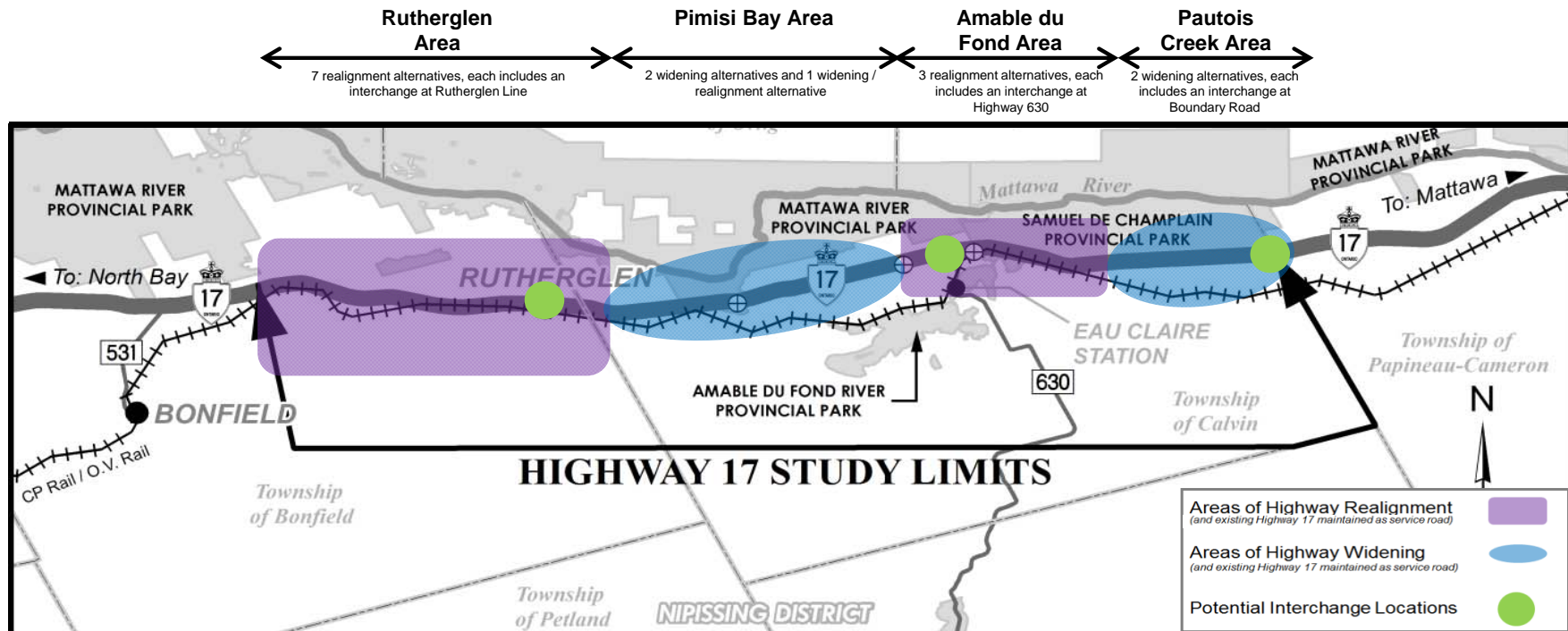
L'élaboration des options de planification pour l'autoroute a tenu compte des contraintes physiques et des conditions environnementales. Dans les régions de Rutherglen et d'Amable du Fond, l'élargissement de l'autoroute existante n'est pas possible en raison des contraintes physiques et des conditions environnementales. Par conséquent, les solutions de réaligement 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, comme indiqué ci-dessous.

Coupe transversale sélectionnée de l'autoroute

La coupe transversale sélectionnée pour les deux tronçons de l'autoroute 17 faisant l'objet d'un élargissement ou d'une révision du tracé est:

- une autoroute à deux voies dans chaque direction
- un terre-plein central de 30m à l'intérieur d'une emprise de 110m
- un accès permis uniquement au niveau des échangeurs à Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary

La coupe transversale de l'autoroute entraîne la perte de l'accès direct de l'autoroute aux terrains attenants. Dans certaines régions de l'élargissement de la route, la restauration de cet accès local n'est pas pratique. Dans certaines régions, l'accès local sera restauré par des voies de desserte.



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 Factors
- Socio-Economic / Land Use Factors
- Cultural Factors
- Transportation Factors
- Cost and Constructability Considerations

The evaluation of highway planning alternatives is summarized on the next four information boards, with the detailed evaluation tables available for review on the 'resources table'.

The recommended highway planning alternative for each realignment and widening area is presented on the plans on the tables.

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 réalignement 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
- les facteurs socio-économiques et utilisation du sol
- les facteurs culturels
- les facteurs en lien avec le transport
- les facteurs de coût et de constructibilité

L'évaluation des options de planification pour l'autoroute est résumée sur les quatre prochains panneaux d'information, avec les tableaux d'évaluation détaillés disponibles pour examen du « tableau des ressources ».

L'option de planification recommandée pour l'autoroute pour chaque réalignement et de la zone d'élargissement est présentée sur les plans sur les tableaux.

Process for Evaluation of Highway Planning Alternatives / Processus d'évaluation des options de planification pour l'autoroute

Confirm existing conditions and constraints within realignment and widening areas / Confirmer les conditions et les contraintes existantes dans les zones de réalignement et d'élargissement

Refine highway realignment and widening alternatives in consideration of additional information and stakeholder input from PIC #1 / Affiner le réalignement de l'autoroute et les alternatives d'élargissement en tenant compte des informations supplémentaires et des intervenants du SIP n° 1

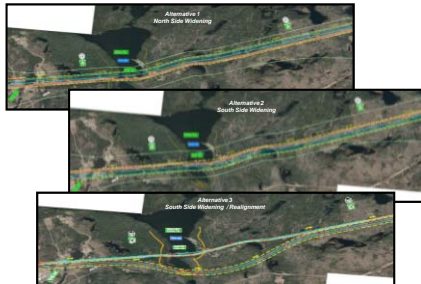
Comparatively evaluate highway planning alternatives according to refined criteria / Procéder à une évaluation comparative des options de planification pour l'autoroute en fonction de critères

Identify a recommended highway planning alternative / Identifier une option de planification pour l'autoroute

Natural Constraints in the Pimisi Bay Area



Additional Highway Planning Alternative Generated near Pimisi Bay



Assessment and Evaluation of Highway Planning Alternatives For Pimisi Bay Area

Criteria	Weight	Alternative 1 (North Side Widening)	Alternative 2 (South Side Widening)	Alternative 3 (South Side Widening / Realignment)
Natural Environment	10	1	2	3
Socio-Economic / Land Use	10	1	2	3
Cultural	10	1	2	3
Transportation	10	1	2	3
Cost and Constructability	10	1	2	3
Total Score		5	10	15

Recommended Highway Planning Alternative for Pimisi Bay Area

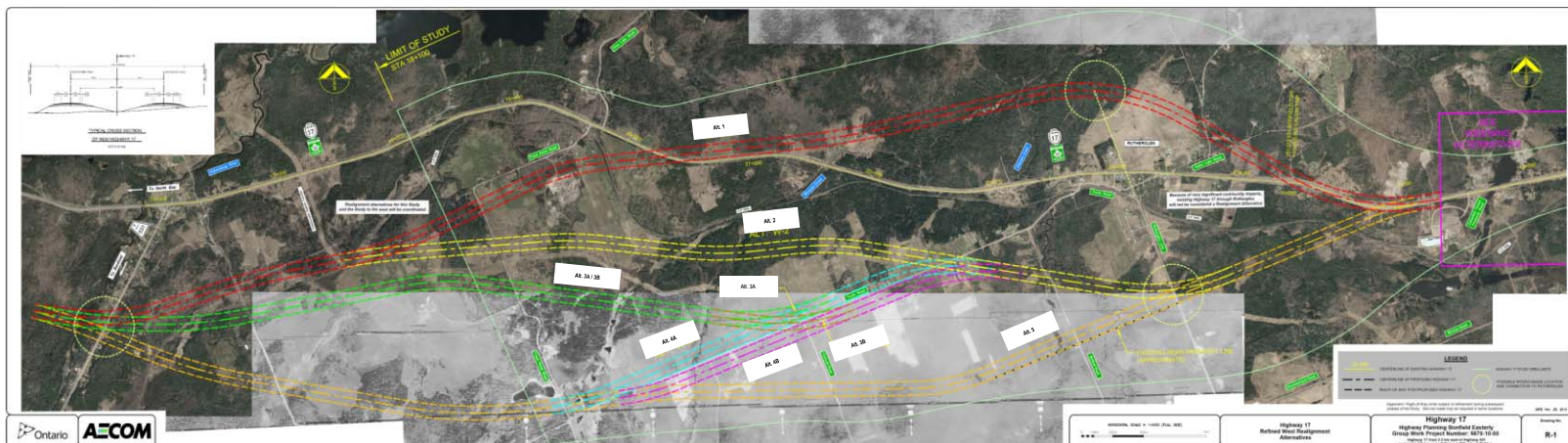


Rutherglen Area - Realignment Alternatives

From Highway 531 to east of Rutherglen, seven realignment alternatives were generated and each included an interchange at Rutherglen Line, as shown on the plan below.

La région de Rutherglen - des options de réalignement

De l'autoroute 531 à l'est de Rutherglen, sept options de réalignement ont été générées et chacune comprenait un échangeur à Rutherglen Line, comme indiqué sur le plan ci-dessous.



Recommended Rutherglen Area Realignment Alternative

Alternative 2, shown below, is the recommended alternative in the Rutherglen area as it:

- Results in least overall impacts to Natural Environment (fish and fish habitat);
- Results in least overall impacts to Socio-Economic Environment (residential and agricultural buildings); and
- Is equally preferred relative to other alternatives from a Cultural Environment, Transportation, Cost and Constructability perspective.

L'option de réalignement recommandée pour la région de Rutherglen

L'option 2, présentée ci-dessous, est la solution recommandée dans la région de Rutherglen comme:

- elle génère en moins d'impacts globaux sur l'environnement naturel (poisson et l'habitat du poisson);
- elle génère en moins d'impacts globaux sur l'environnement socio-économique (bâtiments résidentiels et de l'agriculture); et
- elle est également privilégiée par rapport à d'autres options en ce qui a trait à l'environnement culturel, aux transports, aux coûts et à la constructibilité.



Pimisi Bay Area - Widening Alternatives

Widening alternatives for the Pimisi Bay area, from east of Rutherglen to west of Highway 630, are shown on the plans below. Two widening alternatives and one widening / realignment alternative were generated and each included retention of existing Highway 17 as a local service road.

La région de Pimisi Bay - des options d'élargissement

Les options d'élargissement pour la région de Pimisi Bay, à partir de l'est de Rutherglen jusqu' à l'ouest de l'autoroute 630, sont indiquées sur les plans ci-dessous. Deux options d'élargissement et une élargissement / réalignment options ont été générées et chacune comprend une rétention de l'autoroute 17 existante comme une route de service locale.

**Alternative 1
North Side Widening**



**Alternative 2
South Side Widening**



Recommended Alternative / L'option recommandée

**Alternative 3
South Side Widening / Realignment**



Recommended Pimisi Bay Area Widening Alternative

Alternative 3, which includes segments of realigned and widened highway to the south with existing Highway 17 maintained as a service road on the north side of the highway, is the recommended alternative in the Pimisi Bay area as it:

- Results in least impacts to Natural Environment (fish/fish habitat, woodlands, wetlands and wildlife habitat);
- Results in least impacts to Socio-Economic Environment (residential and commercial structures, provincial parks, aggregate areas and tourist areas (Pimisi Bay picnic area));
- Results in least impacts to Transportation Environment (access to Pimisi Bay and associated picnic area is maintained); and
- Results in fewer constructability issues and has the lowest construction cost.

L'option d'élargissement recommandée pour la région de Pimisi Bay

L'option 3, qui comprend des tronçons de l'autoroute réorganisée et élargi vers le sud et l'autoroute 17 existante maintenue comme une voie de desserte sur le côté nord de la route, est la solution recommandée dans la région de Pimisi Bay comme elle:

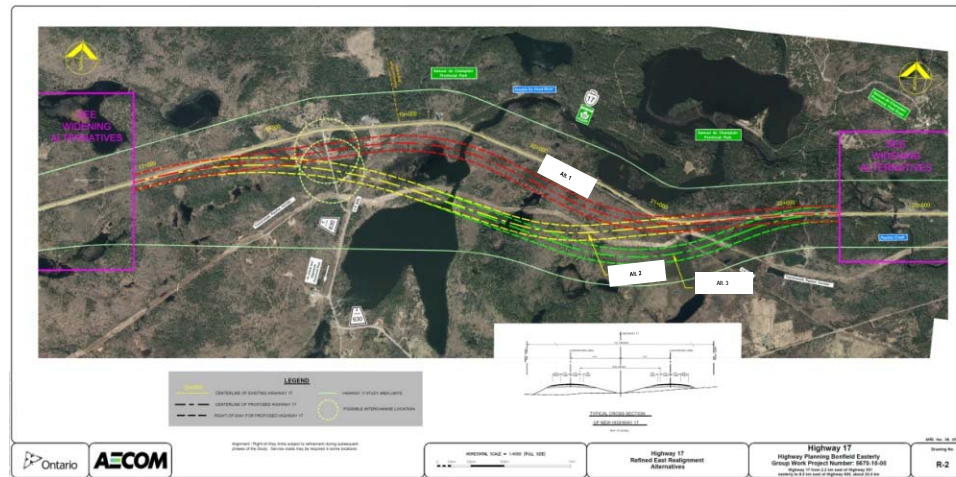
- génère moins d'impacts sur l'environnement naturel (poissons / habitat du poisson, forêts, milieux humides et habitats de la faune);
- génère moins d'impacts sur l'environnement socio-économique (structures résidentielles et commerciales, parcs provinciaux, régions globales et les régions touristiques (aire de pique-nique Pimisi Bay));
- génère moins d'impacts sur l'environnement des transports (accès à Pimisi Bay et à la zone de adjacente pique-nique maintenu), et
- génère moins de problèmes de constructibilité et génère des coûts de construction moindres.

Amable du Fond Area - Realignment Alternatives

From west of Highway 630 to west of Pautois Creek, three realignment alternatives were generated, each with an interchange at Highway 630, as shown on the plan below.

La région d'Amable du Fond - des options de réalignement

De l'ouest de l'autoroute 630 à l'ouest de Pautois Creek, trois options de réalignement ont été générées, chacune avec un échangeur à l'autoroute 630, comme indiqué sur le plan ci-dessous.



Recommended Amable du Fond Area Realignment Alternative

Alternative 3, as shown on the plan below, is the recommended alternative in the Amable du Fond area as it:

- Results in least impacts to Socio-Economic Environment (commercial / industrial and residential properties);
- Results in less complex construction staging and traffic maintenance during construction relative to other alternatives; and
- Is equally preferred relative to other alternatives from a Cultural Environment, Transportation, and Cost perspective.

L'option de réalignement recommandée pour la région d'Amable du Fond

L'option 3, ci-dessous, est la solution recommandée dans la région d'Amable du Fond comme elle:

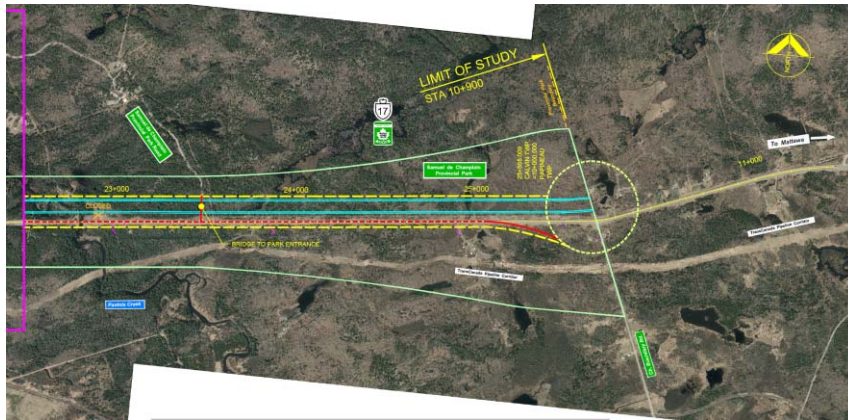
- génère moins d'impacts sur l'environnement socio-économique (propriétés commerciales / industrielles et résidentielles);
- génère moins mises en scènes complexes de la construction et du maintien de la circulation pendant la construction par rapport à d'autres options;
- est également privilégiée par rapport à d'autres options en ce qui a trait à l'environnement culturel, aux transports et aux coûts.



Pautois Creek Area - Widening Alternatives

From west of Pautois Creek to the east study limit, two widening alternatives were generated, each with a service road and an interchange at Boundary Road, as shown on the plans below.

**Alternative 1
North Side Widening**

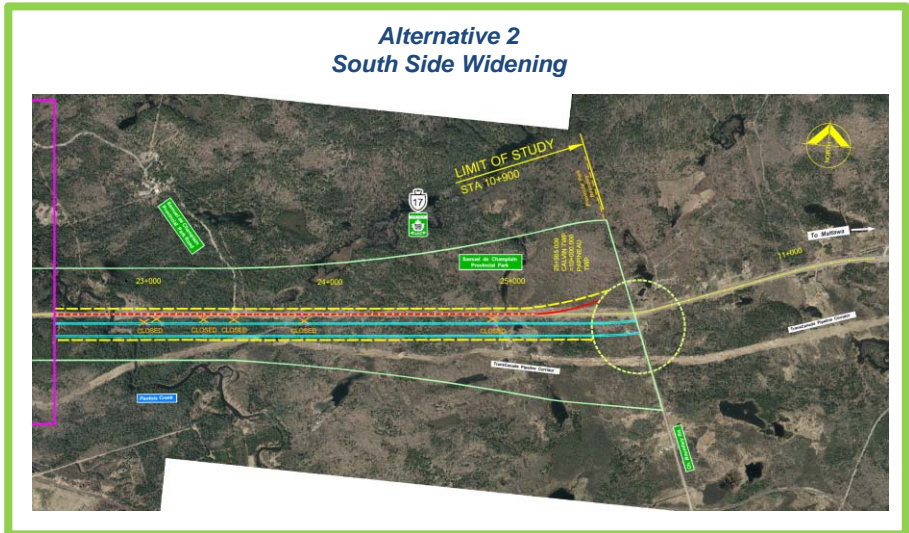


La région de Pautois Creek - des options d'élargissement

De l'ouest de Pautois Creek à la limite de l'étude est, deux options d'élargissement ont été générées, chacune avec une voie de desserte et un échangeur au chemin Boundary, comme montré sur les plans ci-dessous.

Recommended Alternative / L'option recommandée

**Alternative 2
South Side Widening**



Recommended Pautois Creek Area Widening Alternative

Alternative 2, which includes widening of the highway to the south with existing Highway 17 maintained as a service road on the north side, is recommended in the Pautois Creek area as it:

- Results in least impacts to Natural Environment (woodlands and wildlife habitat);
- Results in least impacts to Socio-Economic Environment (provincial parks);
- Has a lower construction cost;
- Results in less complex construction staging and traffic maintenance during construction relative to the north side widening alternative; and
- Is equally preferred relative to other alternatives from a Cultural Environment and Transportation perspective.

L'option d'élargissement recommandée pour la région de Pautois Creek

L'option 2, qui comprend l'élargissement de la l'autoroute vers le sud et l'autoroute 17 existante maintenue comme une voie de desserte sur le côté nord, est recommandée dans la région de Pautois Creek comme elle:

- génère moins d'impacts sur l'environnement naturel (forêts et habitats de la faune);
- génère moins d'impacts sur l'environnement socio-économique (parcs provinciaux);
- a un coût de construction moindre;
- génère moins de mises en scènes complexe de la construction et du maintien de la circulation pendant la construction relative d'option d'élargissement du côté nord; et
- est également par rapport à d'autres options en ce qui a trait à l'environnement culturel et aux transports.

Interchange Configuration Alternatives

Interchanges are proposed at three locations: Rutherglen Line; Highway 630; and Boundary Road. Alternative configurations for each interchange location were generated and comparatively evaluated using the same criteria developed to assess highway planning alternatives in order to identify a recommended configuration at each location.

The evaluation of alternative interchange configurations is summarized below and on the next two information boards, with the detailed evaluation tables available for review on the 'resources table'.

Rutherglen Line Interchange Configuration Alternatives

Three alternative interchange configurations were generated for the Rutherglen Line location as shown below (note: large scale version of alternative plans available on tables).

Les options de configuration des échangeurs

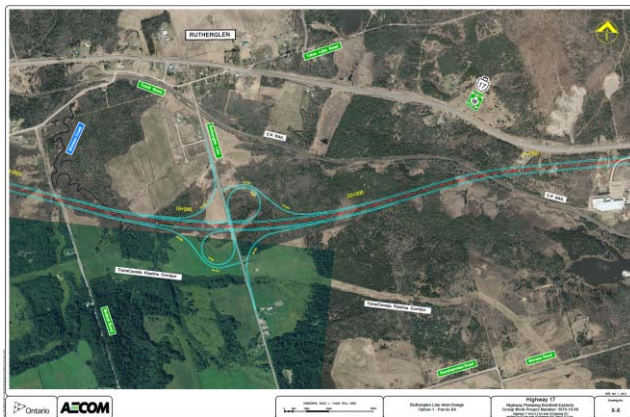
Les échangeurs sont proposés à trois endroits: Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary. D'autres configurations pour chaque emplacement de l'échangeur ont été générées et évaluées selon les mêmes critères établis pour évaluer les options de planification d'autoroute afin d'identifier une configuration recommandée pour chaque emplacement.

L'évaluation des options de configuration des échangeurs est résumée ci-dessous et sur les deux prochains panneaux d'information, avec les tableaux d'évaluation détaillés disponibles pour examen du tableau des ressources.

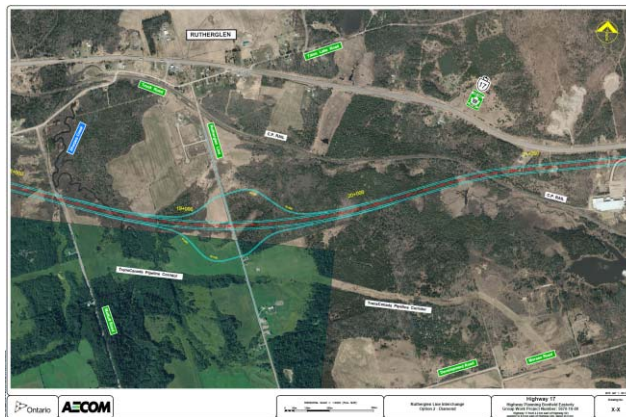
Les options de configuration des échangeurs pour Rutherglen Line

Trois options de configuration des échangeurs ont été générées pour l'emplacement de Rutherglen Line comme indiqué ci-dessous (note versions à grande échelle des plans de rechange disponibles sur les tableaux).

Alternative 1
Parclo A-4 Configuration

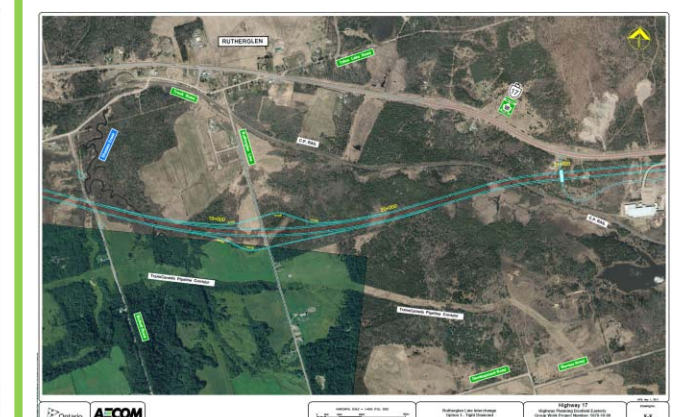


Alternative 2
Diamond Configuration (protects for inner loop ramps)



Recommended Alternative / L'option recommandée

Alternative 3
Diamond Configuration (precludes inner loop ramps)



Recommended Rutherglen Line Interchange Configuration

Alternative 3 is recommended as it:

- Results in least impacts to Natural Environment (woodland area);
- Results in least impacts to Socio-Economic Environment (agriculture);
- Results in least impacts to Cultural Environment (archaeology);
- Has a lower construction cost; and
- Is equally preferred relative to other alternatives from a Transportation and Constructability perspective.

La configuration de l'échangeur recommandée pour Rutherglen Line

L'option 3 est recommandée car elle:

- génère moins d'impacts sur l'environnement naturel (zone boisée);
- génère moins d'impacts sur l'environnement socio-économique (agriculture);
- génère moins d'impacts sur l'environnement culturel (archéologie);
- a un coût de construction moindre;
- est également privilégiée par rapport aux autres options en ce qui a trait au transport et à la constructibilité.

Highway 630 Interchange Configuration Alternatives

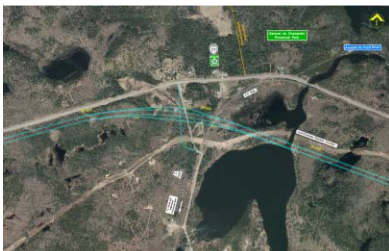
Five alternative interchange configurations were generated for the Highway 630 location as shown below (note: large scale version of alternative plans available on tables).

Les options de configuration des échangeurs pour l'autoroute 630

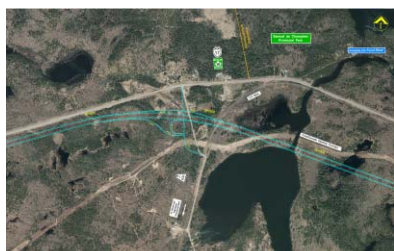
Cinq options de configuration des échangeurs ont été générées pour l'emplacement de l'autoroute 630, comme indiqué ci-dessous (note les versions à grande échelle des plans de rechange sont disponibles sur les tableaux).

Recommended Alternative / L'option recommandée

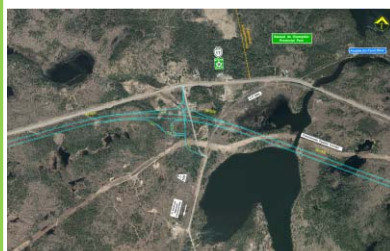
Alternative 1
Diamond Configuration



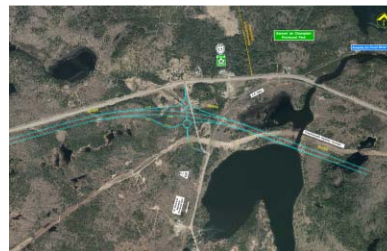
Alternative 2
North side Diamond
South side Parclo A2 Configuration



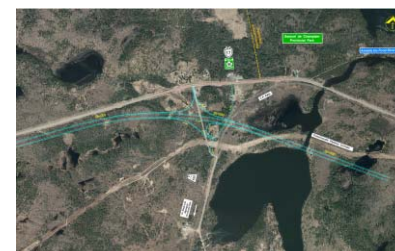
Alternative 3
North side Diamond Roundabout
South side Parclo A2 Configuration



Alternative 4
Diamond
Roundabout Configuration



Alternative 5
North side Buttonhook
South side Parclo A2 Configuration



Recommended Highway 630 Interchange Configuration

Alternative 2, with a diamond on the north side and a Parclo A2 configuration on the south side, is recommended as it:

- Is equally or more preferred relative to other alternatives from a Natural Environment, Socio-Economic Environment, Cultural Environment, Transportation and Constructability perspective; and
- Has a lower construction cost.

La configuration l'échangeur recommandée pour l'autoroute 630

L'option 2, avec un diamant sur le côté nord et une configuration de Parclo A2 sur le côté sud, est recommandée car elle:

- est privilégiée autant ou plus que les autres options en ce qui a trait à l'environnement naturel, l'environnement socio-économique, l'environnement culturel, au transport et à la constructibilité; et
- a un coût de construction moindre.

Boundary Road Interchange Configuration Alternatives

Three alternative interchange configurations were generated for the Boundary Road location as shown below (note: large scale version of alternative plans available on tables).

Les options de configuration des échangeurs pour le chemin Boundary

Trois options de configuration des échangeurs ont été générées pour l'emplacement au chemin Boundary, comme indiqué ci-dessous (note les versions à grande échelle des plans de rechange sont disponibles sur les tableaux).

Recommended Alternative / L'option recommandée

**Alternative 1
Parclo A4 Configuration**



**Alternative 2
Diamond – Roundabout Configuration**



**Alternative 3
Diamond – Buttonhook Configuration**



Recommended Boundary Road Interchange Configuration

Alternative 2, the diamond – roundabout configuration, is recommended as it:

- Results in least impacts to Socio-Economic Environment (residential homes displaced);
- Has a lower construction cost; and
- Is equally or more preferred relative to other alternatives from a Natural Environment, Cultural Environment, Transportation and Constructability perspective.

La configuration de l'échangeur recommandée pour le chemin Boundary

L'option 2, le diamant - configuration rond-point, est recommandée car elle:

- génère moins d'impacts sur l'environnement socio-économique (résidences déplacées);
- a un coût de construction moindre;
- est privilégiée autant ou plus que les autres alternatives en ce qui a trait à l'environnement naturel, l'environnement culturel, au transport et à la constructibilité.

Highway 17

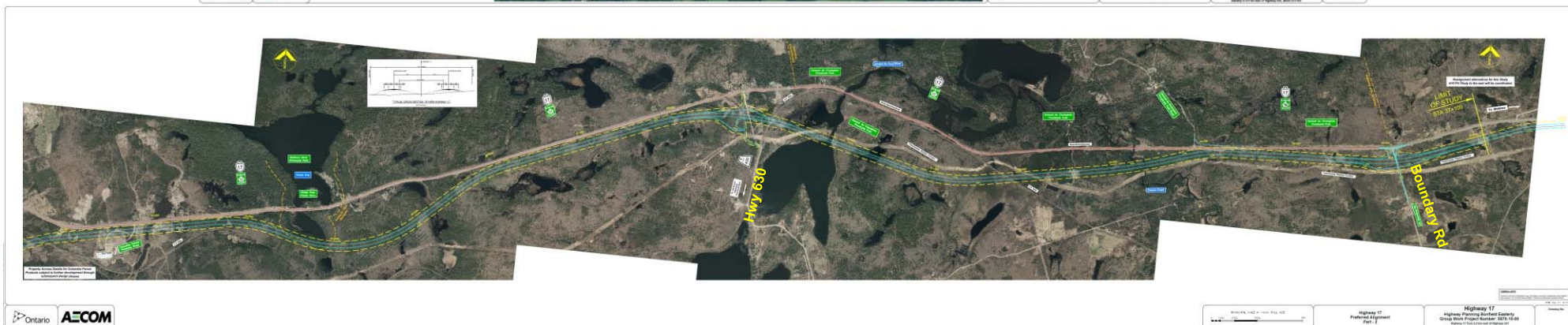
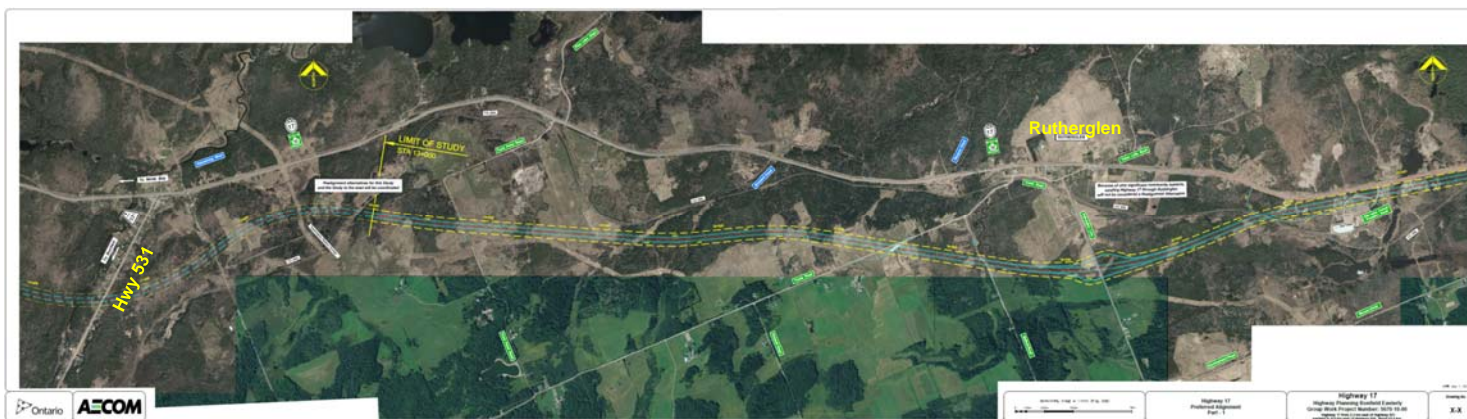
Recommended Highway Planning Alternative / L'option de planification recommandée pour l'autoroute

The recommended highway planning alternative is presented on the plans on the tables. The recommended alternative includes:

- Realignment of Highway 17 to the south from Highway 531 to east of Rutherglen
- Widening and realignment of Highway 17 to the south from east of Rutherglen to west of Highway 630
- Realignment of Highway 17 to the south from west of Highway 630 to west of Pautois Creek
- Widening of Highway 17 to the south from west of Pautois Creek to the east study limit (just east of Boundary Road)
- Interchanges at Rutherglen Line, Highway 630 and Boundary Road
- Closure of existing Highway 17 from east of Highway 630 to the entrance to Samuel de Champlain Park
- Retention of existing Highway 17 as a service road at all other locations
- Cul-de-sacs at Trout Pond Road and McNutt Road

L'option de planification recommandée pour l'autoroute est présentée sur les plans sur les tableaux. L'option recommandée comprend:

- Le réalignement de l'autoroute 17 au sud a partir de l'autoroute 531 jusqu' à l'est de Rutherglen
- l'élargissement et le réalignement de l'autoroute 17 au sud a partir de l'est de Rutherglen jusqu' à l'ouest de l'autoroute 630
- le réalignement de l'autoroute 17 au sud a partir de l'ouest de l'autoroute 630 jusqu' à l'ouest de Pautois Creek
- l'élargissement de l'autoroute 17 au sud a partir de l'ouest de Pautois Creek jusqu' à la limite de l'étude est (juste à l'est du chemin Boundary)
- les échangeurs à Rutherglen Line, l'autoroute 630 et le chemin Boundary
- la fermeture de l'autoroute 17 existante à partir de l'est de l'autoroute 630 jusqu'à l'entrée du parc Samuel de Champlain
- la rétention de l'autoroute 17 existante comme une voie de service à tous les autres emplacements
- les culs-de-sac au chemin Trout Pond et au chemin McNutt



Following this Public Information Centre, the Project Team will:

1. Respond to comments received through the PIC #2 consultation process
2. Make changes to the information presented as a result of new information and comments received from stakeholders, as appropriate
3. Confirm and / or refine the recommended highway planning alternative
4. Initiate preliminary design of the recommended highway planning alternative
5. Prepare for Public Information Centre #3 to present the Preliminary Design for the recommended highway planning alternative

Preliminary Design

Preliminary design involves defining the selected highway planning alternative in greater detail, which for this project, includes:

- Horizontal and vertical alignments
- Highway cross section
- Crossing road treatments (grade separations / cul-de-sacs)
- Right-of-way width for main highway and associated service road and interchange locations
- Preliminary property requirements
- Drainage requirements (watercourse crossings and a preliminary stormwater management strategy)
- Roadway lighting requirements
- Environmental protection and mitigation measures

Information presented today is also available on the project website: 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 deuxième série d'activités de consultation (dont la SIP n° 2)
2. Apporter des modifications à l'information présentée en fonction des nouvelles informations et des commentaires reçus des intervenants, le cas échéant
3. Confirmer ou affiner l'option de planification recommandée pour l'autoroute
4. Démarrer la conception préliminaire de l'option de planification recommandée pour l'autoroute
5. Préparer la troisième séance d'information publique afin de présenter la conception préliminaire de l'option de planification recommandée pour l'autoroute

La conception préliminaire

La conception préliminaire consiste à définir l'option de planification sélectionnée pour l'autoroute de façon plus détaillée, qui, pour ce projet, comprend:

- les alignements horizontaux et verticaux
- la coupe transversale de l'autoroute
- le traitement des traverses de la route (carrefours à niveaux différents / cul-de-sac)
- la largeur du droit de passage de la route principale et de la route de service et points d'échange
- les exigences de propriété préliminaires
- les exigences de drainage (passages de cours d'eau et une stratégie préliminaire de gestion des eaux pluviales)
- les exigences d'éclairage de plateformes
- la protection de l'environnement et les mesures d'atténuation

Les informations présentées aujourd'hui sont aussi disponibles en ligne sur le site Web du projet: 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 **July 26, 2013**.

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
- 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

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 **26 juillet 2013**.

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
- Communiquez avec l'un des membres de l'équipe suivants:

Mr. Dheera Kantiya, M.Eng., P.Eng.

Senior Project Engineer / Ingénieur de projet sénior
Ministry of Transportation, Northeastern Region
447 McKeown Avenue, 4th Floor
North Bay, Ontario P1B 9S9
Phone: 705-497-5260
Toll-free: 1-800-461-9547
Fax: 705-497-5208
E-mail: Dheera.Kantiya@ontario.ca

Des renseignements sont disponibles en français en composant 1-800-668-1983 poste 2202, David LeBlanc (Courriel: 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.