

Autoroute 401 entre Kingston et Gananoque

Étude de conception préliminaire et d'évaluation
environnementale de portée générale pour le
tronçon allant de 1 km à l'ouest de la route 15
jusqu'à 1 km à l'est de la route 2 (rue King), y
compris l'échangeur entre la promenade des
Mille-Îles et de la route 2, GWP 4049-22-00

Séance d'information publique n° 1
2 octobre 2025

Bienvenue à la séance d'information publique n° 1

Cette séance d'information publique (SIP) a pour objectif de présenter ce qui suit :

- Le projet et le processus suivi.
- Les améliorations nécessaires.
- Les conditions existantes.
- Les autres options envisagées :
 - Remise en état et remplacement de ponts.
 - Échangeurs.
 - Empreinte future de l'autoroute 401 pour six et huit voies.
- Le processus et les critères d'évaluation.
- Les prochaines étapes.

Nous sommes là pour écouter vos commentaires et répondre à vos questions au sujet de l'étude. Si vous avez besoin de mesures d'adaptation pour participer à la séance, veuillez nous en informer.



Inscrivez-vous



Clavardez avec l'équipe de projet



Remplissez un formulaire de commentaires

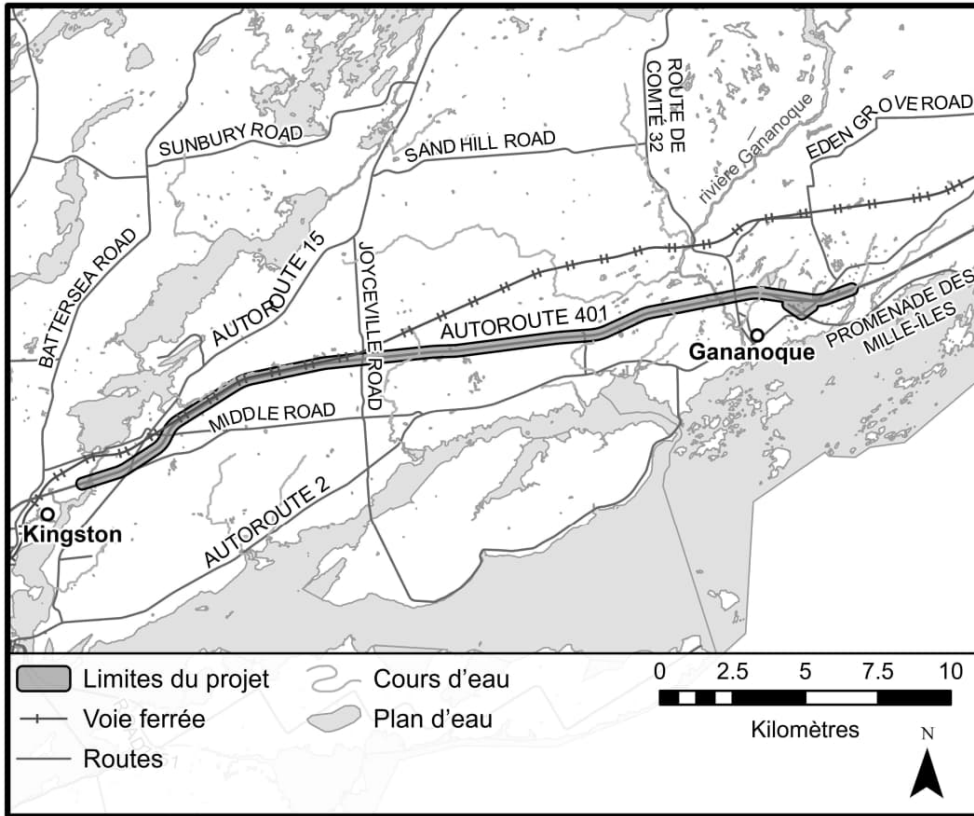


Consultez les supports visuels au
<https://hwy401kingstontogananoque.ca/fr/>



Communiquez avec nous en tout temps à
projectteam@hwy401kingstontogananoque.ca
ou au 1 844 650-2008

Le projet



- Étude de conception préliminaire et d'évaluation environnementale (EE) de portée générale en vue du remplacement et de la remise en état des structures, de l'amélioration des échangeurs et de l'établissement de l'empreinte de l'autoroute 401 pour six voies (à titre temporaire) et ultimement huit voies, pour le tronçon allant de 1 km à l'ouest de la route 15 jusqu'à 1 km à l'est de la route 2 / rue King (environ 27 km), y compris l'échangeur de la promenade des Mille-Îles et de la route 2.
- La zone d'étude se situe dans la ville de Kingston, les Comtés unis de Leeds et Grenville, municipalité de Leeds et des Mille Îles, et la ville de Gananoque.

Études adjacentes en cours :

- Étude de planification, de conception préliminaire et d'évaluation environnementale de portée générale pour l'autoroute 401, de Belleville à Kingston (GWP 4022-21-00 et GWP 4016-21-00), hwy401bellevilletokingston.ca
- Étude de planification, de conception préliminaire et d'évaluation environnementale de portée générale pour l'autoroute 401, de Gananoque à Mallorytown (GWP 4050-22-00), hwy401gananoquetomallorytown.ca
- Étude de planification, de conception préliminaire et d'évaluation environnementale de portée générale pour l'autoroute 401, de Mallorytown à Brockville (GWP 4011-22-00), hwy401mallorytowntobrockville.ca

Éléments clés



Voici quelques éléments clés de l'étude :

- Mener des études environnementales pour mieux comprendre les aspects naturels, socioéconomiques et liés au patrimoine culturel. Nous pourrions ainsi mieux déterminer les conditions actuelles, les répercussions potentielles et les meilleures façons de les éviter ou de les atténuer.
- Analyser la circulation sur ce tronçon pour comprendre comment le corridor est utilisé aujourd'hui et de quelle façon il pourrait fonctionner plus tard.
- Inspecter les ponts et les ponceaux pour déterminer s'ils doivent être remis en état ou remplacés à des fins de sécurité et de durabilité.
- Examiner les systèmes de drainage et de gestion des eaux pluviales au regard des améliorations proposées et afin de résoudre les problèmes d'eau existants.
- Revoir les systèmes électriques, notamment l'éclairage, les feux de circulation et les systèmes dans les parcs de stationnement pour navetteurs.
- Revoir les ouvrages géotechniques, comme les fondations et la chaussée, pour orienter la conception préliminaire.
- Déterminer la façon d'organiser les travaux dans leur séquence et leurs étapes pour qu'ils se déroulent aussi rondement que possible.

Nous cherchons des façons d'améliorer les échangeurs dans le corridor en vue des remplacements de pont nécessaires, de l'augmentation du volume de circulation et de la conformité aux normes de conception actuelles. Nous souhaitons notamment apporter des améliorations aux échangeurs suivants :

- Autoroute 401/chemin Joyceville
- Autoroute 401/Route de comté 32
- Autoroute 401/route 2
- Promenade des Mille-Îles/route 2
- Autoroute 401/ Promenade des Mille-Îles

Processus d'évaluation environnementale de portée générale

Cette étude relève de la catégorie B selon le programme d'évaluation environnementale (EE) de portée générale pour les routes provinciales et les routes express municipales de 2024, qui constitue le processus approuvé pour les projets de planification, de conception et de construction des routes. Les projets de la catégorie B consistent à modifier l'accès ou à ajouter de la capacité aux routes provinciales et aux routes express municipales.

Consultations en cours :

- Communautés autochtones, personnel municipal, fournisseurs de services d'urgence, organismes de réglementation et d'examen, sociétés ferroviaires et de transport en commun, et membres du public (dont les propriétaires directement touchés).
- Lettres directement envoyées par la poste, site Web, ligne téléphonique sans frais, courriels, feuillets livrés, avis dans les journaux et rencontres.

Conception préliminaire



Mobiliser et consulter les parties prenantes et les communautés autochtones

* Le calendrier est susceptible d'être modifié.

Processus d'évaluation environnementale de portée générale

En 2019, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a amorcé la modernisation de son processus d'EE de portée générale (2000) pour éliminer les redondances et accélérer la planification afin de simplifier le processus de mise en œuvre. Ces modifications ont été approuvées en décembre 2023 et en février 2024, puis l'EE de portée générale a été renommée « EE de portée générale pour les routes provinciales et les routes express municipales (2024) ». Parmi ces modifications, le processus d'EE se termine désormais avec la conception préliminaire, après la période de commentaires de 30 jours pour l'avis d'achèvement. Selon la nouvelle EE de portée générale du MTO (2024), la conception préliminaire est la principale occasion de formuler des commentaires; après les occasions de consultation publique des parties prenantes sur ce projet seront limitées. Toutefois, le ministère continuera de consulter les communautés autochtones et demeure résolu à respecter son obligation de consulter.

À la fin de l'étude, un rapport d'étude environnementale pour le transport (REET) sera rédigé au sujet des travaux achevés et mis à la disposition du public pour une période de commentaires de 30 jours.

Class Environmental
Assessment for Provincial
Transportation Facilities
and Municipal
Expressways

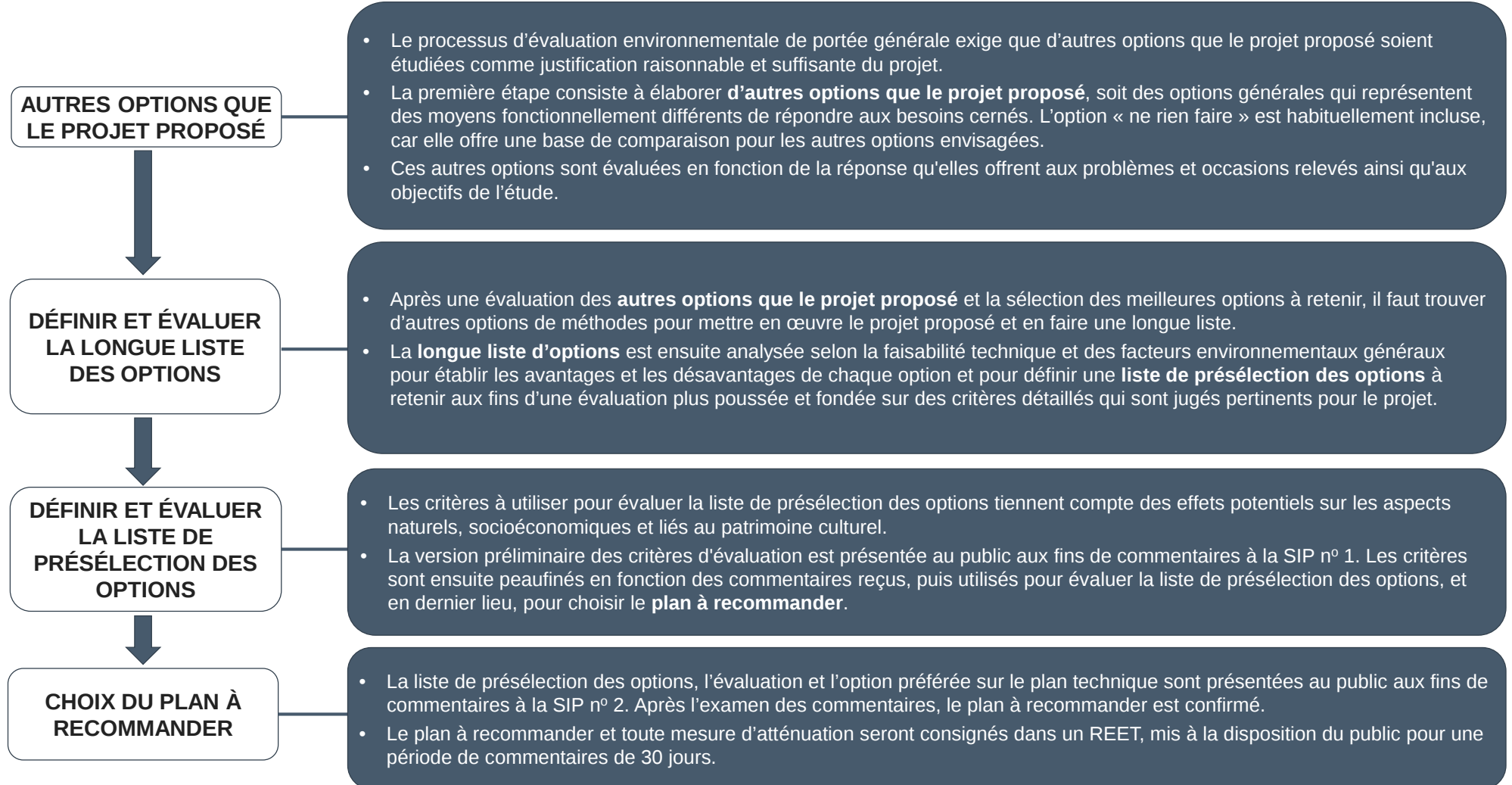
2024

Ontario

Problèmes et occasions

Problèmes	Occasions
• De nombreux ponts et ponceaux dans la zone d'étude approchent la fin de leur durée de vie et nécessiteront une remise en état ou un remplacement dans un avenir rapproché. • La plateforme actuelle de l'autoroute 401 ne permet pas la reconfiguration de la circulation nécessaire à la remise en état ou au remplacement des structures dans la zone d'étude. • Il est de plus en plus difficile d'entreprendre des travaux d'entretien courant des infrastructures routières sans perturber grandement la circulation. • Les échangeurs actuels devront être améliorés en vue de la remise en état ou du remplacement des structures, de l'élargissement de l'empreinte de l'autoroute 401 et de l'adaptation aux conditions opérationnelles et géométriques actuelles et futures. • Il faut déterminer l'empreinte future de l'autoroute 401, surtout aux échangeurs, pour s'assurer que la conception du pont et des échangeurs permettent au réseau de continuer à fonctionner efficacement et pour atténuer les pressions exercées par les projets de développement résidentiel et commercial le long du corridor.	• En établissant maintenant l'empreinte provisoire et ultime de l'autoroute 401, nous pourrions procéder aux travaux de remise en état et de remplacement des structures de manière efficace et économique, tout en maintenant l'utilisation sécuritaire de l'autoroute. • En définissant les futures configurations des échangeurs, le MTO pourra gérer l'accès et le développement dans l'avenir.

Processus d'évaluation et sélection du plan à recommander



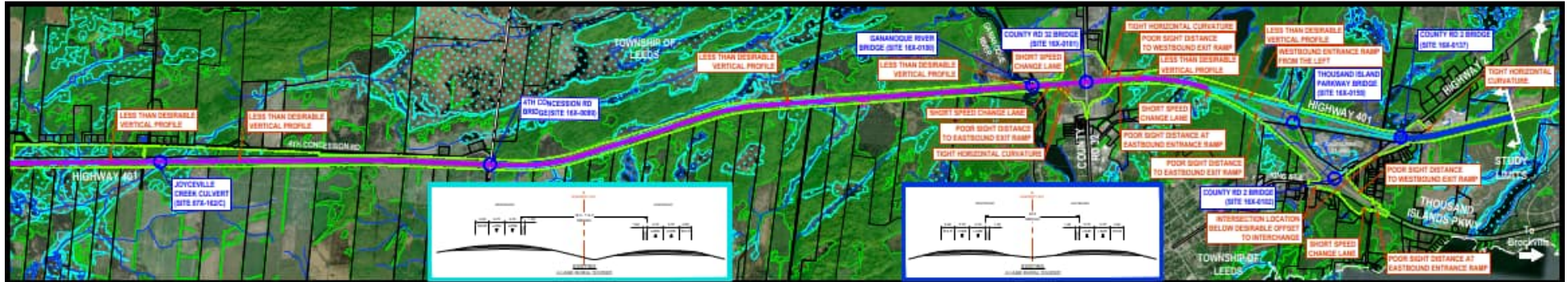
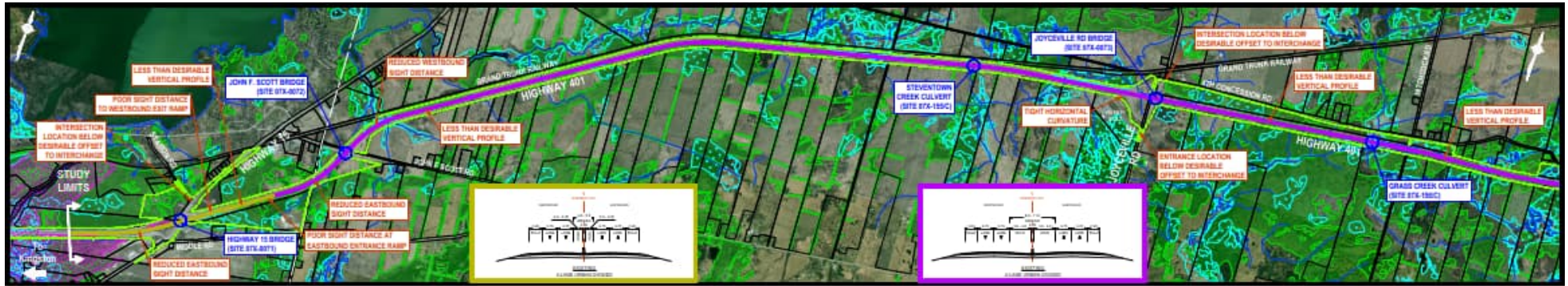
Autres options que le projet proposé

Les autres options que le projet, qui sont des moyens fonctionnellement différents de répondre aux problèmes et occasions relevés, ont été élaborées et analysées :

Autres options que le projet	Réponse aux problèmes et occasions relevés?
Ne rien faire. Statu quo : se limiter à l'entretien des infrastructures actuelles de l'autoroute 401.	Ne répond pas aux besoins structurels ni à la croissance attendue. Ne pas retenir. 
Gestion de la demande en transport Stratégies pour réduire les embouteillages et le nombre de véhicules à occupant unique, pour encourager les gens à se déplacer hors des périodes de pointe et pour promouvoir d'autres moyens de se déplacer, comme le transport en commun, le vélo ou la marche.	Ne répond pas aux besoins en matière de structures. Ne pas retenir. 
Amélioration des réseaux routiers adjacents Développement des réseaux routiers régionaux et municipaux existants.	Elle ne répond pas aux besoins structurels. Ne pas retenir. 
Amélioration de l'autoroute 401 Élargir l'autoroute 401 à six voies provisoirement, et ultimement, à huit voies. Modifier la configuration des échangeurs actuels afin de permettre la remise en état et le remplacement des ponts et des ponceaux.	Répond aux besoins structurels et à la croissance attendue. À retenir. 
Nouvelle voie de transport provinciale Une nouvelle autoroute et/ou corridor de transport en commun pour répondre aux besoins en capacité et potentiellement améliorer l'efficacité du réseau.	Ne répond pas aux besoins structurels. Ne pas retenir. 

Study Area and Existing Conditions

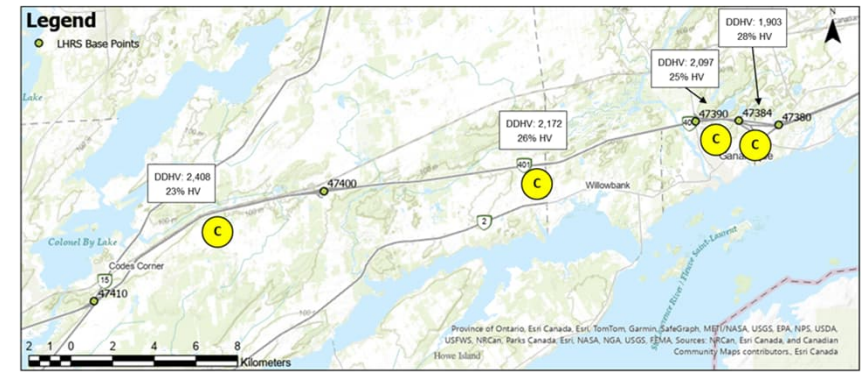
The Study Area including environmental features, existing bridges/culverts and notable geometric conditions and concerns are illustrated in the graphic below:



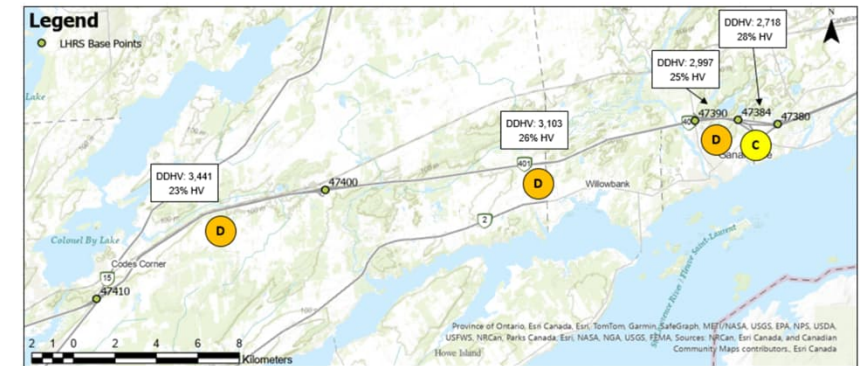
Existing & Future Traffic Conditions (Mainline)

- A Traffic Operational Analysis has been undertaken to understand how traffic moves today (2025) and how it may operate in the future (2044 / horizon year). The study has looked at traffic with and without six and eight lane footprints of Highway 401.
- Traffic operations have been measured based on Level of Service (LOS), which describes how freely vehicles can move along the highway (refer to descriptions below).
- The analysis identified that current level of service is acceptable (LOS 'C'); however, the highway is approaching capacity during peak periods.
- In the “low growth” scenario, operations along the corridor will deteriorate due to increased volumes (LOS 'D').
- In the “high growth” scenario, the future Level of Service in the “Do Nothing” scenario will degrade to unstable, with frequent drops in speed and unpredictable travel times (LOS 'E / F').

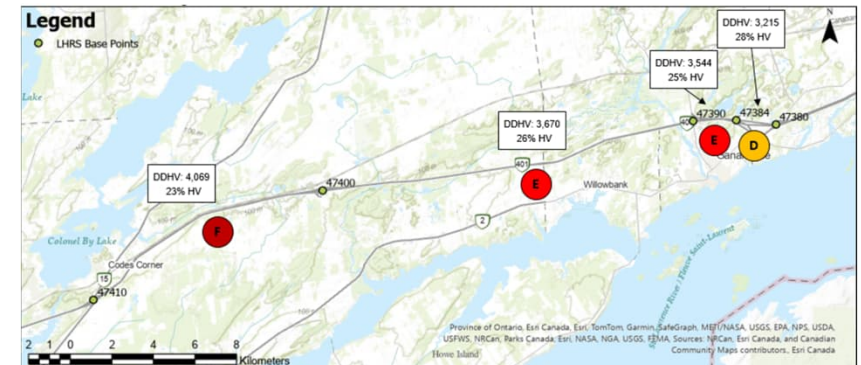
Level of Service & Description	
A	Traffic flows at or above posted speed limit
B	Slightly congested
C	Stable flow of traffic but road is close to capacity
D	Speeds are reduced, approaching unstable flow of traffic
E	Unstable flow of traffic
F	Frequent drops in speed and travel time is unpredictable



Existing Conditions (2025) – LOS



Future Conditions (2044) – Low Growth, Do Nothing Scenario – LOS



Future Conditions (2044) – High Growth, Do Nothing Scenario – LOS

Conditions actuelles des ponts et améliorations nécessaires

Emplacement		Vue d'ensemble	Améliorations nécessaires
Passage inférieur de la route 15 Site 07X-0071/B0		- Pont rigide à une travée - Construit en 1955 et remis en état en 1996 et en 2023.	- Le pont est dans un état passable et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé <i>(remarque : les améliorations nécessaires ont été examinées auparavant dans le cadre d'une autre étude réalisée en janvier 2016 sur la route 15).</i>
Passage inférieur de la route John F. Scott Site 07X-0072/B0		- Pont à poutres en béton préfabriquées de quatre travées - Construit en 1966 et remis en état en 1975 et en 2003.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 20 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Passage inférieur de la route secondaire de Joyceville Site 07X-0073/B0		- Pont à poutres en béton préfabriquées de quatre travées - Construit en 1967 et remis en état en 1986 et en 2003.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Passage supérieur du 4e chemin de concession / chemin Deer Ridge Site 16X-0099/B0		- Pont rigide à une travée - Construit en 1958 et remis en état en 1999.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Pont de la rivière Gananoque / CNR Site 16X-0100/B0		- Ponts à poutres d'acier à deux travées - Construit en 1958 et remis en état en 1980 et en 2009.	- Le pont est dans un état passable et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.

Conditions actuelles des ponts et améliorations nécessaires

Emplacement		Vue d'ensemble	Améliorations nécessaires
Passage inférieur de la route de comté 32 Site 16X-0101/B0		- Pont rigide à une travée - Construit en 1958 et remis en état en 1980 et en 2009.	- Le pont est dans un état passable et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Passage supérieur de la route 2 Site 16X-0102/B0		- Pont à poutres d'acier à une travée - Construit en 1957 et remis en état en 1980 et en 2007.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 5 à 10 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Passage inférieur de la promenade des Mille-Îles Site 16X-0159/B0		- Pont à poutres en béton préfabriquées de trois travées - Construit en 1965 et remis en état en 1984 et en 2014.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 20 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Passage inférieur de la route de comté 2 Site 16X-0137/B0		- Pont à poutres d'acier à quatre travées - Construit en 1966 et remis en état en 1976, 1985 et en 2011.	- Le pont est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 20 ans. - Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.

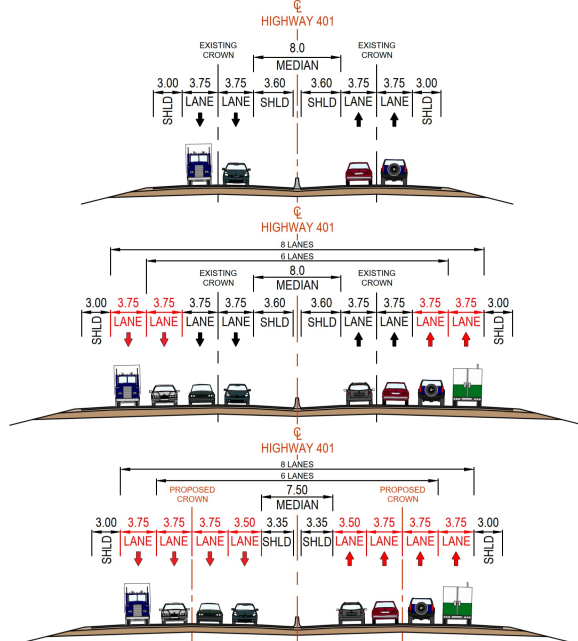
Conditions actuelles des pontceaux et améliorations nécessaires

Emplacement	Vue d'ensemble	Améliorations nécessaires
Ponceau du ruisseau Steventown Site 07X-0155/C0		• Le pontceau est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 10 à 15 ans. • Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Ponceau du ruisseau Grass (2,0 km à l'est du chemin Joyceville) Site 07X-0156/C0		• Le pontceau est dans un état passable. Une remise en état pourrait être nécessaire dans les 5 à 10 prochaines années. • Un remplacement est recommandé à la fin de sa durée de vie.
Ponceau du ruisseau Joyceville Site 07X-0162/C0		• Le pontceau est dans un bon état et a une durée de vie restante d'environ 70 ans. • Une remise en état est recommandée, de même qu'un possible prolongement.

Long List of Alternatives – Highway 401 Footprint

- Proposed interchange improvements and structural replacements will be designed to accommodate both a six-lane and ultimate eight-lane footprint of Highway 401.
- Cross-section alternatives to accommodate the future footprint of Highway 401 have been developed as illustrated below. The alternatives will be assessed in terms of property and environmental impacts, traffic staging and constructability.

EXISTING URBAN SECTION
WEST STUDY LIMITS TO 1 KM EAST OF COUNTY ROAD 32

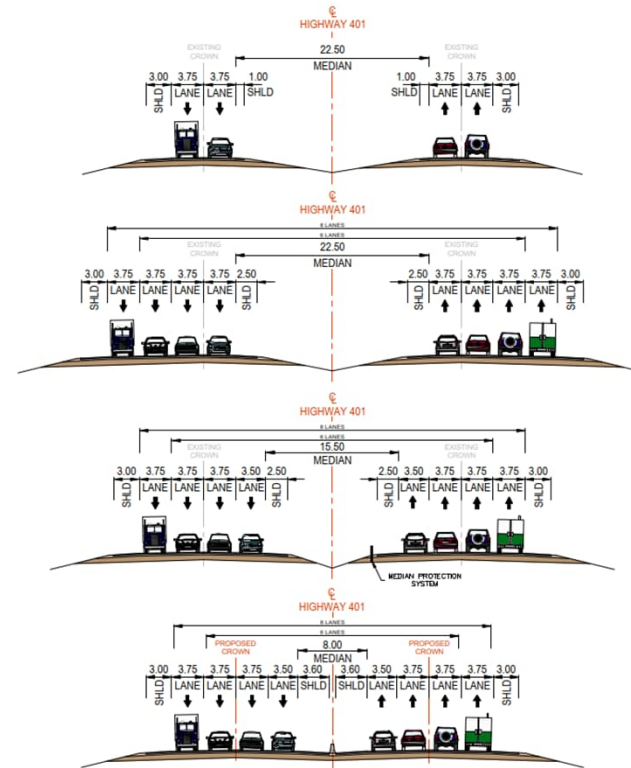


EXISTING 4 LANES,
8.0m URBAN MEDIAN

OPTION 1:
WIDEN TO OUTSIDE, MAINTAIN
EXISTING MEDIAN

OPTION 2:
RECONSTRUCT TO
7.5m URBAN MEDIAN

EXISTING RURAL SECTION
HIGHWAY 2 TO EAST PROJECT LIMITS



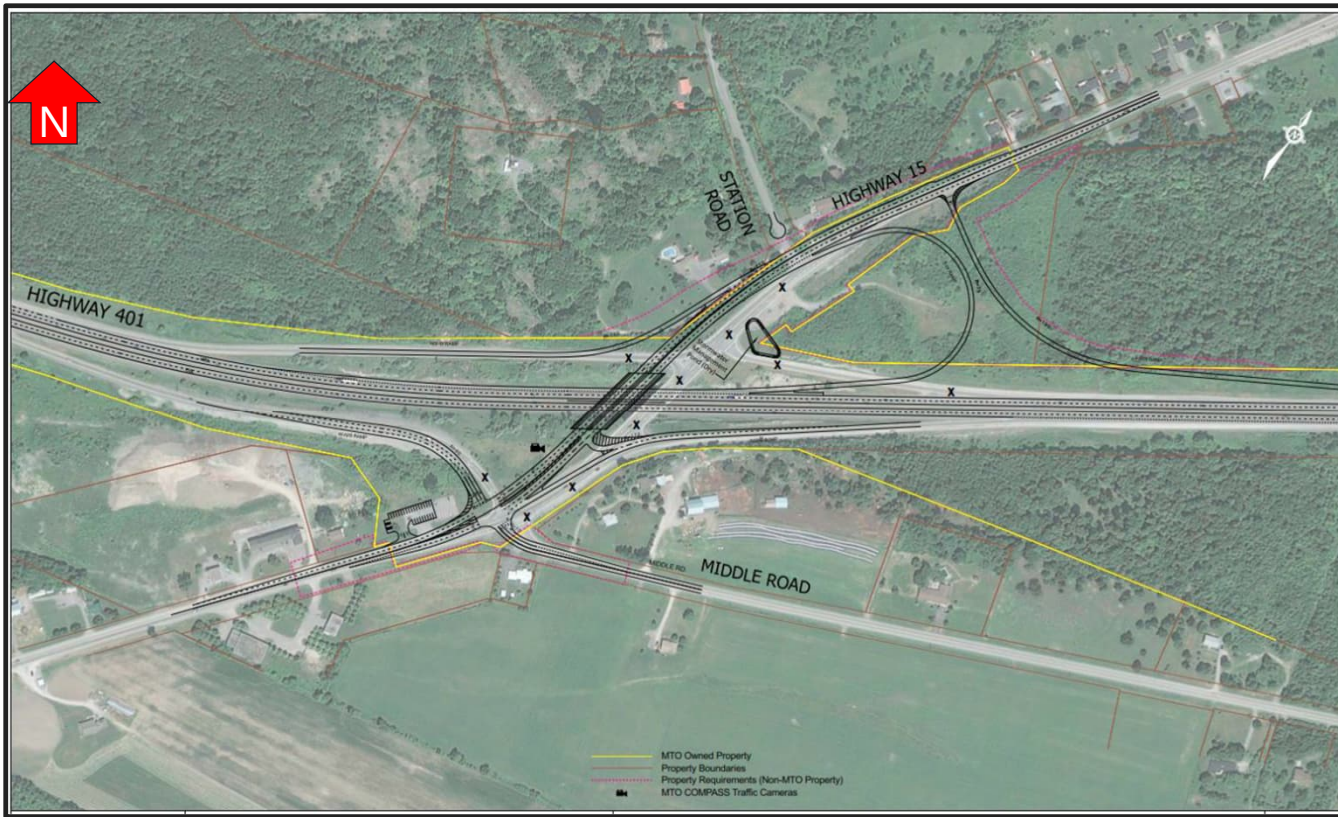
EXISTING 4 LANES,
22.5m RURAL MEDIAN

OPTION 1:
WIDEN TO OUTSIDE, MAINTAIN
22.5m RURAL MEDIAN

OPTION 2:
WIDEN 1 LANE TO INSIDE AND 1 LANE
TO OUTSIDE, 15.5m RURAL MEDIAN

OPTION 3:
WIDEN TO INSIDE,
8.0m URBAN MEDIAN

Highway 401/Highway 15 Interchange



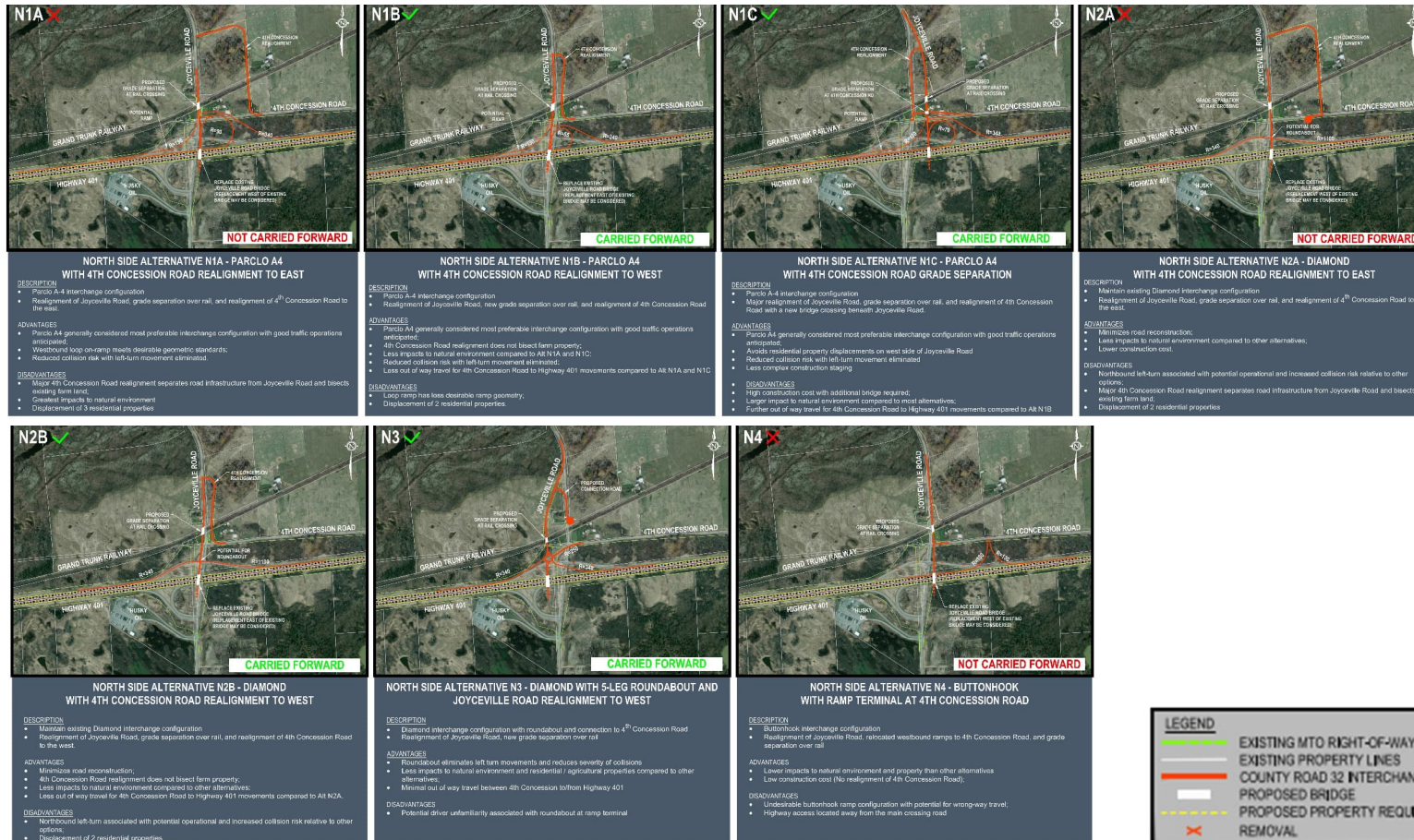
Highway 401 / Highway 15 Interchange Technically Preferred Alternative (Long-Term Plan)

(Reference: Highway 401/Highway 15 Interchange Operational Improvements Preliminary Design and Class Environmental Assessment Study Transportation Environmental Study Report, January 2016)

- A Group 'B' Class Environmental Assessment was completed for the Highway 15 interchange in 2016.
- The study identified a recommended re-configuration of the interchange, and replacement of the Highway 15 bridge over Highway 401.
- As part of the current study, the previously approved design was revisited to assess compatibility with an interim and ultimate footprint of Highway 401, as well as accommodation of a potential 130 km/h design speed of Highway 401.
- Based on this review, no significant modifications to the previously approved configuration are recommended.

Long List of Alternatives - Highway 401/Joyceville Road Interchange (North Side)

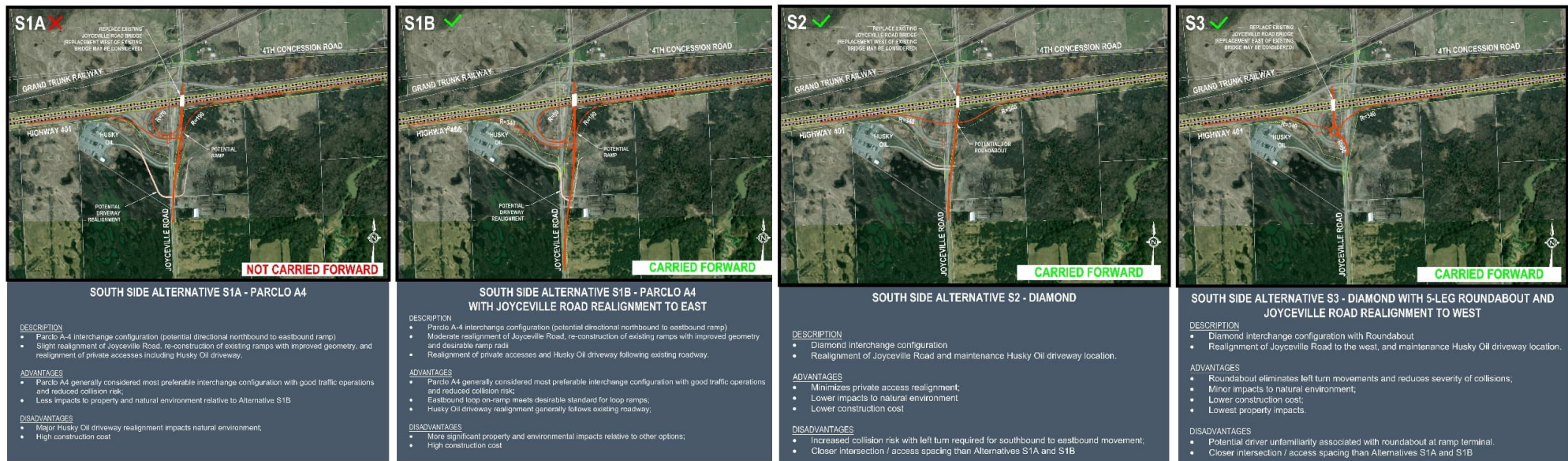
The following graphics depict the design alternatives for the Joyceville interchange considered as part of the initial screening evaluation:



Alternatives N1B, N1C, N2B, and N3 are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.

Long List of Alternatives - Highway 401/Joyceville Road Interchange (South Side)

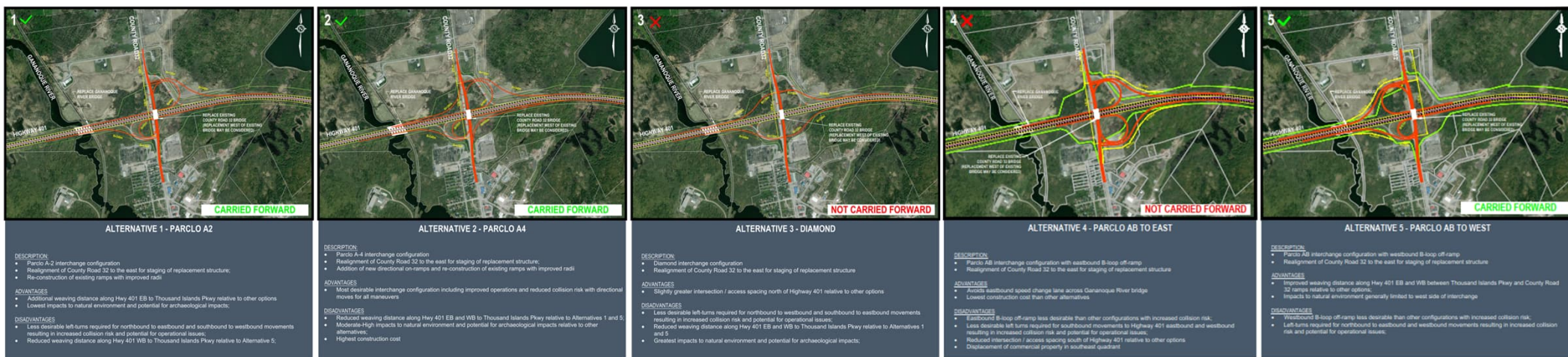
The following graphics depict the design alternatives for the Joyceville interchange considered as part of the initial screening evaluation:



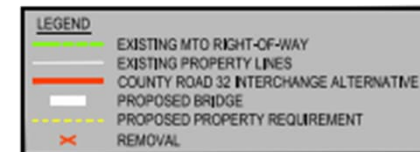
Alternatives S1B, S2, and S3 are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.

Long List of Alternatives - Highway 401 / County Road 32 Interchange

The following graphics depict the design alternatives for the County Road 32 interchange considered as part of the initial screening evaluation:

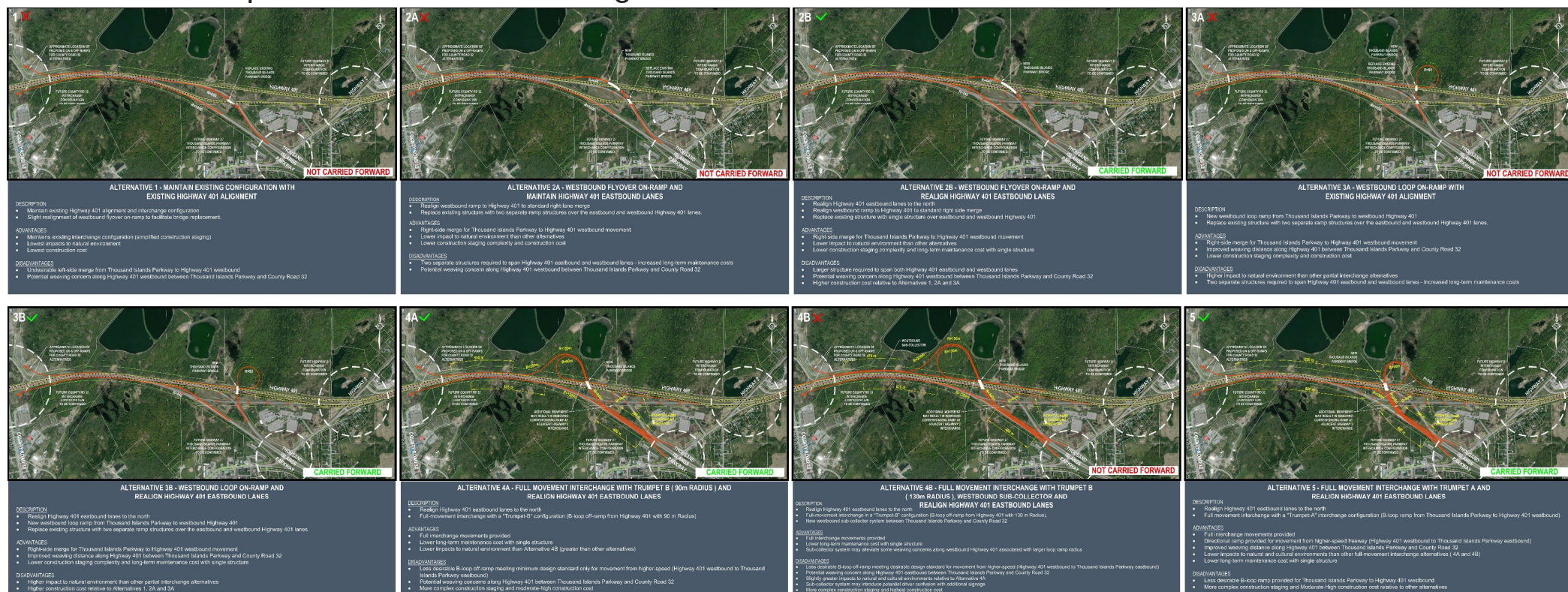


Alternatives 1,2, and 5 are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.



Long List of Alternatives - Highway 401/Thousand Islands Parkway Interchange

The following graphics depict the design alternatives for the Thousand Island Parkway interchange considered as part of the initial screening evaluation:



Alternatives 2B, 3B, 4A, and 5 are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.

Long List of Alternatives - Highway 401 / Highway 2 Interchange

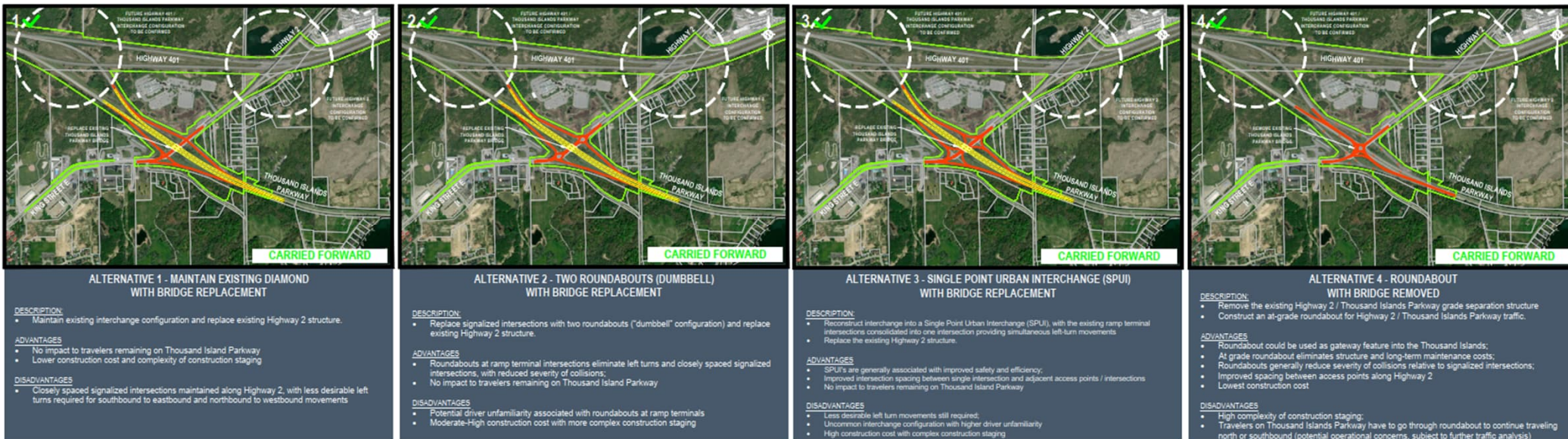
The following graphics depict the design alternatives for the Highway 2 interchange considered as part of the initial screening evaluation:



Alternatives 1A, 1B, 2, and 6 are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.

Long List of Alternatives – Thousand Islands Parkway / Highway 2 Interchange

The following graphics depict the design alternatives for the Thousand Islands Parkway and Highway 2 interchange considered as part of the initial screening evaluation:



All four alternatives are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.

Long List of Alternatives – Highway 401 Alignment at John F. Scott Road

The following graphics depict the design alternatives for the Highway 401 cross-section and horizontal curves adjacent to the John F. Scott Road underpass:



ALTERNATIVE 1 - MAINTAIN EXISTING ALIGNMENT WITH URBAN MEDIAN

DESCRIPTION:

- Maintain existing Highway 401 alignment with minor adjustments only (provide R=950 m horizontal curves) and 9.65 m urban median (tall wall concrete barrier)
- Widen Highway 401 to the outside with 5.5 m inside shoulder for improved sight distance
- Replace John F. Scott underpass in same general location as existing bridge (replacement along either existing alignment, to east or to west)

ADVANTAGES

- No notably property or environmental impacts anticipated
- Lowest construction cost and complexity of construction staging with Highway 401 centerline generally maintained

DISADVANTAGES

- Sight distance meets requirement for design speed of 120 km/h only
- Wide 5.5 m inside shoulder is greater than the desirable maximum for paved shoulder (may encourage illegal traffic on shoulder)



ALTERNATIVE 2 - MAINTAIN EXISTING ALIGNMENT WITH 15 m RURAL MEDIAN

DESCRIPTION:

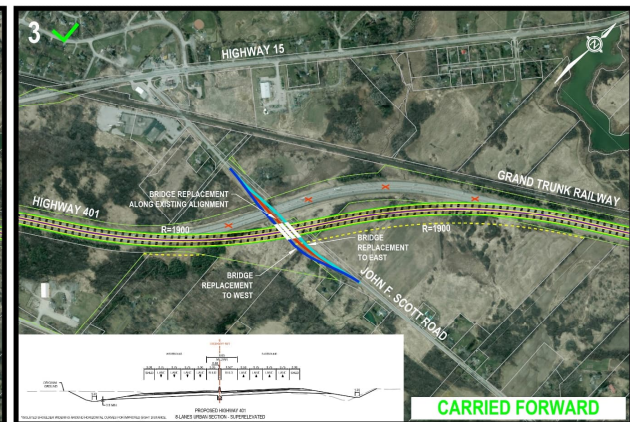
- Realign Highway 401 eastbound lanes to provide 15 m rural (grassed) median with minor realignment of westbound lanes
- Increase two horizontal curves to provide R = 950 m / 1000 m
- Replace John F. Scott underpass in same general location as existing bridge (replacement along either existing alignment, to east or to west)

ADVANTAGES

- Sight distance meets requirement for design speed of 130 km/h
- Existing Highway 401 alignment is generally maintained with minor property requirement
- Lower property and environmental impacts than Alternative 3

DISADVANTAGES

- Partial encroachment into unevaluated wetlands and woodlands south of Highway 401
- Requires high tension four cable guide rail median barrier, which is less desirable than either a rural grassed median or urban median with concrete barrier
- Higher complexity of construction staging
- Higher construction cost than Alternative 1 with partial realignment of Highway 401 and longest bridge span required for John F. Scott bridge replacement



ALTERNATIVE 3 - REALIGNMENT TO SOUTH WITH URBAN MEDIAN

DESCRIPTION:

- Realign Highway 401 to the south with R=1900 m horizontal curves and 8.65 m urban median (tall wall concrete barrier)
- Replace John F. Scott underpass south of existing bridge (replacement along either existing alignment, to east or to west)

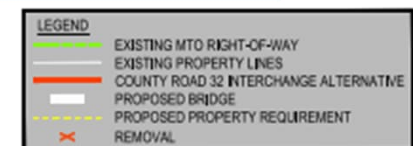
ADVANTAGES

- Sight distance meets requirement for design speed of 130 km/h
- Flatter Highway 401 horizontal curves more desirable with potentially reduced collision risk
- John F. Scott bridge replacement can generally be constructed away from existing Highway 401 traffic

DISADVANTAGES

- Significant encroachment into unevaluated wetlands and woodlands south of Highway 401
- Property acquisition required south of Highway 401
- Highest construction cost with major Highway 401 realignment and John F. Scott reconstruction

All three alternatives are recommended to be carried forward as the Short List of Alternatives for further evaluation.



Other Bridge Sites

Two crossing road structures and one river crossing structure are being evaluated as part of this design study. They include:

John F. Scott Underpass

- Underpass to be replaced either along existing alignment (requiring full road closure), to the east or to the west.

4th Concession Road/Deer Ridge Road Overpass

- Overpass expected to be replaced at the same location or immediately north or south of the existing location.

Gananoque River Bridge

- Bridge is expected to be replaced at the same location or immediately north or south of the existing location.
- Design requirements including width and span arrangement for replacement of the bridge will be reviewed following selection of a preferred alternative for the County Road 32 interchange.

Alternatives will be reviewed closer following selection of a preferred Highway 401 alignment and cross-section.



John. F. Scott Plan View



John. F. Scott Underpass



4th Concession Road Plan View



4th Concession Road Overpass



Gananoque River Plan View



Gananoque River Bridge

Conditions actuelles des ponceaux et améliorations nécessaires

Emplacement	
Ponceau du ruisseau Steventown Site 07X-0155/C0	
Ponceau du ruisseau Grass (2,0 km à l'est de la route Joyceville) Site 07X-0156/C0	
Ponceau du ruisseau Joyceville Site 07X-0162/C0	

Voici des stratégies d'amélioration structurelle des ponceaux qui seront examinées avec l'autre option préférée pour l'empreinte de l'autoroute.

1. Remplacer le ponceau actuel. La longueur du nouveau ponceau sera compatible avec l'empreinte de l'autoroute.
2. Remplacer le ponceau actuel par un pont. Le nouveau pont sera compatible avec l'empreinte de l'autoroute.
3. Remettre en état le ponceau actuel et le prolonger jusqu'à l'une ou l'autre des extrémités afin qu'il soit compatible avec l'empreinte de l'autoroute.
4. Remettre en état le ponceau actuel et construire des murs de soutènement à chaque extrémité pour soutenir les remblais plus escarpés de l'empreinte de l'autoroute.

Critères d'évaluation de la liste de présélection

Les critères d'évaluation suivants ont été proposés par l'équipe de projet pour évaluer la liste de présélection des options :



Environnement naturel

- Poisson et habitat du poisson
- Végétation et habitat faunique
- Espèces en péril
- Eaux de surface et souterraines
- Aires naturelles désignées / zones humides et communautés de végétation
- Contamination



Environnement socioéconomique

- Répercussions sur les communautés
- Utilisation des terres actuelle et prévue
- Bruit et qualité de l'air
- Répercussions sur les propriétés
- Répercussions sur les services d'urgence
- Sentiers récréatifs / réseaux de transport actif
- Changements climatiques



Environnement culturel

- Ressources archéologiques
- Patrimoine bâti et paysages du patrimoine culturel



Transport et constructibilité

- Gestion de la circulation
- Géométrie
- Sécurité
- Constructibilité
- Répercussions potentielles sur les infrastructures de services publics



Coût

- Coûts de construction
- Coûts d'acquisition de propriétés
- Coûts de fonctionnement et d'entretien

Après cette séance d'information publique, nous allons créer une grille d'évaluation pour comparer toutes les options en fonction de ces grands facteurs.

Ce processus nous aidera à choisir une option préférée sur le plan technique qui permettra de résoudre les problèmes dans le corridor tout en réduisant les répercussions au minimum.



Dites-nous ce que vous pensez de ces critères d'évaluation

Désignation des terrains et zones nécessitant un permis du MTO

Une fois qu'un plan à recommander aura été choisi, le MTO pourra désigner des terrains comme voie publique et acquérir des propriétés avant la fin du processus d'évaluation environnementale. Cette désignation lui permettra de protéger la route et le corridor grâce à des mesures de contrôle du développement le long du corridor et aux abords des terrains désignés. Pour en savoir plus sur la gestion des corridors routiers, visitez la page :

<https://www.ontario.ca/fr/page/gestion-des-couloirs-routiers>.

- Les travaux effectués sur une propriété privée à moins de 45 mètres de la voie publique ou à moins de 395 mètres du point central d'une intersection ou d'un échangeur nécessitent l'approbation du MTO.
- Les travaux effectués sur une propriété privée à moins de 800 mètres de la voie publique qui peuvent avoir une grande incidence sur la circulation sont également assujettis à l'approbation du MTO.
- Pour en savoir plus sur les exigences relatives aux permis, visitez la page : <https://www.ontario.ca/fr/page/gestion-des-couloirs-routiers> Pour demander des renseignements sur une propriété en particulier : <https://www.hcms.mto.gov.on.ca/>



Exemple de zones nécessitant un permis du MTO :
routes à accès limité

Prochaines étapes

- Nous répondrons aux commentaires que nous recevrons lors de cette séance d'information publique.

Nous vous saurions gré de nous faire parvenir vos commentaires d'ici le 3 novembre 2025.

- Nous effectuerons une évaluation détaillée de la liste de présélection des options, en tenant compte des répercussions potentielles et des façons de les réduire.
- Nous tiendrons ensuite une deuxième séance d'information publique, prévue à l'automne 2026, pour vous communiquer les résultats de cette évaluation et vous présenter l'option préférée sur le plan technique aux fins de commentaires.

Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée : les commentaires et les renseignements sur cette étude sont recueillis en vue de répondre aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*, et conformément à *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. Mis à part les renseignements personnels, tous les commentaires feront partie des dossiers publics.

Comment vous exprimer :



Remplir le formulaire et le déposer dans la boîte



Par courriel : projectteam@hwy401kingstontogananoque.ca



Par téléphone : 1 844 650-2008



Par la poste :

Katie Surra, M.Ing., ing.
Ingénieure principale de projet
Ministère des Transports
1355, boulevard John Counter
Kingston (Ontario) K7L 5A3

Michael Weldon, ing.
Gestionnaire de projet, AECOM
105, Commerce Valley Drive
West, 8^e étage
Markham (Ontario) L3T 7W3