

rue St-Jean - montée Poupart

Étude environnementale municipale



CORPORATION
de la Cité de / of the City of
CLARENCE-ROCKLAND

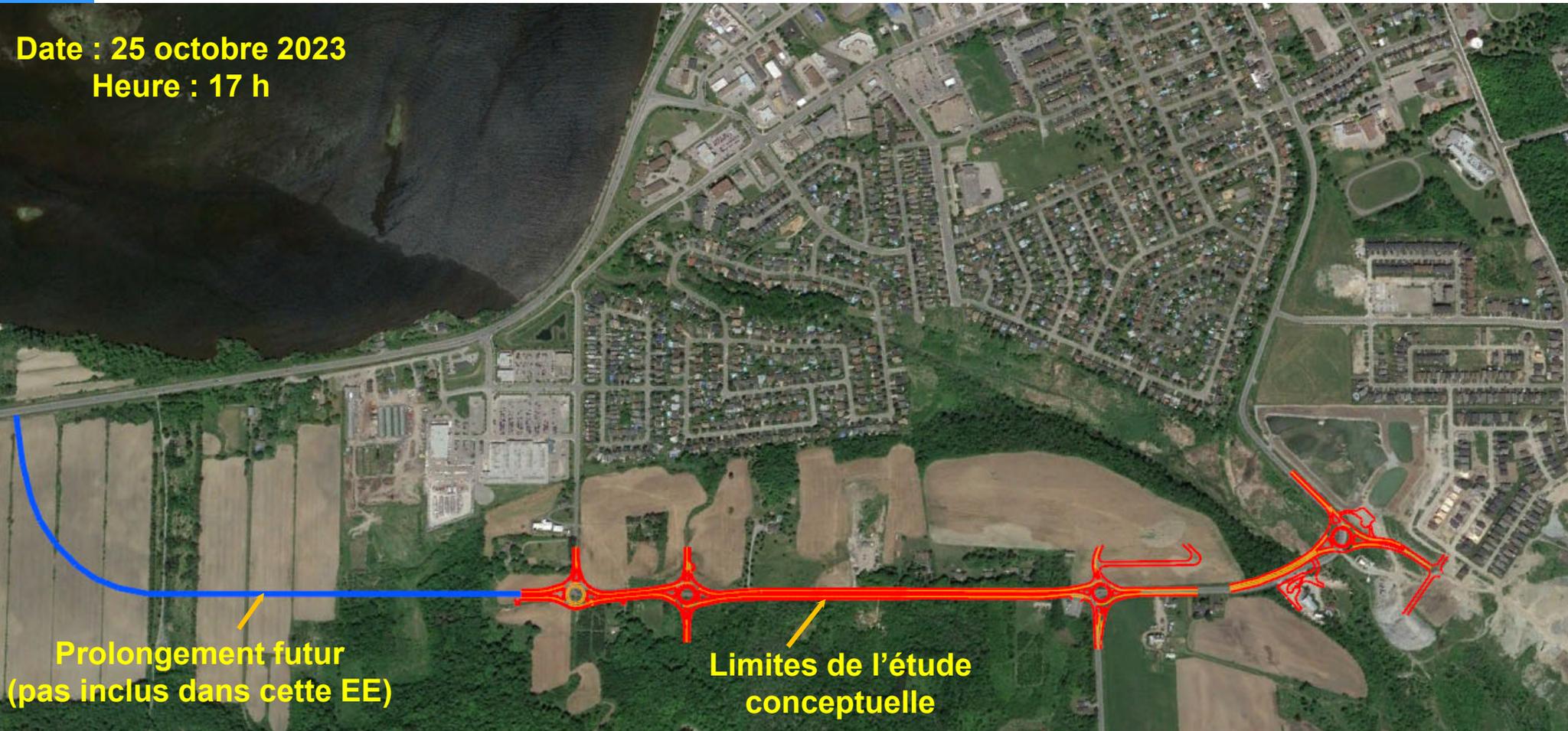
1

Castleglenn Consultants
Engineers, Project Managers & Planners



Bienvenue au deuxième Centre de consultation publique

Date : 25 octobre 2023
Heure : 17 h





Vous pourrez examiner



Objectif de l'étude et vue d'ensemble



Plan directeur du réseau de transport multimodal, vision et principes directeurs



L'alternative préférée



Prochaines étapes

- Des représentants de la Cité de Clarence-Rockland et de Castleglenn Consultants sont disponibles pour discuter du projet avec vous.
- N'hésitez pas à poser des questions et à nous faire part de vos opinions.
- Si vous avez des exigences en matière d'accessibilité pour participer à ce projet, veuillez communiquer avec un membre de l'équipe de projet.
- Veuillez remplir une feuille de commentaires lors du Centre de consultation publique d'aujourd'hui.
- Nous vous encourageons à vous inscrire.
- Nous vous remercions de partager vos commentaires.



Introduction

- Cette étude a pour objet d'examiner les processus de planification fonctionnelle, d'évaluation environnementale et d'approbation municipale pour le corridor de la rue St-Jean et de la route secondaire de la montée Poupart.
- L'étude vise à :
 - ▶ se conformer au processus d'Évaluation environnementale municipale de portée générale (EEMPG) défini dans les exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* pour un projet de catégorie C. Ce processus exige qu'un Rapport d'étude environnementale (REE) soit préparé et déposé aux fins d'examen par les organismes publics provinciaux et d'examen;
 - ▶ identifier les améliorations à apporter à l'intersection de la rue St-Jean et de la route secondaire de la montée Poupart pour répondre aux besoins de transport à court et à long terme;
 - ▶ réaliser un examen de l'accès aux entrées commerciales et aux intersections des corridors afin de garantir des opérations de circulation sûres et efficaces et de soutenir le développement en cours et proposé des terrains environnants; et
 - ▶ prendre en compte tous les usagers de la route, y compris les usagers des transports actifs et des sentiers récréatifs.



Introduction



- La Cité de Clarence Rockland a terminé son Plan directeur des transports multimodaux (PDTM) en 2019.
- La province a reconnu que le PDTM de la Cité satisfait aux deux premières phases du processus d'évaluation environnementale en cinq phases.
- Le corridor de la rue St-Jean et de la route secondaire de la montée Poupart a été classé comme une « route collectrice principale » destinée à desservir les communautés actuelles et futures prévues pour Clarence-Rockland. Les routes collectrices principales devraient...

Legend

- Arterial Roadway
- Rural Arterial Roadway
- Main Street
- Major Collector
- Minor Collector
- Local Street



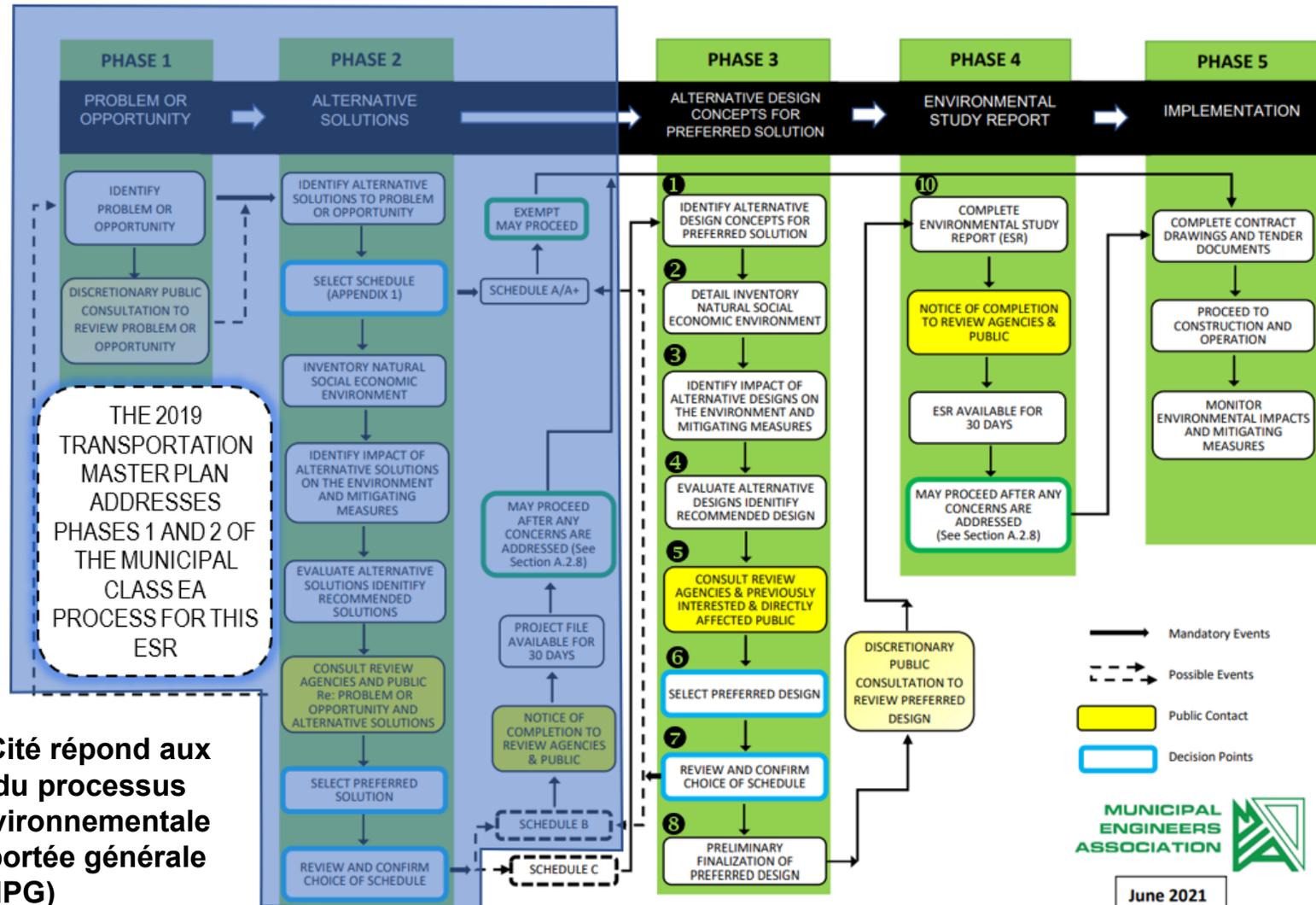
- ▶ être reliées aux artères et aux routes rurales;
- ▶ comporter des trottoirs pour les piétons des deux côtés de la rue, si possible;
- ▶ offrir des possibilités de transport actif grâce à la mise en place de sentiers polyvalents; et
- ▶ avoir une largeur d'emprise typique de 18 à 24 mètres selon la configuration.



Processus d'évaluation environnementale municipale (phases 3 à 5)

Processus
d'évaluation
environnementale
municipale de
portée générale
(EEMPG)

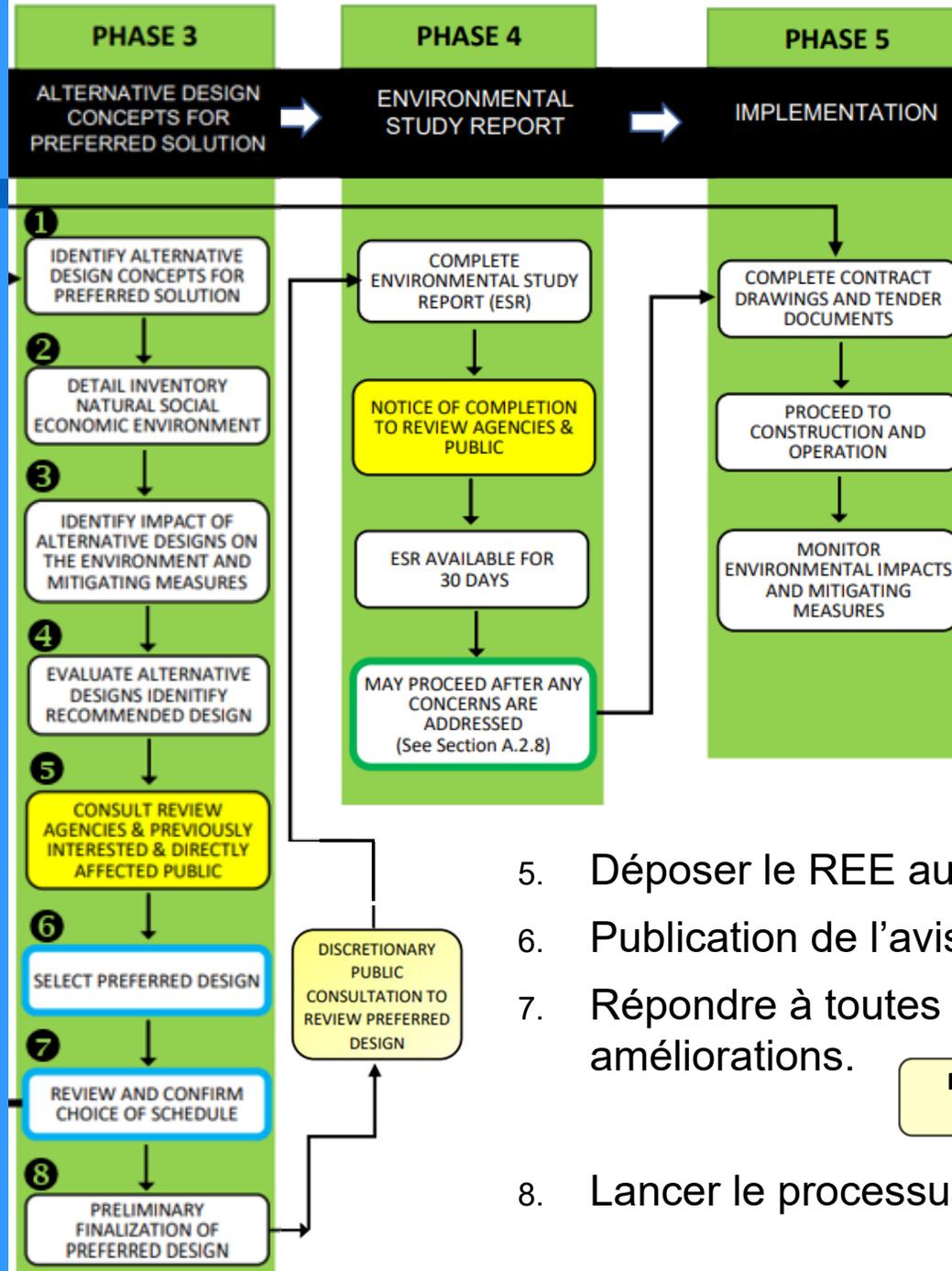
MUNICIPAL CLASS EA PLANNING AND DESIGN PROCESS NOTE: This flow chart is to be read in conjunction with Part A of the Municipal Class EA



Le PDTM de la Cité répond aux
phases 1 et 2 du processus
d'évaluation environnementale
municipale de portée générale
(EEMPG)

- Mandatory Events
- - - Possible Events
- Public Contact
- Decision Points





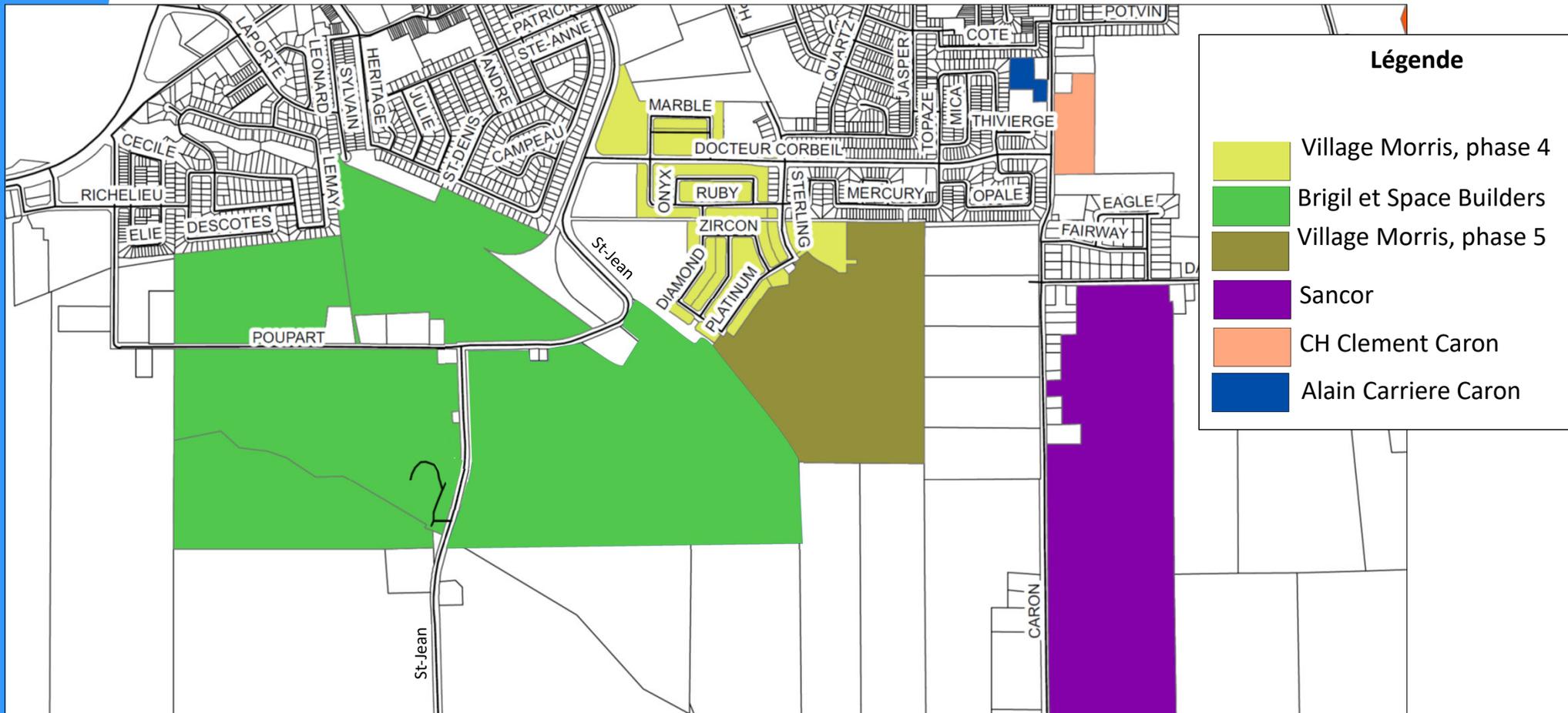
Phases 3 et 4

Prochaines étapes :

1. Consultation des organismes, des services publics, des parties précédemment intéressées et directement affectées.
2. Sélection officielle du/des modèle(s)/concept(s) privilégié(s).
3. Reconfirmation de ce projet comme projet d'EEM de catégorie C.
4. Terminer le Rapport d'étude environnementale (REE)
5. Déposer le REE auprès du gouvernement de l'Ontario.
6. Publication de l'avis d'achèvement officiel. (30 jours)
7. Répondre à toutes les préoccupations et procéder à des améliorations.
8. Lancer le processus de conception détaillée.

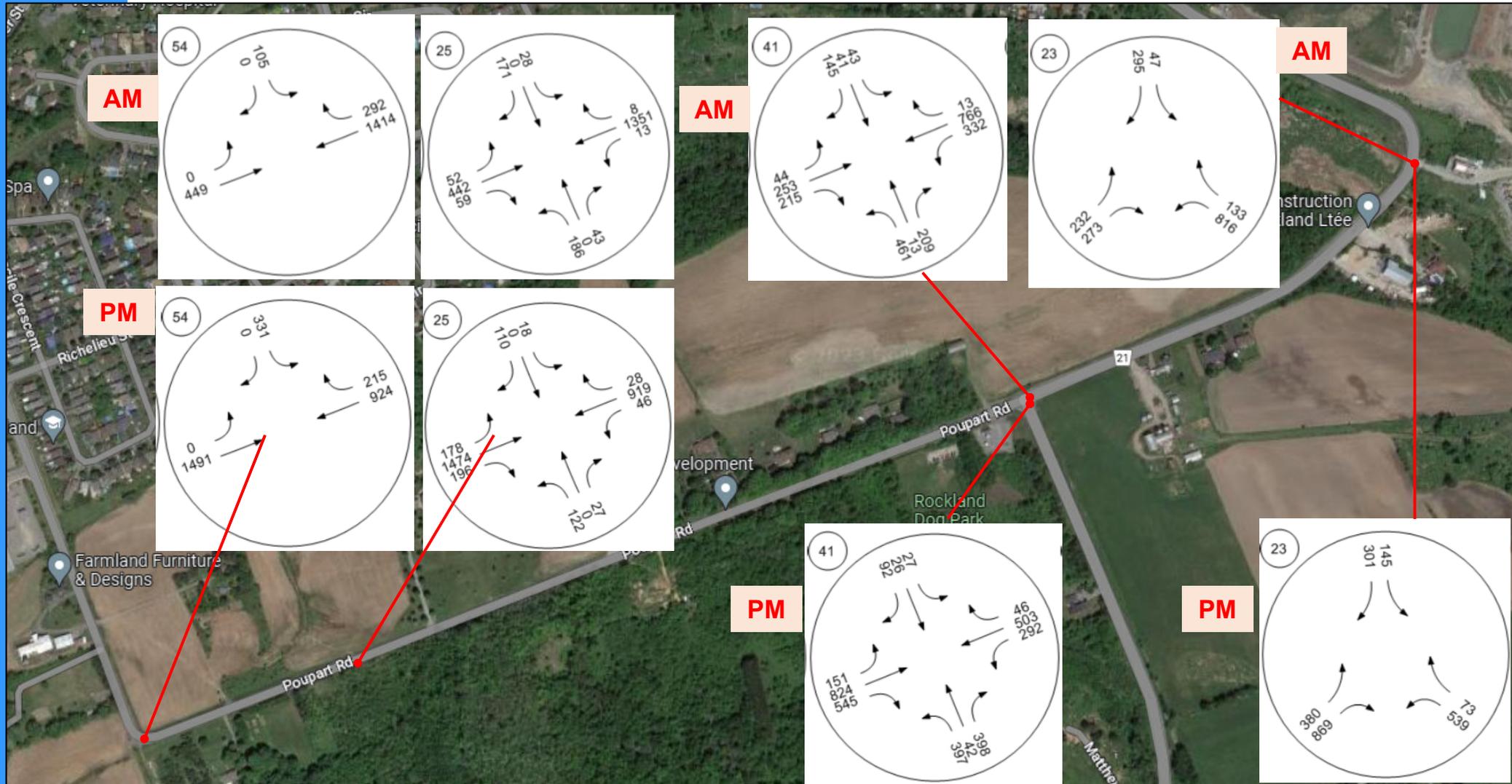
Proposer la participation du Conseil

Développements prévus et en cours (conformément au PDTM 2019)



Les prévisions de croissance (2031) indiquent que la population de Clarence Rockland devrait augmenter de 8700 personnes au cours d'une période de 15 ans, soit entre 2016 et 2031. [PDTM, p. 27]

Futures conditions de transport (véhicules par heure)

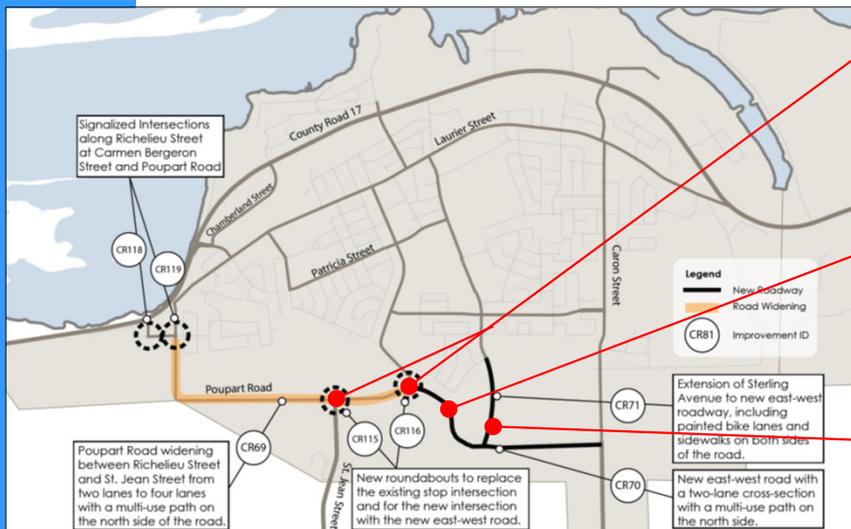


En l'absence d'améliorations, les prévisions pour l'heure de pointe en 2031 font état d'une détérioration importante du fonctionnement des intersections le long de la route secondaire de la montée Poupart, qui est un corridor clé pour les déplacements internes et externes nécessaires au maintien de la croissance résidentielle à venir. [PDTM, p. 27]



Conclusions du Plan directeur des transports

- **Élargissement de la route secondaire de la montée Poupart :** « *Élargissement de la route de deux à quatre voies entre la rue Richelieu et la nouvelle route est-ouest. Un sentier polyvalent sera aménagé sur le côté nord de la route.* »



- ▶ **Carrefours giratoires :** « *Nouveaux carrefours giratoires pour remplacer les intersections d'arrêts actuelles et pour la nouvelle intersection avec la nouvelle route est-ouest.* »
- ▶ **Nouvelle route est-ouest :** « *Une nouvelle route est-ouest avec une section transversale à deux voies et un sentier polyvalent* », reliée à la rue St-Jean.
- ▶ **Prolongement de l'avenue Sterling :** « *Prolongement de l'avenue Sterling vers une nouvelle route est-ouest, comprenant des pistes cyclables peintes et des trottoirs des deux côtés de la route.* »



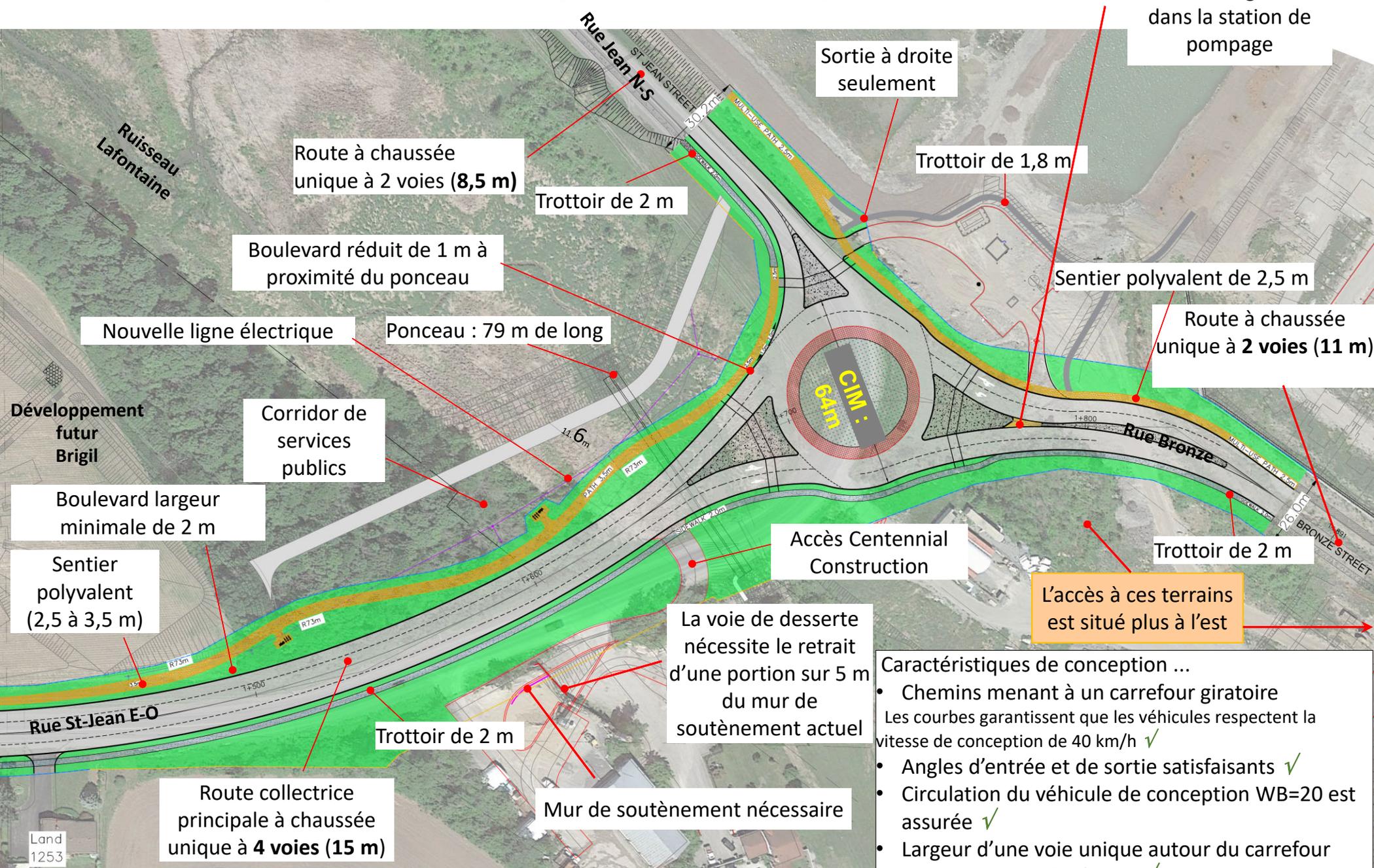
Intersection 1

Concept privilégié

(RUE ST-JEAN / RUE BRONZE)

Intersection 1 : Carrefour giratoire (plan d'implantation)

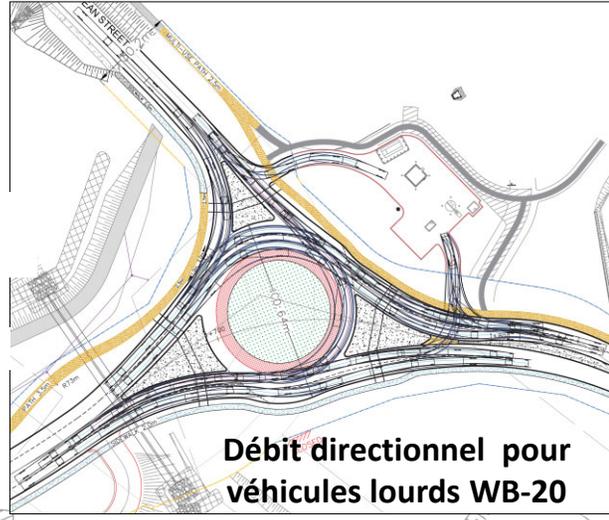
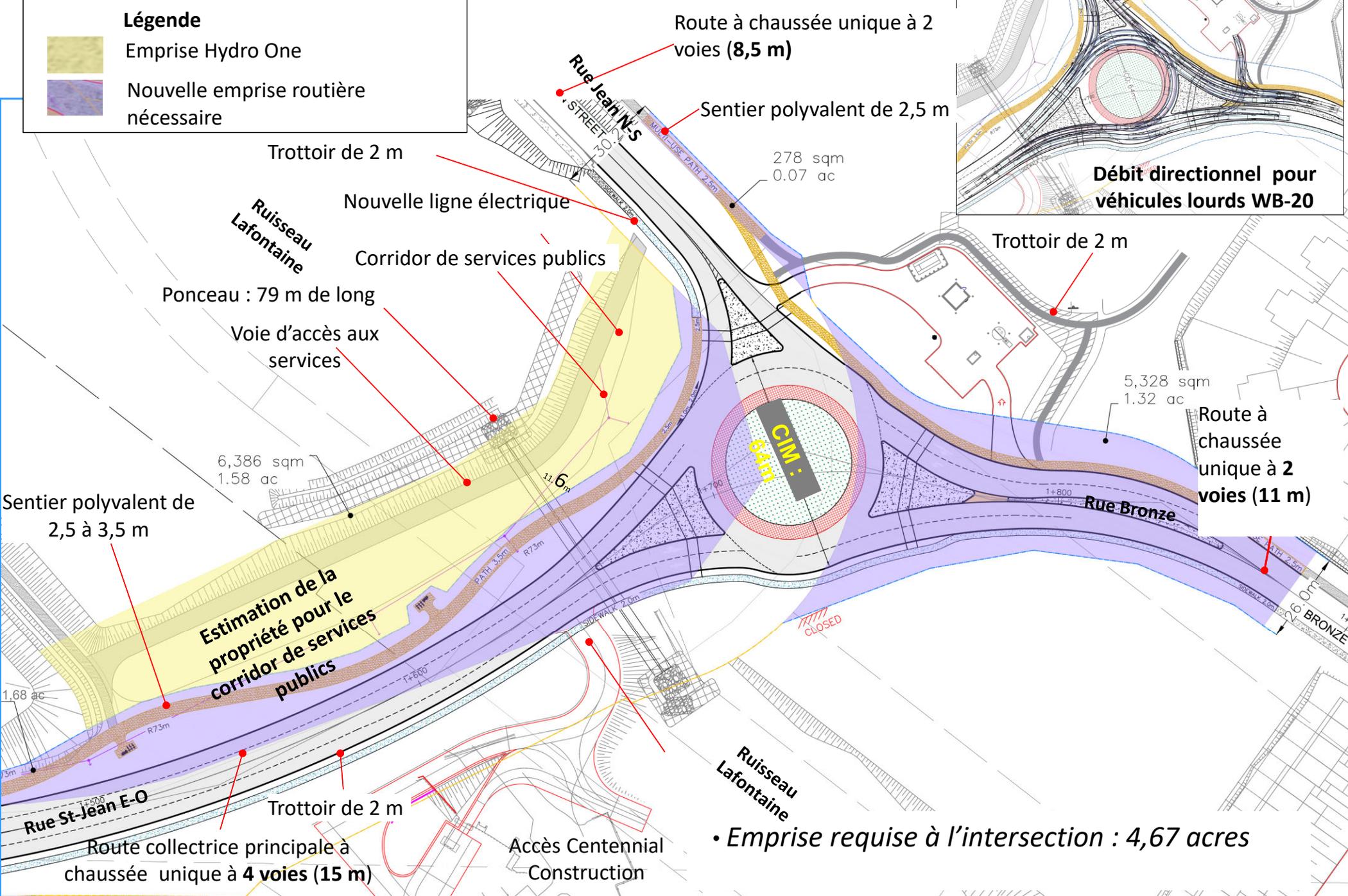
Le terre-plein inférieur permet de tourner à gauche dans la station de pompage



Intersection 1 : Carrefour giratoire (propriété)

Légende

- Emprise Hydro One
- Nouvelle emprise routière nécessaire



• Emprise requise à l'intersection : 4,67 acres



Intersection 1 : option carrefour giratoire

- *Corridor de services publics* : un ponceau de 79 m de long a été défini comme une contrainte fixe. Une large bande de terre d'environ 14 m de large est protégée pour le sentier polyvalent nord et le corridor de services publics HydroOne. À proximité du carrefour giratoire, la largeur a été réduite à environ 12 m.
- *Opérations de circulation* : La circulation en direction est, sur une pente descendante de 8 %, devra décélérer de 60 km/h (affiché à 50 km/h) à 30 km/h à l'approche du carrefour giratoire.



Intersection 1 : option carrefour giratoire

- *Impacts des travaux de Centennial Construction* : Le nouvel aménagement de la voie de desserte nécessite un nouveau mur de soutènement et le retrait d'une portion d'environ 7 m d'un mur de soutènement sur le côté nord du quai de chargement (5 m) et parallèlement à Poupart (2 m).
- *Diamètre du cercle inscrit* : Le diamètre du cercle inscrit de 64 m est nécessaire pour une configuration à plusieurs voies en raison des angles d'entrée et des critères de conception de la voie la plus rapide, et pour accueillir un véhicule lourd WB-20.
- *Accès* : La station de pompage et le bassin de gestion des eaux pluviales situés dans la partie nord-est du carrefour giratoire disposent d'un accès et d'une sortie distincts.
- *Accès* : Un accès aux terrains situés au sud-est du carrefour giratoire doit être prévu à partir de l'intersection située plus à l'est du carrefour giratoire dans l'aménagement du site.



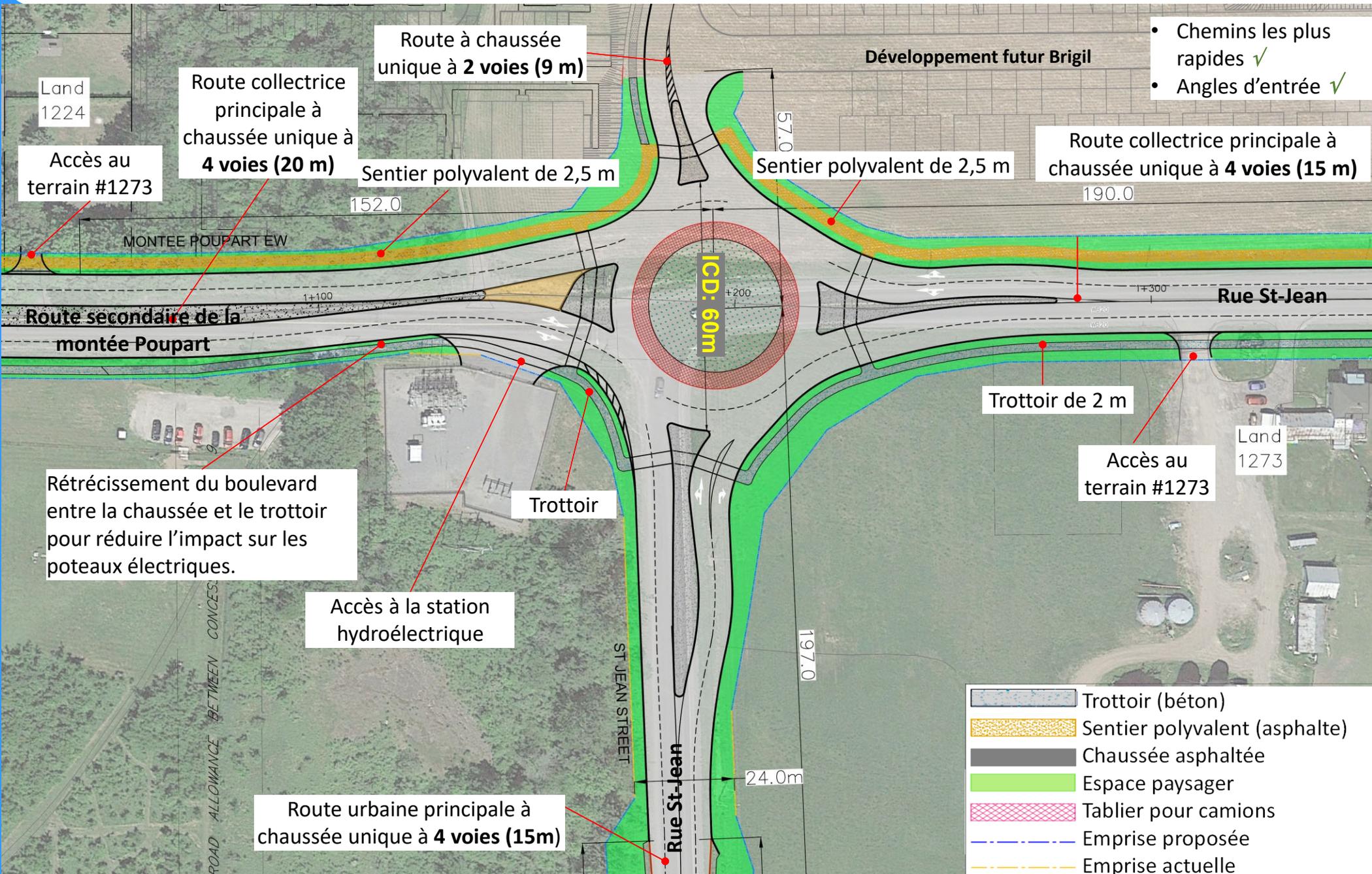


Intersection 2

Concept privilégié

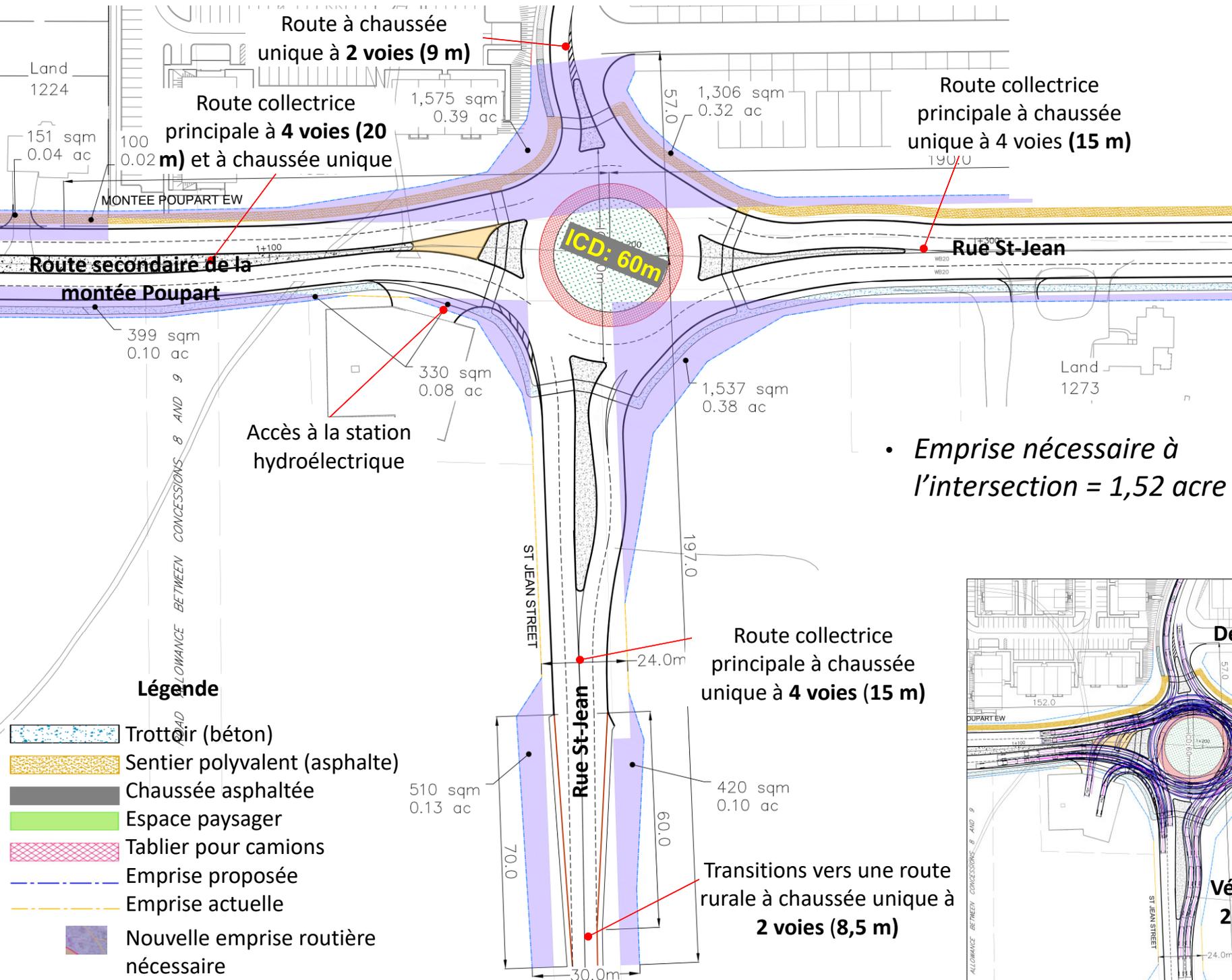
**(ROUTE SECONDAIRE DE LA MONTÉE
POUPART/ RUE ST-JEAN)**

Intersection 2 : Option carrefour giratoire (plan d'implantation)



- Chemins les plus rapides ✓
- Angles d'entrée ✓

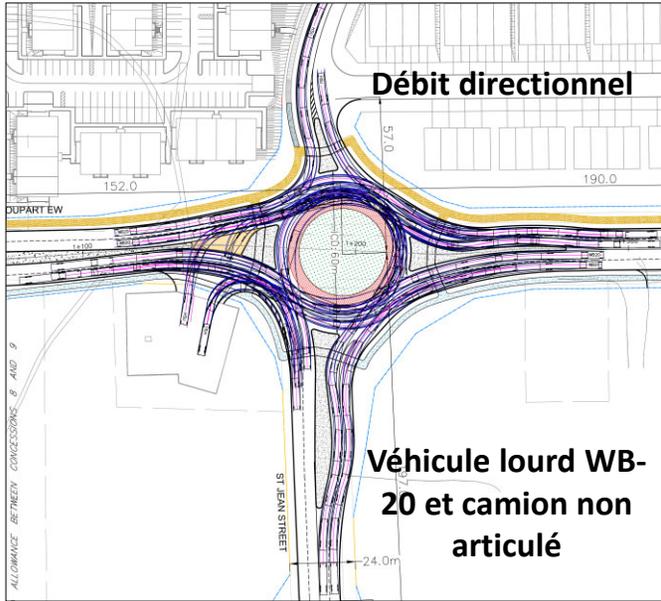
Intersection 2 : Carrefour giratoire (propriété)



• *Emprise nécessaire à l'intersection = 1,52 acre*

Légende

- Trottoir (béton)
- Sentier polyvalent (asphalte)
- Chaussée asphaltée
- Espace paysager
- Tablier pour camions
- Emprise proposée
- Emprise actuelle
- Nouvelle emprise routière nécessaire





Intersections 3 et 4

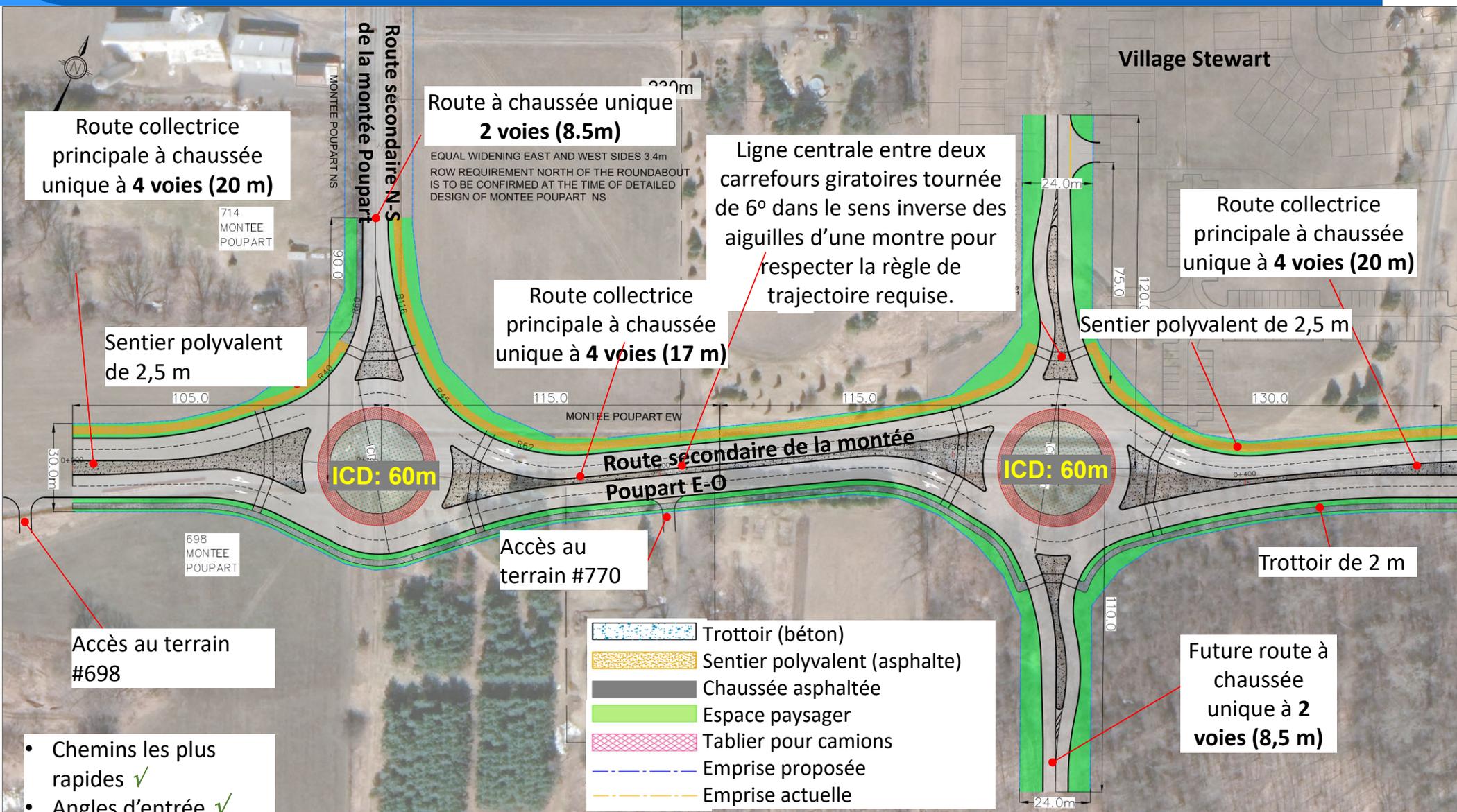
Concept privilégié

**(INT. 3 : route SECONDAIRE DE LA MONTÉE POUPART
E-O / VILLAGE STEWART)**

**(INT. 4 : route SECONDAIRE DE LA MONTÉE POUPART
N-S / E-O)**



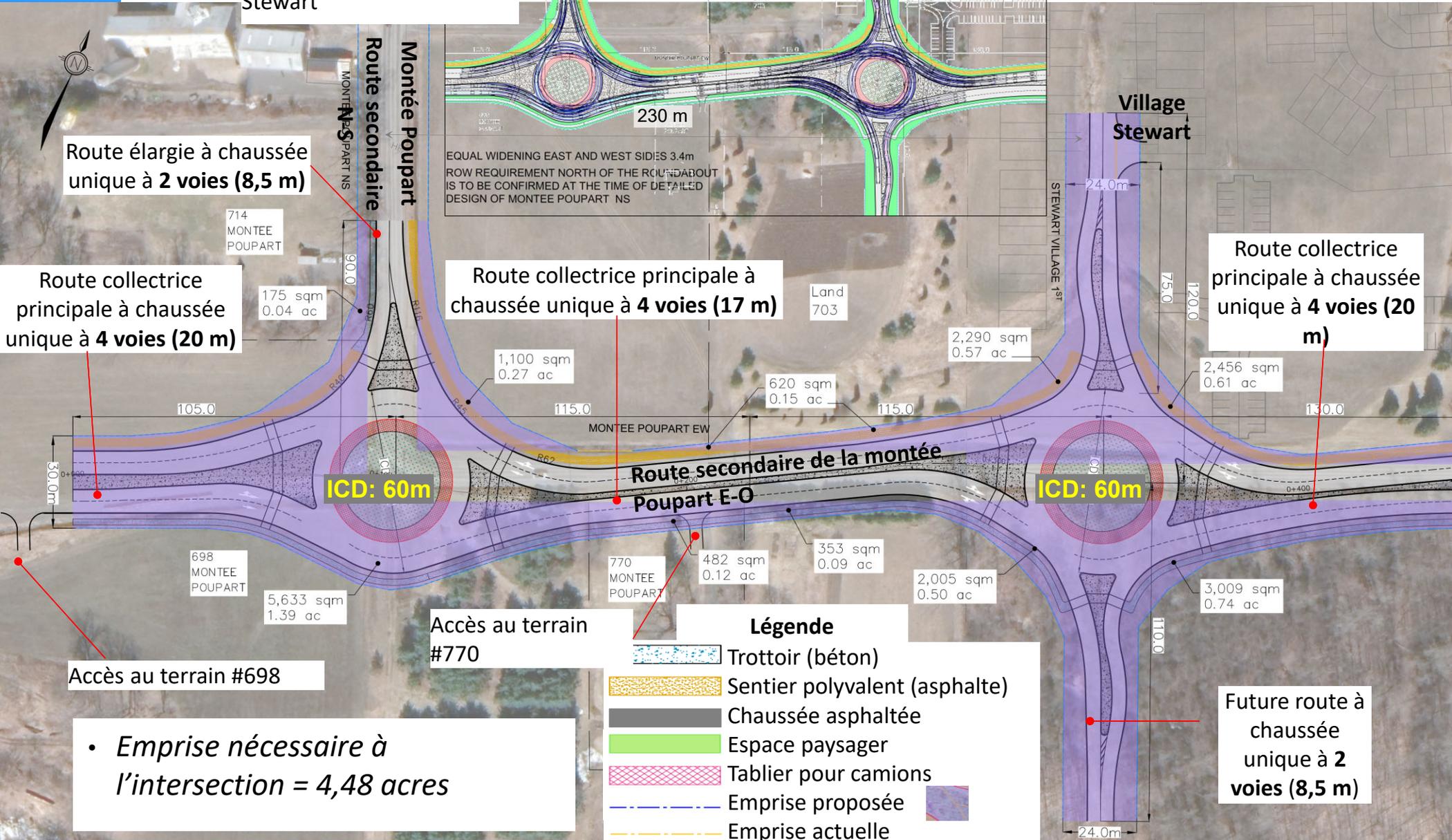
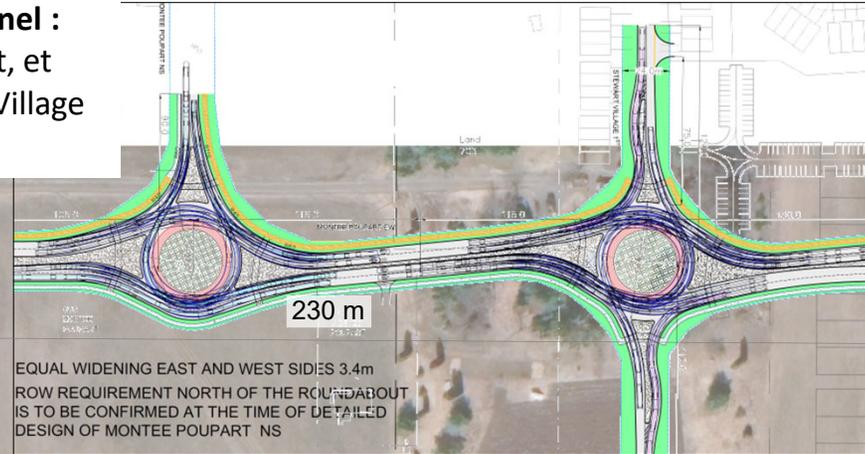
Intersections 3 et 4 : Option carrefour giratoire (plan d'implantation)



Intersections 3 et 4 : Carrefour giratoire (propriété)



Débit directionnel :
-BM-20 sur Poupart, et
-HSU sur la 1re du Village
Stewart



Légende

	Trottoir (béton)
	Sentier polyvalent (asphalte)
	Chaussée asphaltée
	Espace paysager
	Tablier pour camions
	Emprise proposée
	Emprise actuelle

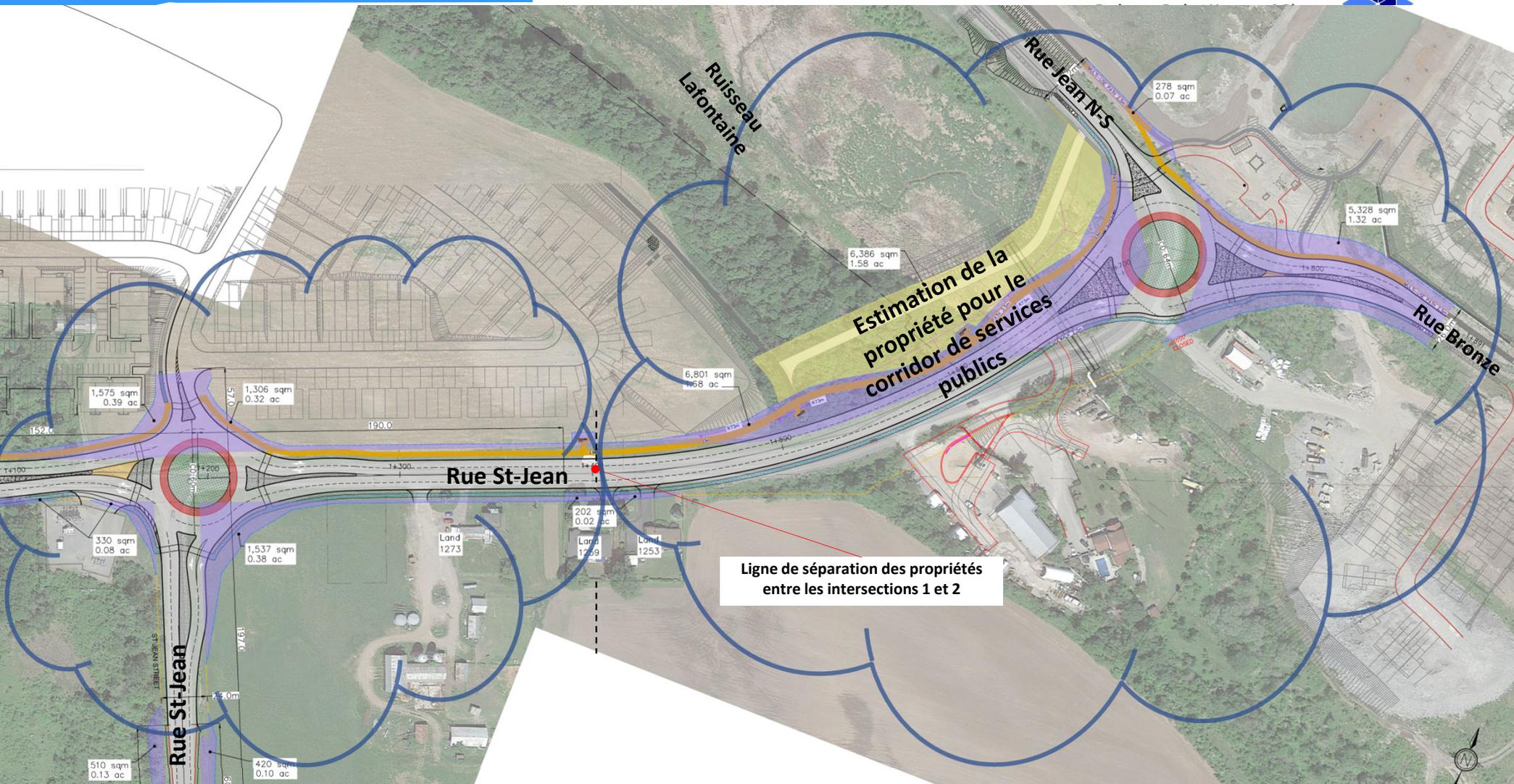
• *Emprise nécessaire à l'intersection = 4,48 acres*



Corridors routiers entre les intersections

Concept privilégié

Entre l'intersection 1 et 2 Carrefour giratoire

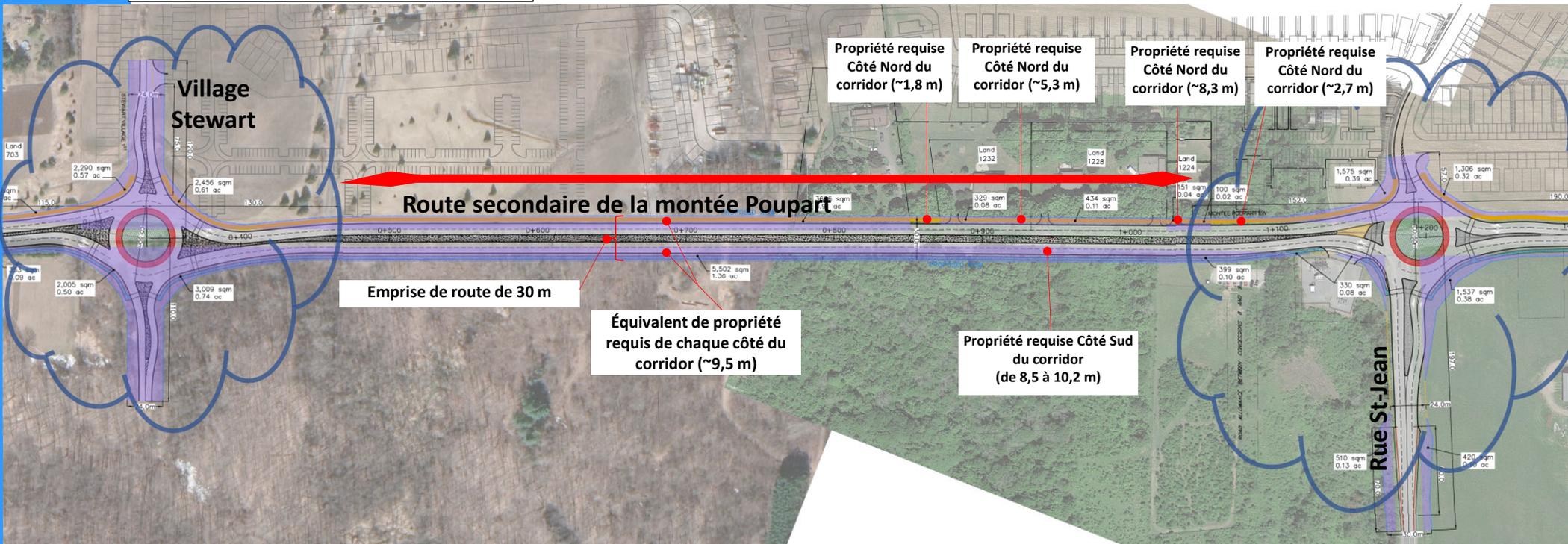


- Environ 2 m de propriété supplémentaire (ligne de couleur magenta) sont nécessaires de chaque côté du corridor.
- Propriété totale requise pour l'intersection 1 = 4,67 acres
- Propriété totale requise pour l'intersection 2 = 1,52 acre
- Propriété totale des deux intersections 1 et 2 = 6,19 acres



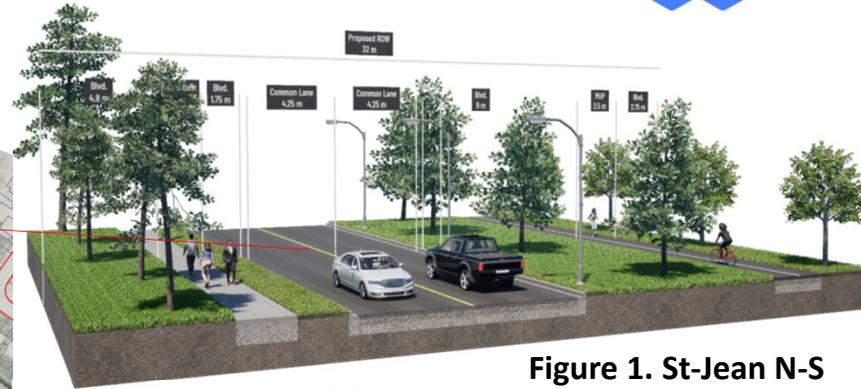
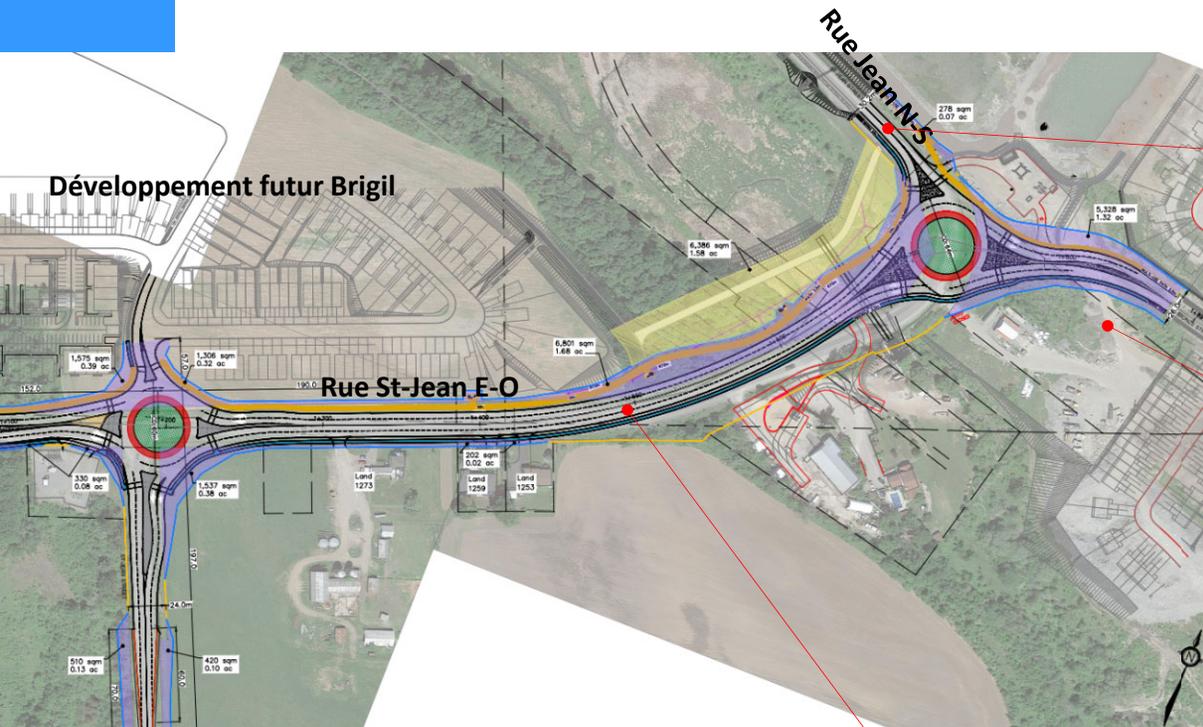
Légende
 Propriété demandée figurant sur les photographies d'intersections

Entre les intersections 2 et 3 : Carrefour giratoire

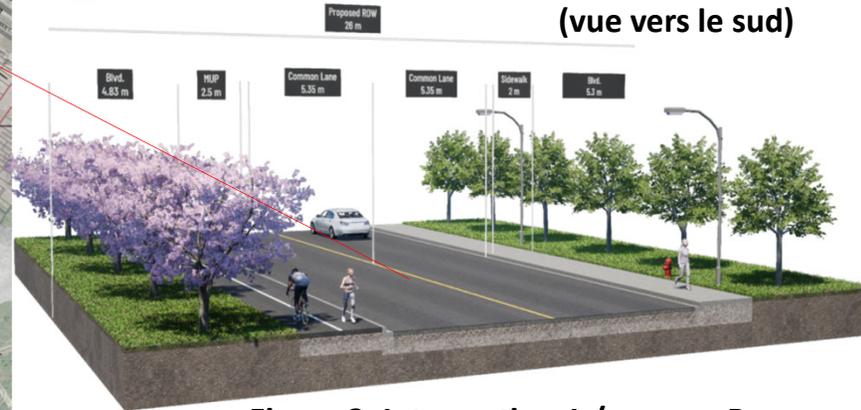


- Environ 9,5 m sont nécessaires de chaque côté du corridor.
(Les exigences de propriété sur le côté nord du corridor varient. L'emprise de route actuelle n'est pas parfaitement droite).
- Les zones en  ont été incluses dans les photographies d'intersections.
- Emprise requise au nord du corridor, excluant les carrefours giratoires = 1,14 acre
- Emprise nécessaire au sud du corridor, excluant les carrefours giratoires = 1,36 acre

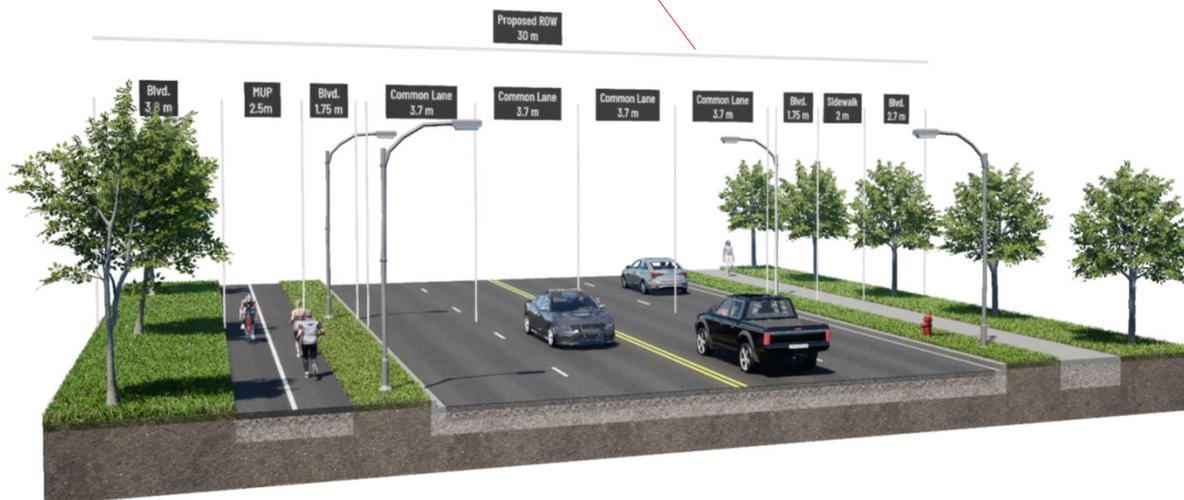
Entre les intersections 1 et 2 : coupes transversales de la chaussée



**Figure 1. St-Jean N-S
(vue vers le sud)**



**Figure 2. Intersection 1 / avenue Bronze
(vue vers le nord)**



**Figure 3. rue St-Jean E-O
(vue vers l'est)**

Entre les intersections 2 et 3 : Coupes transversales de la chaussée

Figure 4. Rue St-Jean N-S
(au sud de l'intersection n° 2)

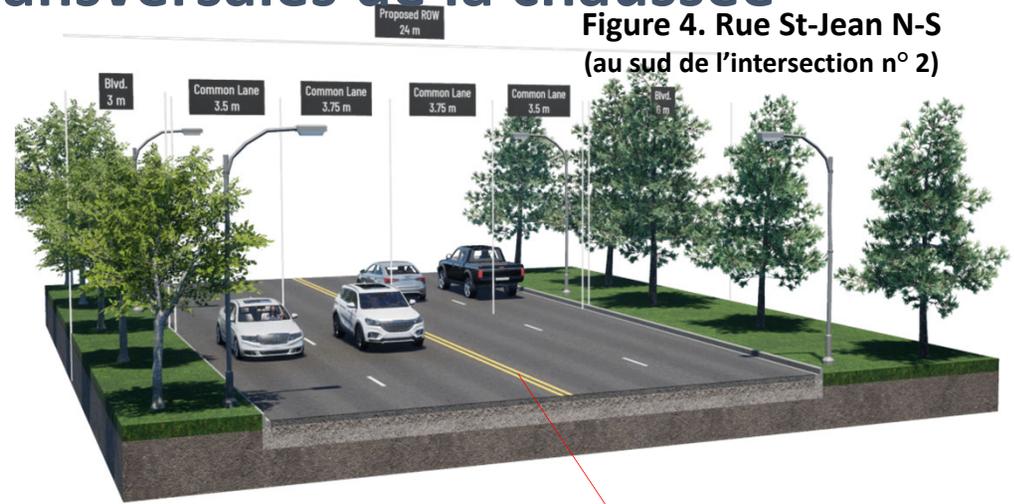


Figure 5. route secondaire de la
 montée Poupart N-S (vue vers le
 sud)

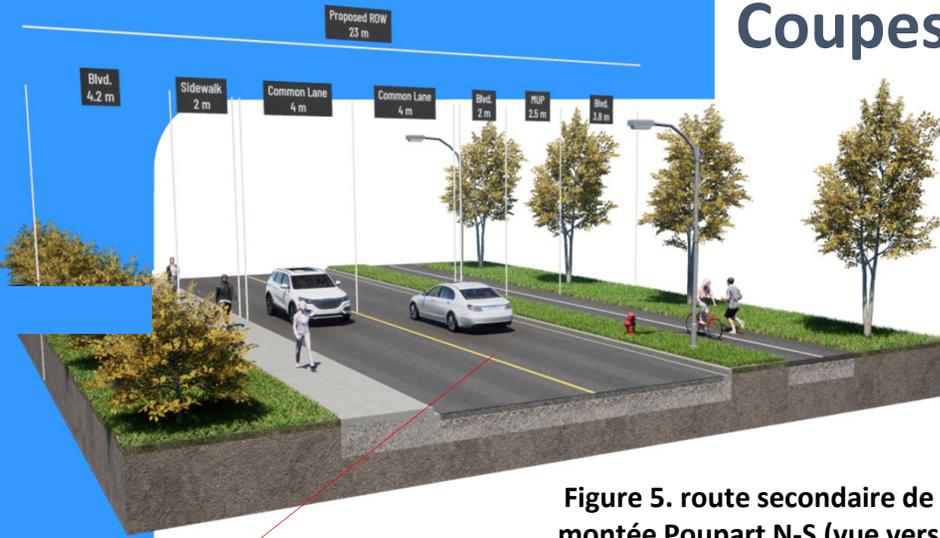


Figure 6. route secondaire de la montée Poupart E-
 O avec terre-plein surélevé
(entre l'int. 2 et 4 - Vue vers l'est)





ORIGINAL REPORT

Stage 1 and 2 Archaeological Assessment:
Poupart / St-Jean Street
Part Lots 27, 28, 29, 30, and 31, Concession 1,
Old Survey; Part Lot C, Concession 9; Part Lots C
and D, Concession 8
Geographic Township of Clarence,
Municipality of Clarence-Rockland
United Counties of Prescott-Russell
Rockland, Ontario

Prepared For
Jean Decœur
Atriel Engineering Ltd
1-2884 Chamberland Street
Rockland, Ontario
K4K 1M6
jeandecoeur@atriel.com
613-446-7423

December 2022
Submitted for review December 23, 2022

PIF: P309-0289-2022

Ben Mortimer (License Number P369)

Report: MH1125-REP.01

Matrix Heritage Inc.
6131 Perth Street
Richmond
Ontario K0A 2Z0
Tel: (613) 807-2071
www.MatrixHeritage.ca

Évaluation archéologique

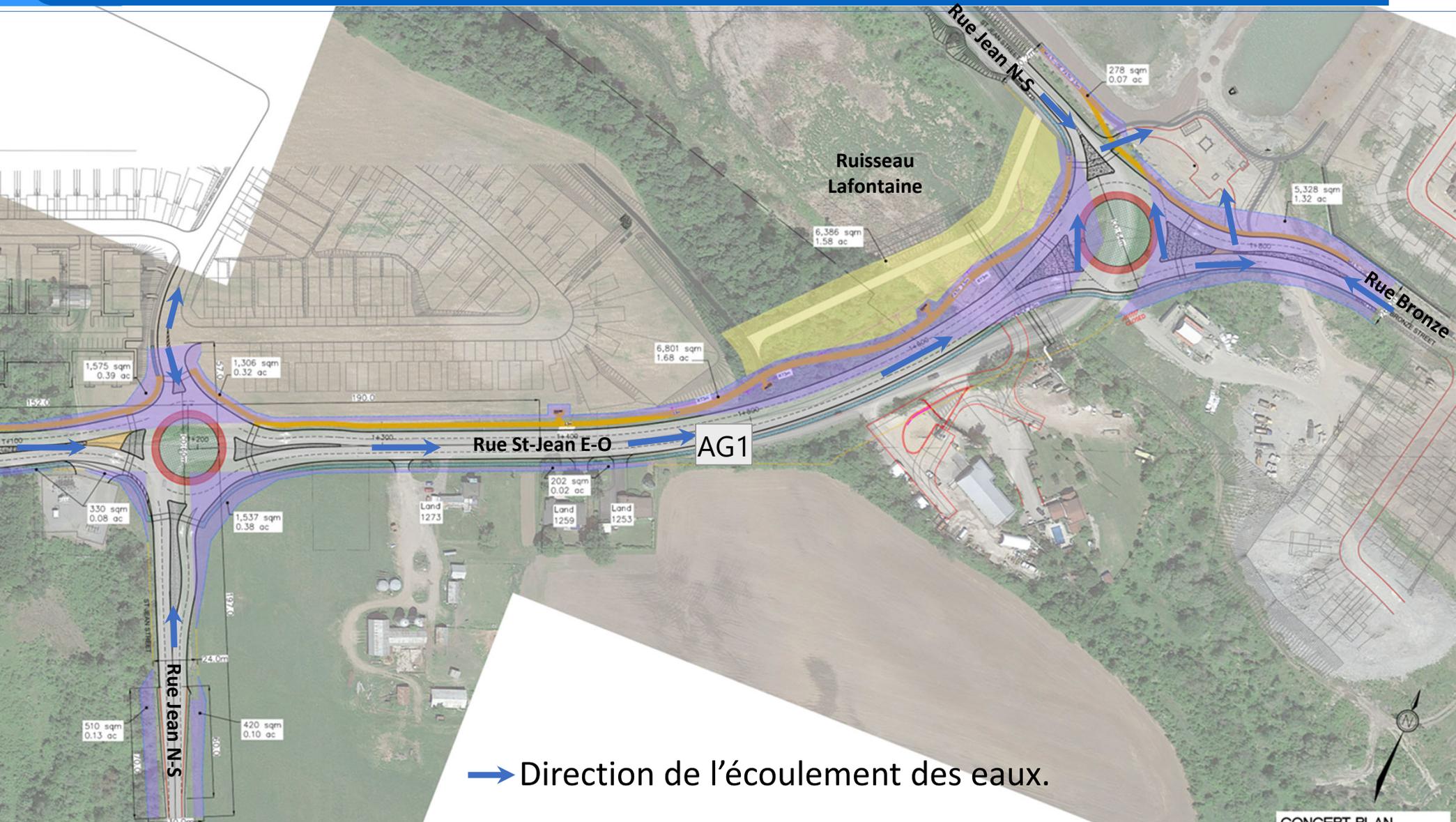
- ▶ L'évaluation a été réalisée conformément aux Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils de l'Ontario (2011).
- ▶ L'ensemble de la zone d'étude est perturbé (routes, fossés, services publics enterrés, allées, etc.), humide en permanence, en pente raide, ou une combinaison de ces éléments.



- ▶ La zone d'étude présente un potentiel archéologique et a donc été recommandée pour une évaluation de phase 2.
- ▶ L'évaluation de phase 2 n'a révélé aucune preuve de l'intérêt ou de la valeur du patrimoine archéologique ou culturel.
- ▶ **Conclusion :** Aucune autre recherche archéologique n'était justifiée.



Gestion du drainage et des eaux pluviales





Gestion du drainage et des eaux pluviales



→ Direction de l'écoulement des eaux.

- ▶ Le drainage le long de la route secondaire de la montée Poupart est actuellement assuré par des fossés ruraux des deux côtés de la route.
- ▶ **Conclusion :** Après l'élargissement, le système de drainage prévu, pour les installations majeures et mineures, fournira une solution urbaine de bordures et de caniveaux des deux côtés du corridor routier.



Rapport technique sur les pêches

- ▶ Les zones touchées comprennent
 - ❑ 5 045 m² d'habitat éphémère indirect pour les poissons associés à la suppression et au remplissage des zones humides.
 - ❑ Effet net de plus de 290 m² sur l'habitat des poissons en deux ponceaux jumeaux qui offrent une plus grande largeur de canal.

- ▶ Des mesures d'atténuation ont été proposées pour réduire les travaux, activités et entreprises associés à ce projet :
 - ❑ Planification préalable;
 - ❑ Contrôle de l'érosion et de la sédimentation (120 m² de roches ou de pierres de rivière sous le niveau des hautes eaux de chaque côté du ponceau);
 - ❑ Protection des poissons et de leur habitat;
 - ❑ Gestion de la contamination et des déversements;
- ▶ **Conclusion :** Il a été constaté que le projet avait des incidences sur l'habitat des poissons. L'étude sur les pêches a été soumise au ministère fédéral des Pêches, qui l'a examinée et a proposé plusieurs recommandations pour la conception des ponceaux afin d'éviter et d'atténuer les impacts.

Geotechnical Investigation

Proposed Road Reconstruction

Rue St. Jean
Rockland, Ontario

Prepared for Spacebuilders.Ottawa Ltd.

Report PG6427-1 Revision 1 dated March 16, 2023



Étude géotechnique

► L'étude géotechnique a permis :

- ❑ de déterminer l'état du sous-sol et des eaux souterraines sur le tracé à l'intérieur de l'emprise au moyen de forages d'essai.
- ❑ de concevoir la structure de la chaussée pour les routes et les services municipaux en se fondant sur des sondages et informations sur le sol.

► L'étude sur le terrain comprenait :

- ❑ 54 forages d'essai forés jusqu'à un maximum de 7,5 m;
- ❑ Échantillonnage du sol à chaque forage d'essai (essais de pénétration normalisés, résistance au cisaillement sans consolidation, etc.);
- ❑ Des échantillons de roche ont été prélevés et la désignation de la qualité de la roche a été déterminée;
- ❑ Une surveillance des eaux souterraines a été mise en place dans la zone du ruisseau Lafontaine.

- ## ► **Conclusion :** *Le site à l'étude convient à la reconstruction de la route et à l'installation des services municipaux proposés.* Une partie de la route et des services municipaux devrait être construite sur une surface portante d'argile silteuse dure à très rigide, un till glaciaire ou un substratum rocheux non intact(e).



Patrimoine naturel

- ▶ Cette étude environnementale a examiné et analysé les informations disponibles par le biais de recherches documentaires et d'études écologiques sur place (juillet 2019, avril à août 2022 et juin 2023) comprenant des études :
 - ❑ terrestres; (végétation, zones humides, zones boisées)
 - ❑ d'espèces en péril; (plantes)
 - ❑ d'observations de la faune; (étude des oiseaux, étude des amphibiens, faune)
 - ❑ de milieux aquatiques (poissons et habitats du poisson)

- ▶ L'étude a fourni un résumé des lois, règlements et politiques régionales, provinciales et fédérales qui s'appliquent au projet proposé en ce qui concerne les caractéristiques du patrimoine naturel.
- ▶ La Cartographie nationale des espèces aquatiques en péril du MPO a indiqué un habitat du poisson, mais il n'y a pas d'enregistrement fédéral d'espèces en voie de disparition, menacées ou préoccupantes associées au ruisseau Lafontaine.
- ▶ L'évaluation des espèces en péril a confirmé la présence de noyers en 2023 et a été communiquée au MEPP. Des mesures d'évitement et d'atténuation ont été prévues en ce qui concerne les noyers, les chauves-souris, les frênes noirs et les oiseaux nichant sur des terres agricoles privées.
- ▶ D'importantes zones boisées ont été identifiées en dehors du périmètre urbain de la Cité.



NOISE CONTROL
FEASIBILITY STUDY

PROJECT No: 180801-3

CITY OF CLARENCE-ROCKLAND

SEPTEMBER 28, 2023



REVISION 1



Castleglenn Consultants
Engineers, Project Managers & Planners



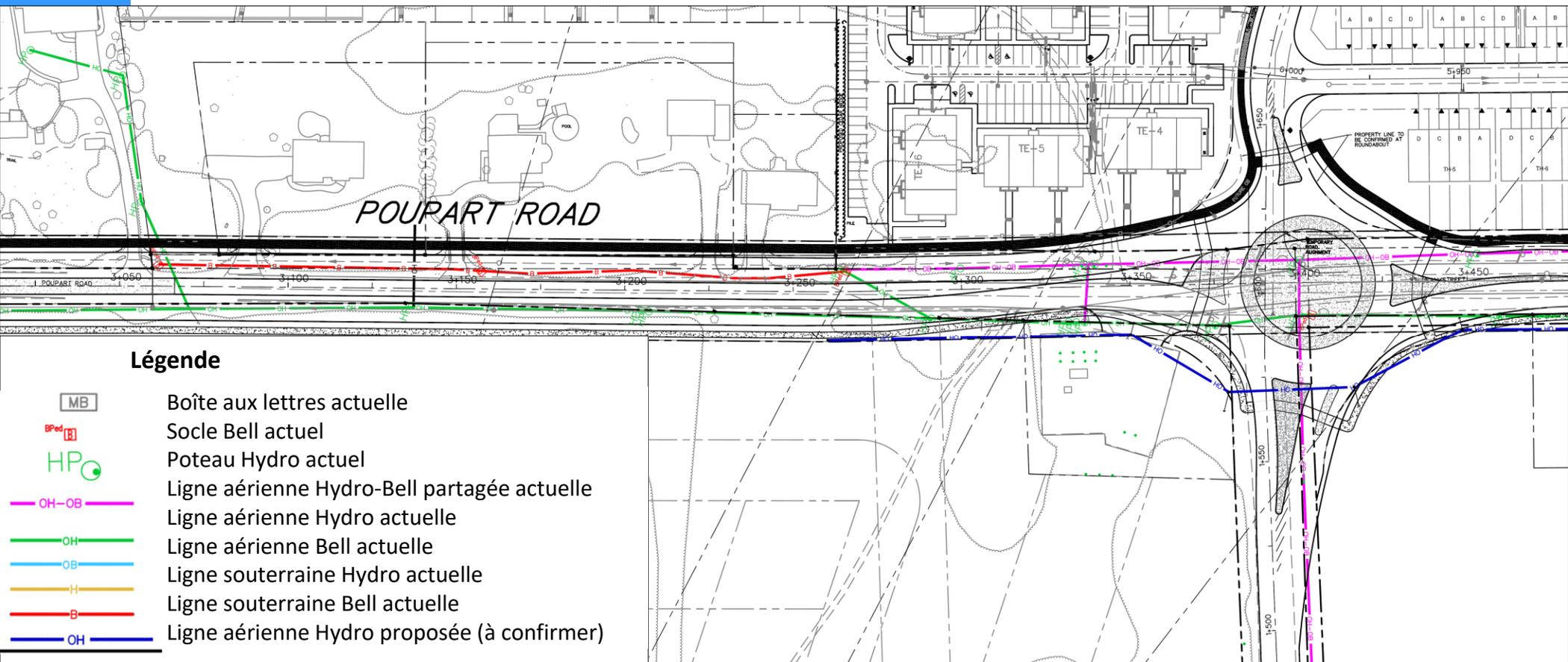
Lutte contre le bruit

- ▶ Les seuils de bruit provinciaux diffèrent en fonction de l'emplacement: intérieur (chambre à coucher/salon/extérieur), moment de la journée (jour, nuit), type de climatisation (air forcé ou air central) et utilisation prévue du terrain.
- ▶ Il a été déterminé que « *le niveau sonore de l'aire de séjour extérieure de toutes les habitations actuelles le long de la route secondaire de la montée Poupart et de la rue St-Jean était inférieur à 55 dBA. Les mesures d'atténuation, telles que les clôtures anti-bruit, sont pour l'instant jugées injustifiées* ».
- ▶ Les propriétaires actuels le long de la route secondaire de la montée Poupart et de la rue St-Jean doivent être informés que « *le niveau sonore dû à l'augmentation de la circulation routière peut occasionnellement interférer avec certaines activités des occupants* ».
- ▶ Les nouveaux aménagements (Village Stewart et Village Morris) doivent mener leurs propres études sur le bruit.
- ▶ L'étude de faisabilité sur la lutte contre le bruit doit être mise à jour au stade de la conception détaillée, au cours de laquelle les mesures d'atténuation seront réévaluées et conçues en conséquence.



Services publics

- ▶ L'étude a recensé tous les services publics situés dans l'emprise proposée et a déterminé la nécessité de les protéger ou de les déplacer.
- ▶ Liaison avec les organismes de services publics nécessaires pour déterminer les mesures et les coûts de relocalisation et de protection des services publics.





Calcul préliminaire des coûts de conception

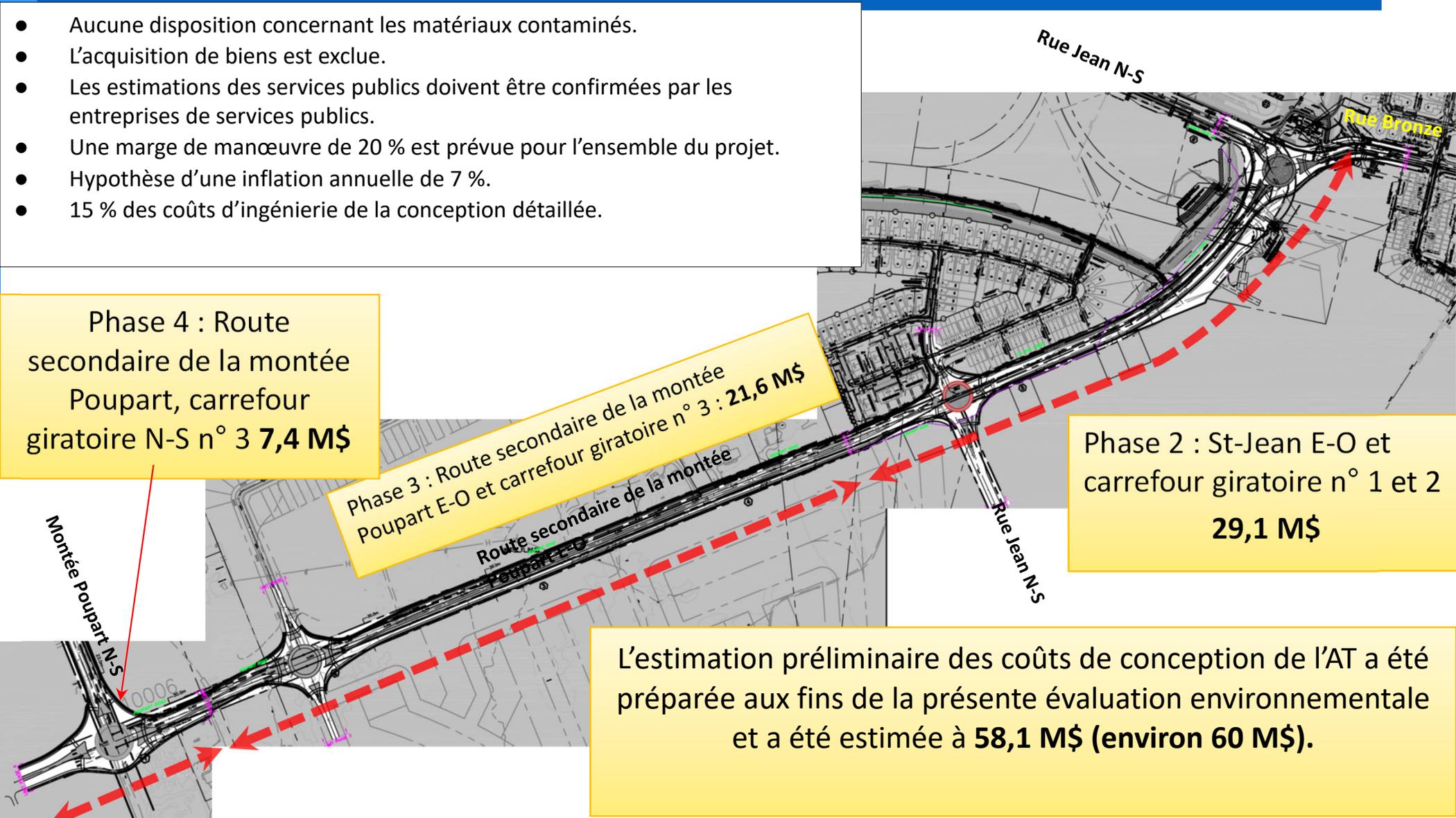
- Aucune disposition concernant les matériaux contaminés.
- L'acquisition de biens est exclue.
- Les estimations des services publics doivent être confirmées par les entreprises de services publics.
- Une marge de manœuvre de 20 % est prévue pour l'ensemble du projet.
- Hypothèse d'une inflation annuelle de 7 %.
- 15 % des coûts d'ingénierie de la conception détaillée.

Phase 4 : Route
secondaire de la montée
Poupart, carrefour
giratoire N-S n° 3 **7,4 M\$**

Phase 3 : Route secondaire de la montée
Poupart E-O et carrefour giratoire n° 3 : **21,6 M\$**

Phase 2 : St-Jean E-O et
carrefour giratoire n° 1 et 2
29,1 M\$

L'estimation préliminaire des coûts de conception de l'AT a été préparée aux fins de la présente évaluation environnementale et a été estimée à **58,1 M\$ (environ 60 M\$)**.



Rendu avant et après

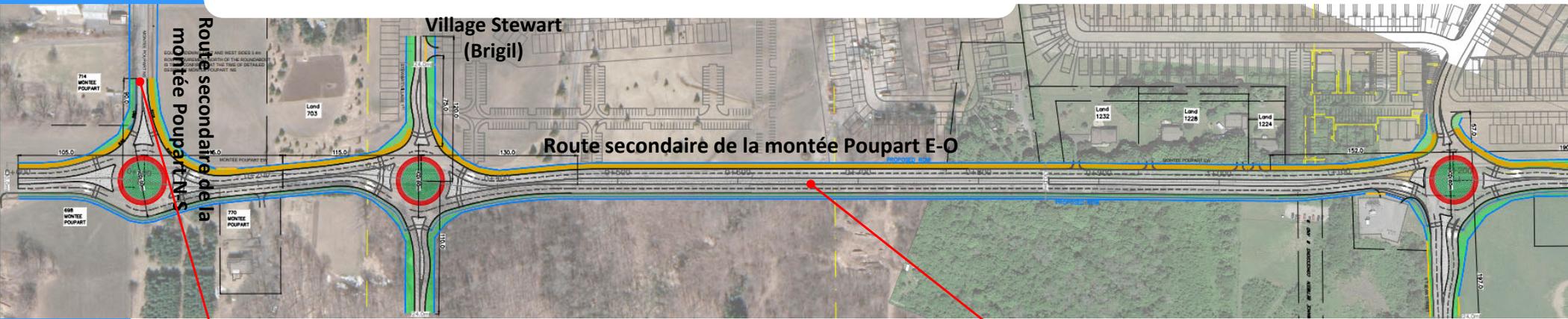


Figure 1. Concept de la montée Poupart N-S (au nord de l'intersection 4)

Figure 2. Concepts avant et après de la montée Poupart E-O (à l'ouest de l'intersection 2)



Prochaines étapes



**Répondre aux
commentaires du
public**



**Évaluation technique
complémentaire**



**Affiner et recommander
un plan assorti de
mesures d'atténuation**



**Élaborer et adopter un
rapport d'étude
environnementale**

À la suite de ce Centre de consultation publique, nous :

- ▶ examinerons les commentaires du public et y répondrons;
- ▶ affinerons les alternatives d'amélioration et le plan recommandé, et proposerons des mesures d'atténuation;
- ▶ préparerons la version préliminaire du Rapport d'étude environnementale;
- ▶ présenterons le plan recommandé au Conseil lors d'une réunion à la fin de l'automne 2023;
- ▶ fournirons l'avis d'achèvement de l'étude et la période d'examen de 30 jours; et
- ▶ répondrons aux commentaires reçus.



Prochaines étapes

Nous vous remercions d'avoir participé au Centre de consultation publique. Vos commentaires sont précieux.

- ▶ Les renseignements sont recueillis conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. À l'exception des informations personnelles, tous les commentaires feront partie du dossier public.

Pour contacter un membre de l'équipe projet :

Richard Campeau
Gestionnaire, Projets en capital
Infrastructures et Aménagement du territoire
Cité de Clarence-Rockland
1560 rue Laurier, Rockland (Ontario) K4K 1P7
Téléphone : (613) 446-6022 poste 2239
Courriel : abeaulieu@clarence-rockland.com

Arthur Gordon
Conseiller/gestionnaire de projets
Castleglenn Consultants Inc.
2460, chemin Lancaster, bureau 200
Ottawa (Ontario) K1B 4S5
Téléphone : (613) 731-4052
Télécopieur : (613) 731-0253
Courriel : Konstantin Joulanov
<kjoulanov@castleglenn.ca>

- ▶ Pour de plus amples renseignements :

Site web de la Cité où cette présentation sera affichée.

- ▶ Si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements au sujet de cette étude environnementale, veuillez contacter un membre de l'équipe de projet. Les coordonnées des personnes à contacter figurent sur la feuille de commentaires.