

Qu'est-ce que l'Autorité du pont Windsor-Détroit?

Autorité du pont Windsor-Détroit :

- Il s'agit d'une société d'État canadienne à but non lucratif créée en 2012
- Fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités
- Gère le processus d'approvisionnement pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du nouveau pont par le biais d'un partenariat public-privé (PPP)
- Supervisera le travail du PPP et gèrera le contrat de projet et les paiements

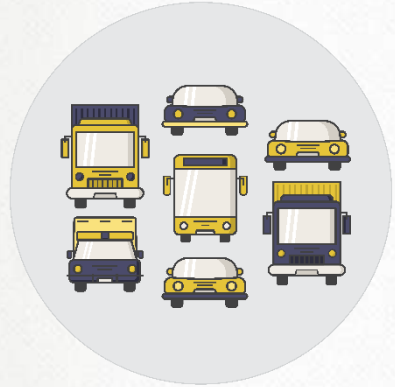
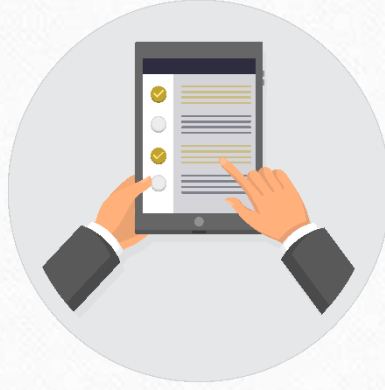
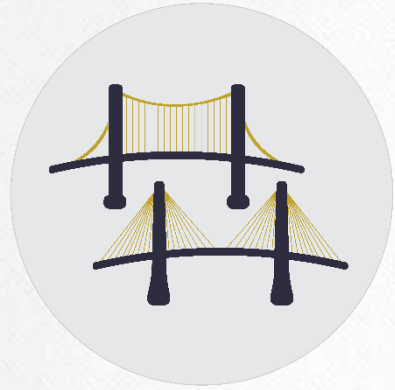


Collaboration au projet : Travailler avec le Michigan

- L'accord de passage entre le Canada et le Michigan, signé en juin 2012 par le Canada et le Michigan, a fourni un cadre pour la réalisation du projet du Pont International Gordie-Howe.
- Le Michigan est le partenaire de l'APWD dans la réalisation du projet du Pont International Gordie-Howe et nous travaillons en étroite collaboration.
- Le MDOT et le bureau du gouverneur sont des participants actifs dans la planification et la consultation précédant le Pont International Gordie-Howe.
- La participation du Michigan au projet est vitale, et le MDOT joue un rôle clé dans la réalisation du projet en appuyant l'APWD dans :
 - l'acquisition de propriété aux É.-U.;
 - le déménagement des services publics américains;
 - la coordination d'activités;
 - le processus d'approvisionnement en PPP;
 - des interactions avec des intervenants et des initiatives de sensibilisation de la communauté aux États-Unis.
- Le Pont International Gordie-Howe sera une propriété publique du gouvernement du Canada et de l'État du Michigan.
- Nous travaillons également avec la Federal Highway Administration américaine, les autorités frontalières et douanières au Canada et aux États-Unis, et les villes de Windsor et de Détroit.



Objectif et nécessité du projet



Le Pont international Gordie-Howe améliorera les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis et les déplacements personnels en répondant à quatre besoins en matière de transport régional :

- redondance
- capacités accrues de traitement frontalier
- capacité
- connectivité accrue du système



Composantes du projet



Légende

1. Échangeur Michigan
2. Point d'entrée américain (PDE)
3. Pont International Gordie-Howe
4. Point d'entrée canadien (PDE)



Historique du projet et réalisations

Calendrier	Activité
2001-04	<ul style="list-style-type: none"> Planification/besoin et étude de faisabilité
2005-09	<ul style="list-style-type: none"> Processus d'étude environnementale coordonnée achevé par le Canada et les États-Unis Le Canada détermine que le projet n'aura pas un impact significatif sur l'environnement en adoptant des mesures d'atténuation Obtention du rapport de décision américain
2008-12	<ul style="list-style-type: none"> Commencement de l'acquisition des terres canadiennes Commencement des travaux préliminaires canadiens, de la conception du port d'entrée américain et d'autres travaux de préparation
2012	<ul style="list-style-type: none"> Accord de croisement Canada-Michigan signé Constitution de l'APWD
2013	<ul style="list-style-type: none"> Permis présidentiel
2014	<ul style="list-style-type: none"> Nomination du conseil d'administration, membres au conseil de IA et du PDG pour l'APWD Obtention du permis de construction du pont de la Garde côtière américaine
2015	<ul style="list-style-type: none"> L'Autorité internationale approuve l'acquisition des terres américaines Sélection des principales firmes de conseillers pour aider les travaux d'ingénierie, techniques et juridiques Sélection d'un observateur neutre pour superviser le processus d'approvisionnement en PPP Appellation officielle du Pont international Gordie Howe Début des travaux préliminaires au port d'entrée canadien Lancement du processus d'approvisionnement en PPP avec la demande de qualifications
2016	<ul style="list-style-type: none"> Annonce des répondants à la DDQ sélectionnés Émission du DDS à des promoteurs Tenue de rencontres interentreprises entre les équipes de promoteurs et des entrepreneurs potentiels à Windsor, à Détroit, et sur la réserve indienne de l'Île Walpole
2017	<ul style="list-style-type: none"> Annonce de l'incorporation d'une voie multi-usage au Pont Tenue de rencontres d'entreprises avec des groupes communautaires entre les promoteurs et des agences communautaires à Windsor et à Détroit
2018	<ul style="list-style-type: none"> Bridging North America choisi comme promoteur préféré Début des travaux avancés de construction au Michigan

Besoin d'une option supplémentaire de passage identifié

Étude sur le Passage frontalier de la rivière Détroit : 2005-2009

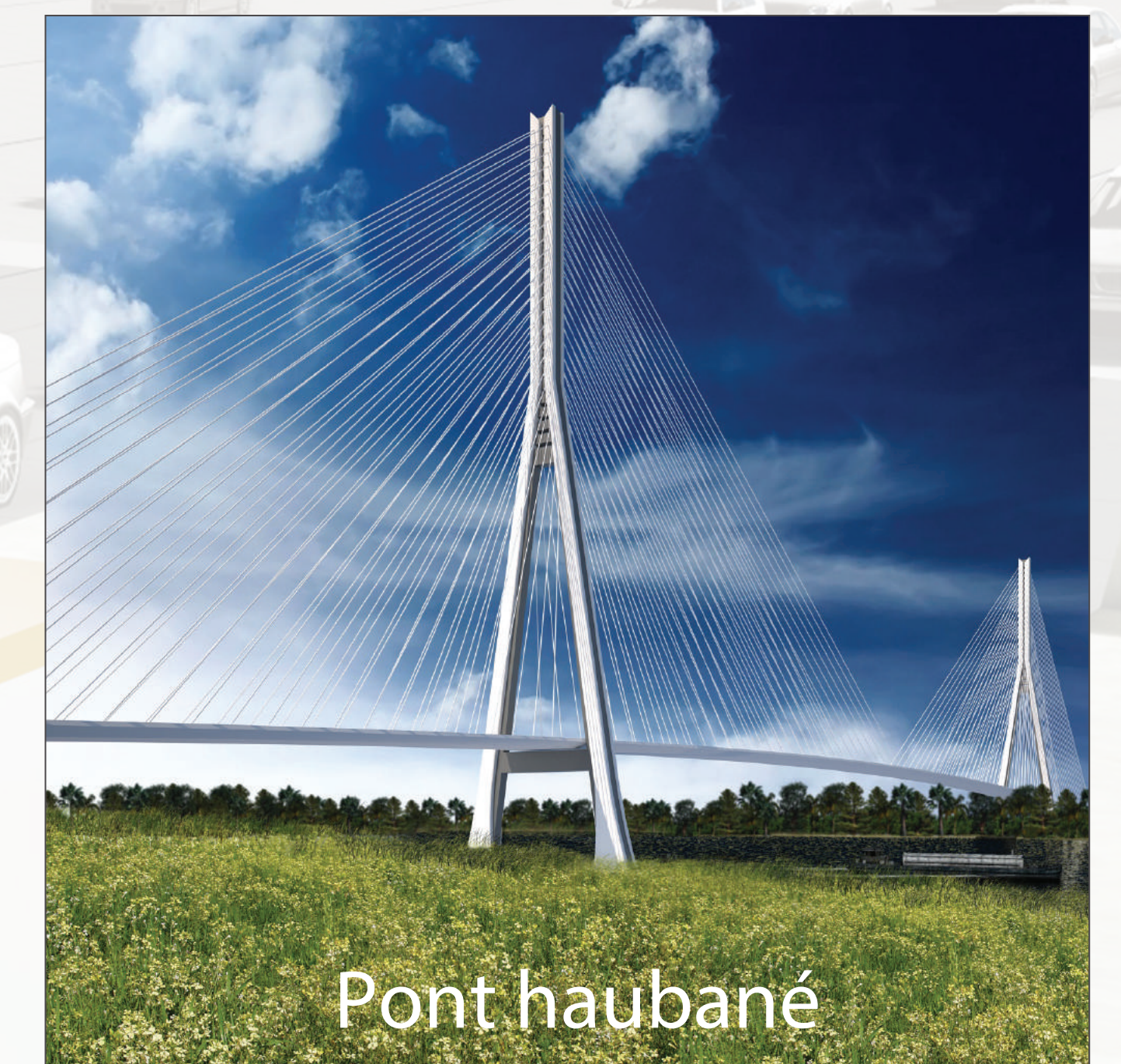
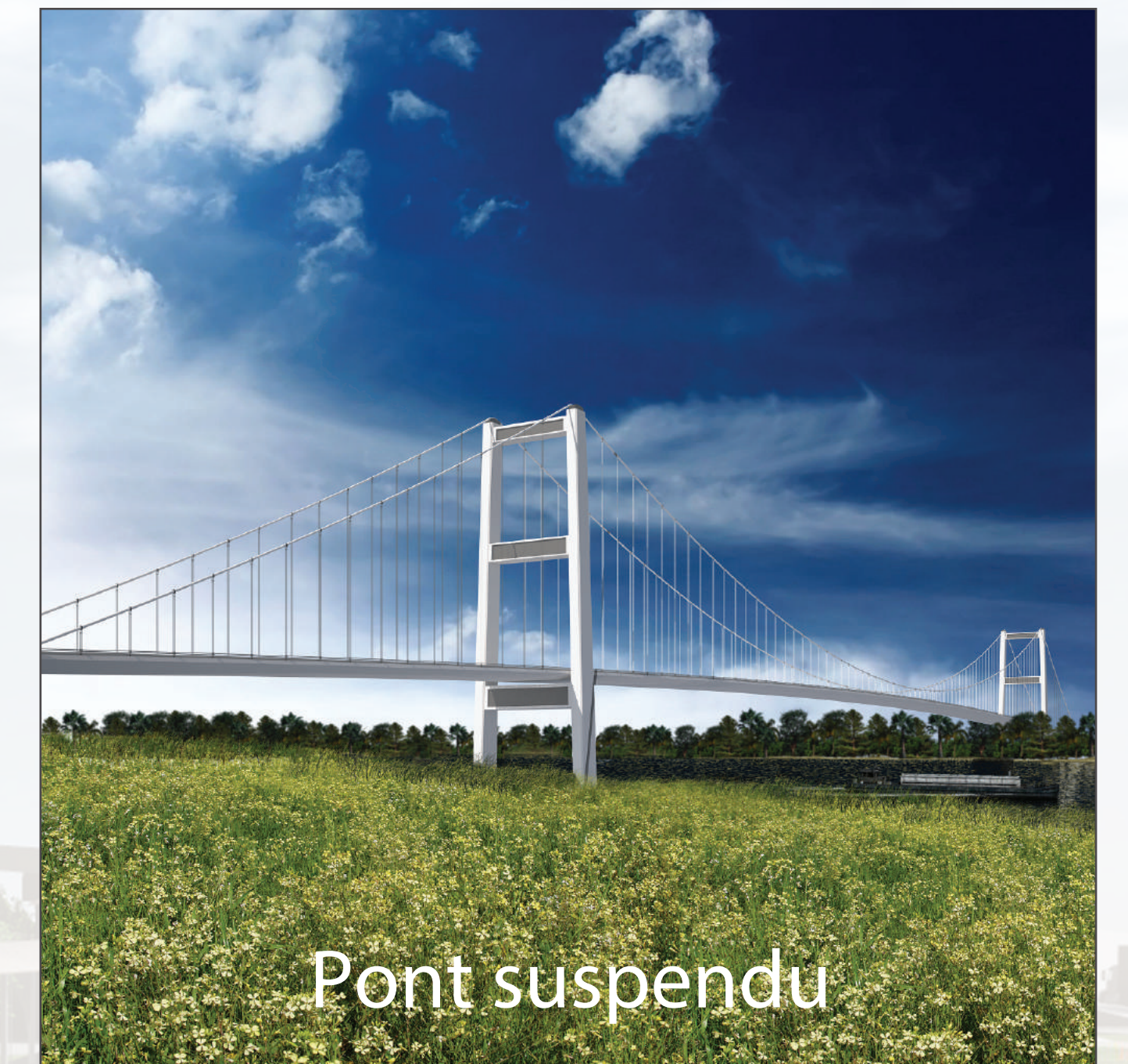
- Un processus d'étude environnementale coordonnée achevé par le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan a confirmé le besoin et l'emplacement de cinq composantes :

1. Échangeur du Michigan vers l'Interstat-75 (I-75)
2. Un point d'entrée américain (PDE)
3. Un pont, aujourd'hui connu sous le nom Pont International Gordie-Howe
4. Un point d'entrée canadien
5. Une route d'accès en Ontario, aujourd'hui connue sous le nom de la Rt. Hon. Herb Gray Parkway (*réalisée par l'Ontario*)



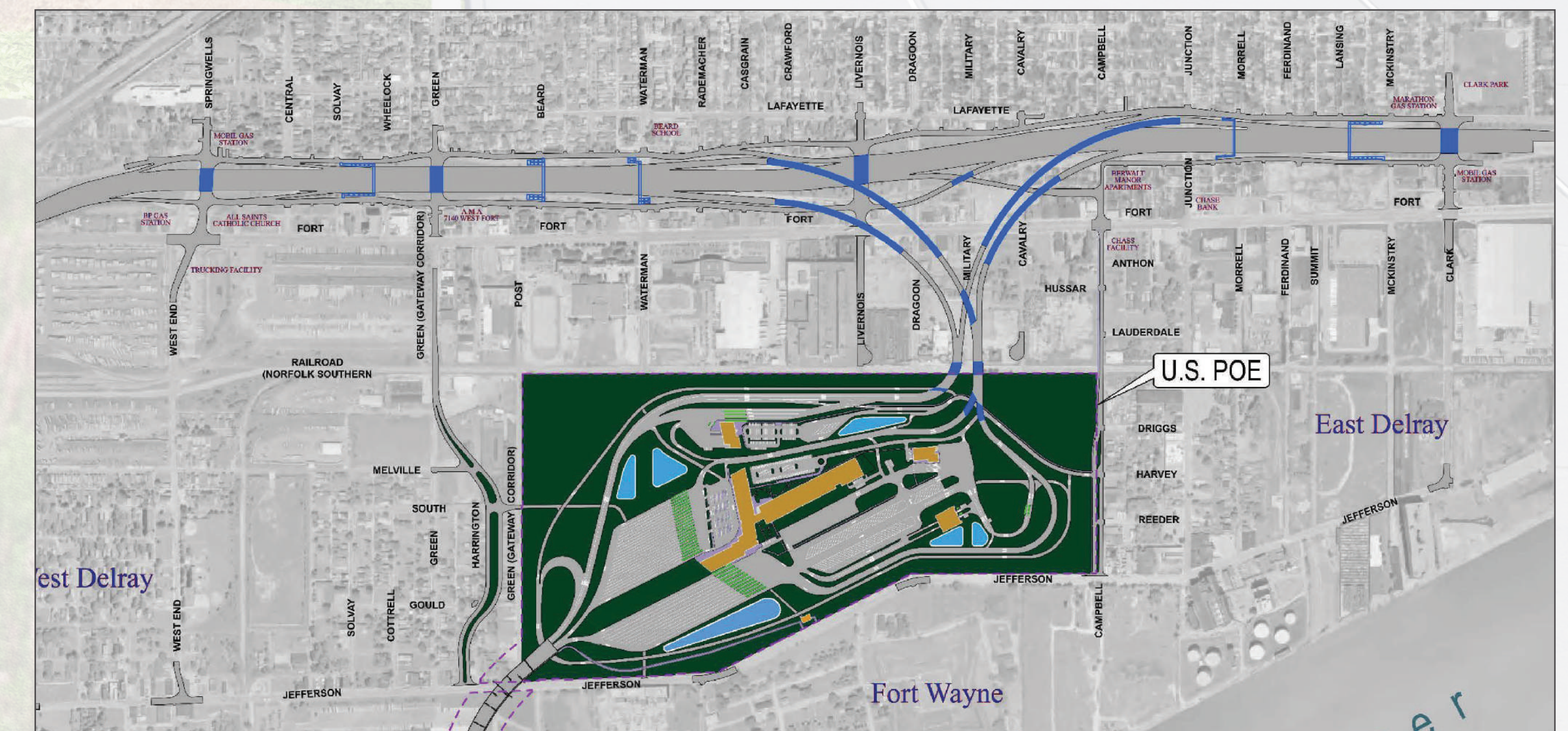
Caractéristiques clés du projet : Le pont

- Six voies : trois en direction du Canada et trois en direction des États-Unis
- Longueur totale d'environ 2,5 kilomètres/1,5 mile
- Ouverture libre de 850 mètres/0,53 mile, aucun pilier dans l'eau
- Une voie spécialisée multi-usage qui accueillera piétons et cyclistes
- Une approche du pont de chaque côté du passage pour relier les points d'entrée canadien et américain
- Une fois complété, le pont sera l'un des cinq plus longs ponts en Amérique du Nord
- Les deux types de pont possibles sont haubané et suspendu



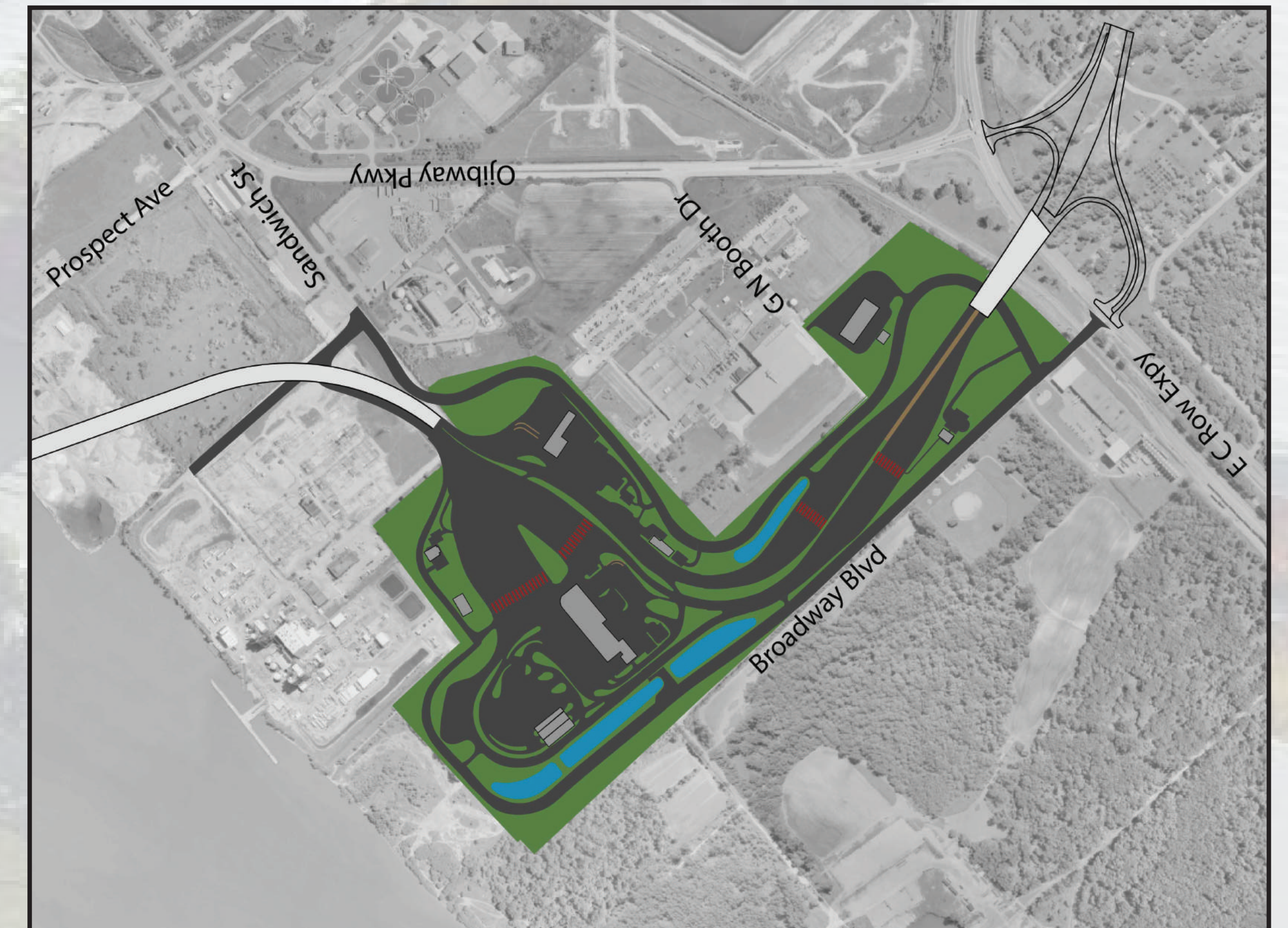
Caractéristiques clés du projet : Point d'entrée américain

- Site d'environ 60 hectares/148 acre
- des postes d'inspection frontaliers entrants pour les véhicules commerciaux et passagers
- des postes d'inspection sortants
- Cabines de contrôle de sorties commerciales
- Stationnement
- Une fois construit, ce point d'entrée sera un des plus importants partout en Amérique du Nord



Caractéristiques clés du projet : port d'entrée canadien

- Taille : approximativement 53 hectares / 130 acres
- Installations d'inspection à l'intérieur de la frontière pour passagers et véhicules
- Installations d'inspection à l'aller
- Installations de collecte de péage
- Installation de maintenance
- Stationnement
- Une fois construit, ce point d'entrée sera le plus grand point d'entrée canadien le long de la frontière canado-américaine et un des plus importants partout en Amérique du Nord



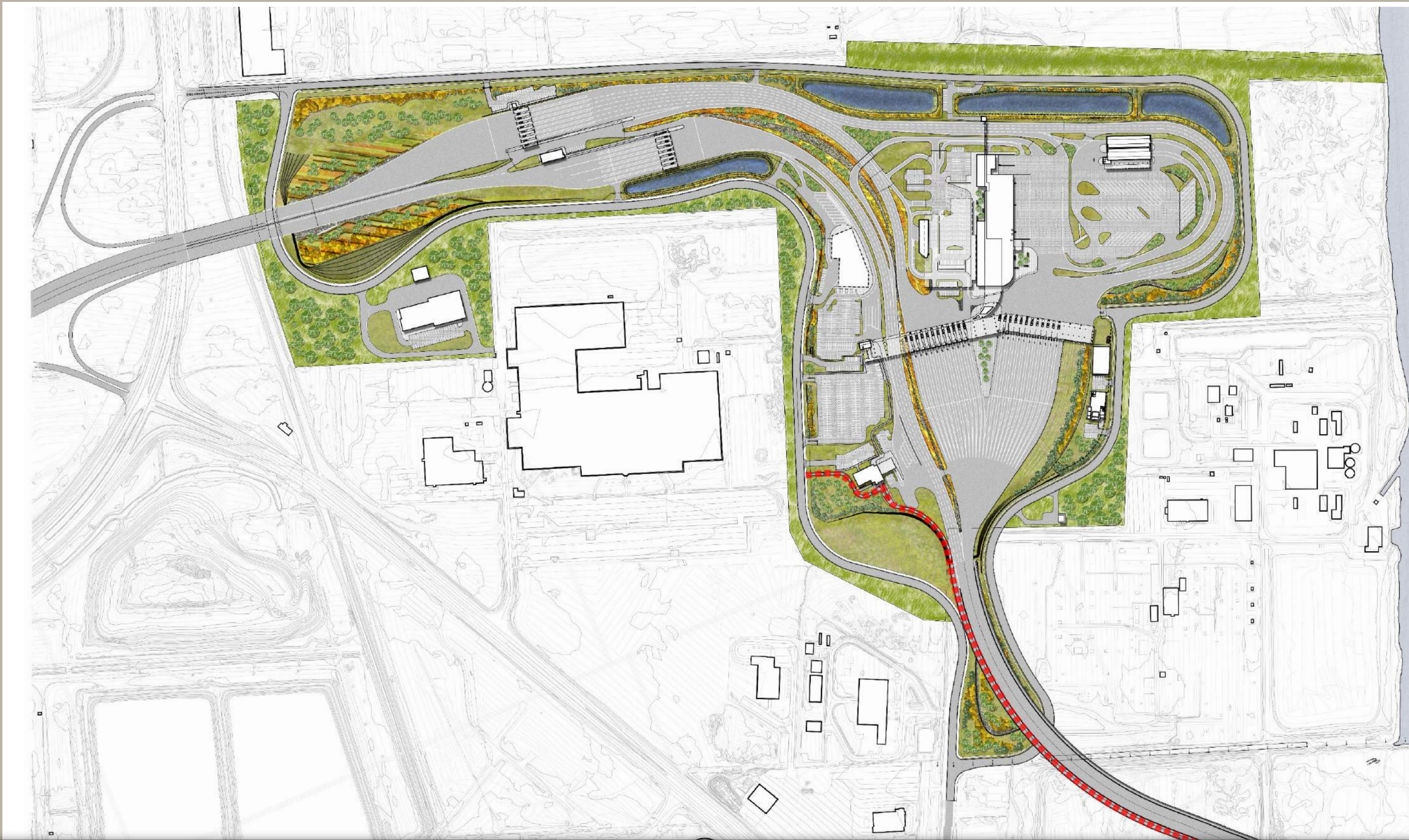
Caractéristiques clés du projet : Échangeur Michigan

- Amélioration des routes locales en raison du projet, y compris :
 - 4 nouveaux viaducs
 - 5 nouvelles passerelles pour piétons
 - Les intersections clés seront aussi élargies pour permettre aux camions de transport d'effectuer des virages continus.
- Rampes de connexion primaires vers et à partir du PDE américain
 - 4 ponts traversant le chemin de fer et reliant I-75 au PDE américain
 - Reconfiguration des rampes d'échange et des entraînements de service I-75
- Des murs antibruit seront intégrés à des endroits identifiés par l'étude sur les impacts environnementaux

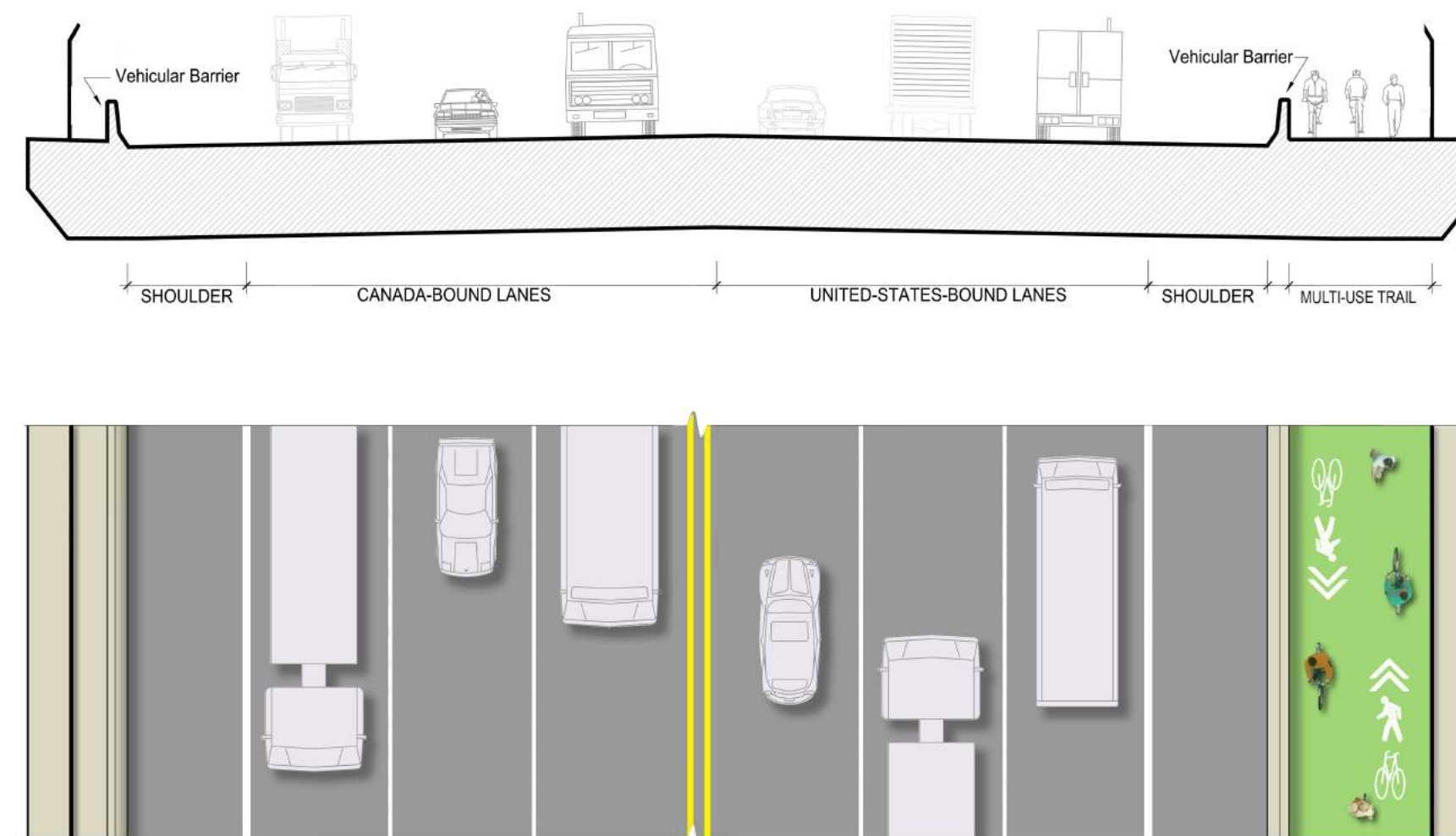
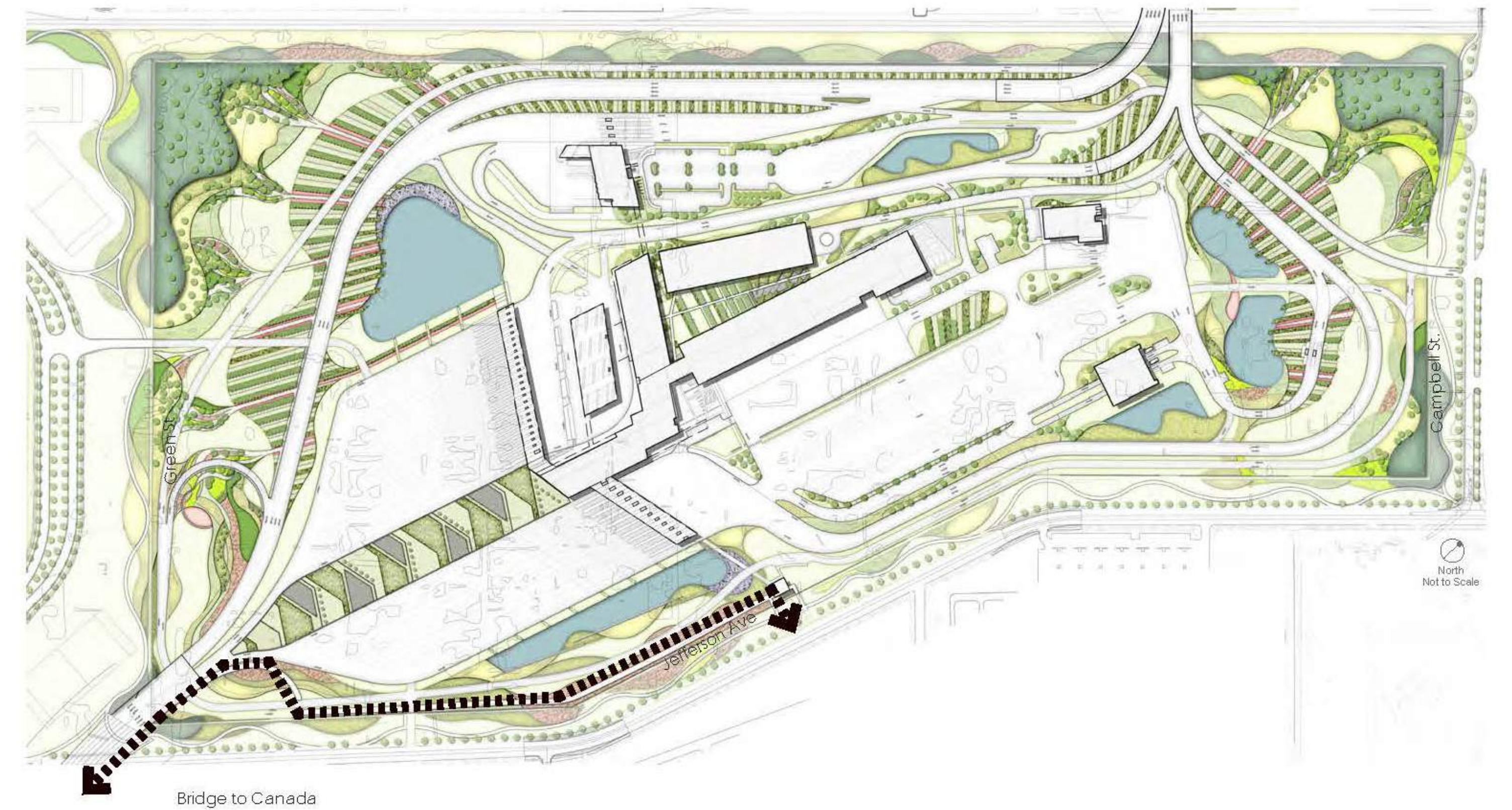


Multi-Use Path Conceptual Renderings

Canadian Port of Entry



US Port of Entry



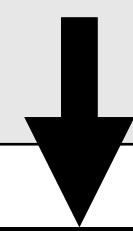
It is important to note that key features are subject to change dependent upon the final design of the eventual private-sector partner and ongoing discussions with partner agencies.



Facteurs d'évaluation du choix de l'emplacement

L'étude sur le Passage frontalier de la rivière Détroit a évalué différents emplacements pour les ponts, points d'entrée et routes d'accès. Ces évaluations ont été menées conformément aux plans de travail environnemental et technique, et basées sur les facteurs et mesures suivants :

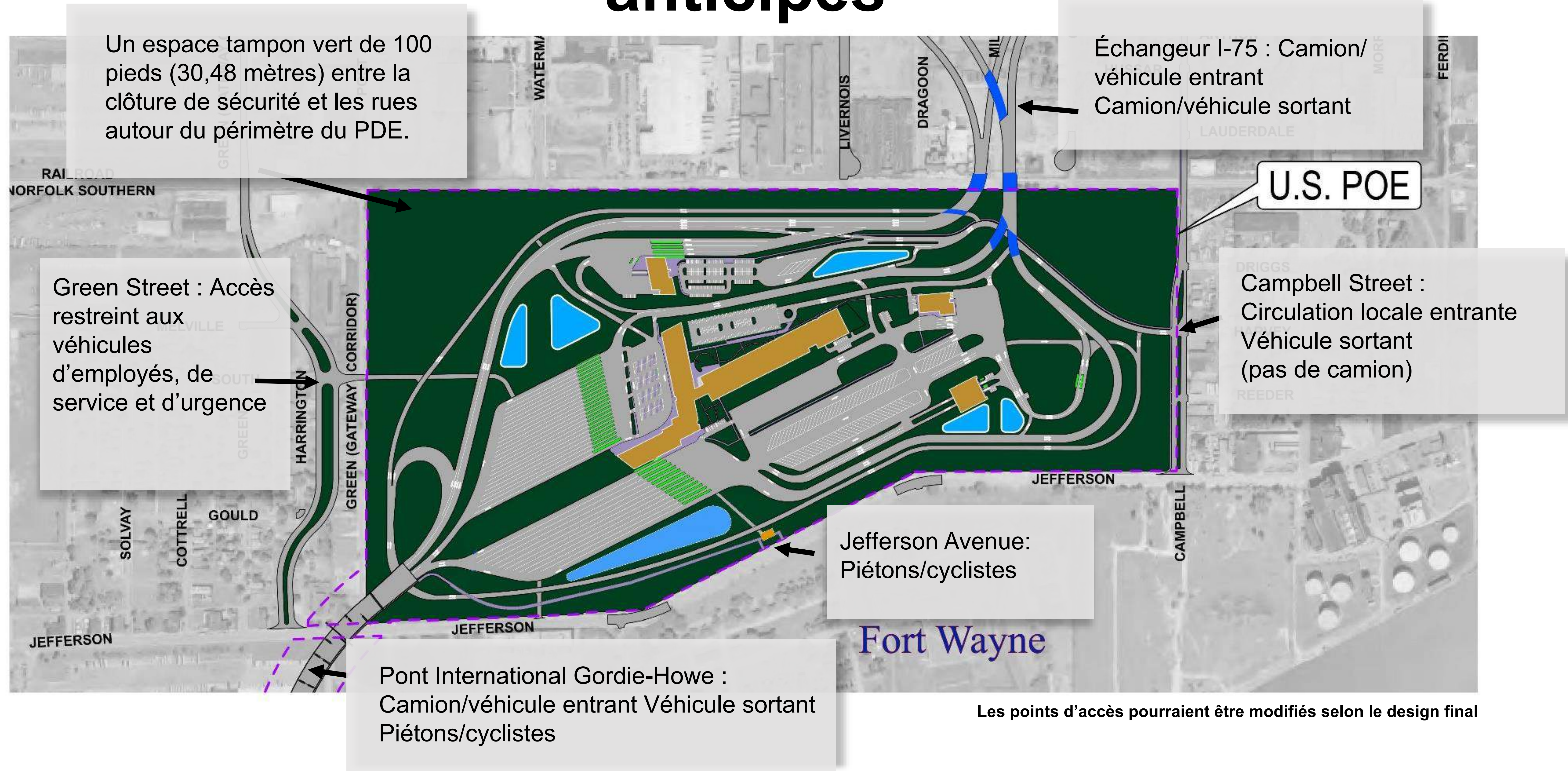
Facteurs	Mesures
Maintien de la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Charge régionale Dispersion
Protection des caractéristiques de la communauté et du voisinage	<ul style="list-style-type: none"> Impacts sur la circulation Bruit Cohésion communautaire/caractère de la communauté
Maintien d'une cohérence avec l'utilisation actuelle et planifiée des terres	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation des terres (actuelle et planifiée) Plans de développement
Protection des ressources culturelles	<ul style="list-style-type: none"> Histoire Parcs
Protection de l'environnement naturel	<ul style="list-style-type: none"> Eau de surface/eaux souterraines Espèces/habitats importants pour l'environnement
Amélioration de la mobilité régionale	<ul style="list-style-type: none"> Efficacité du réseau routier Capacité continue de traverser la rivière
Coût et constructibilité	<ul style="list-style-type: none"> Risques liés à la construction Impacts sur les services publics



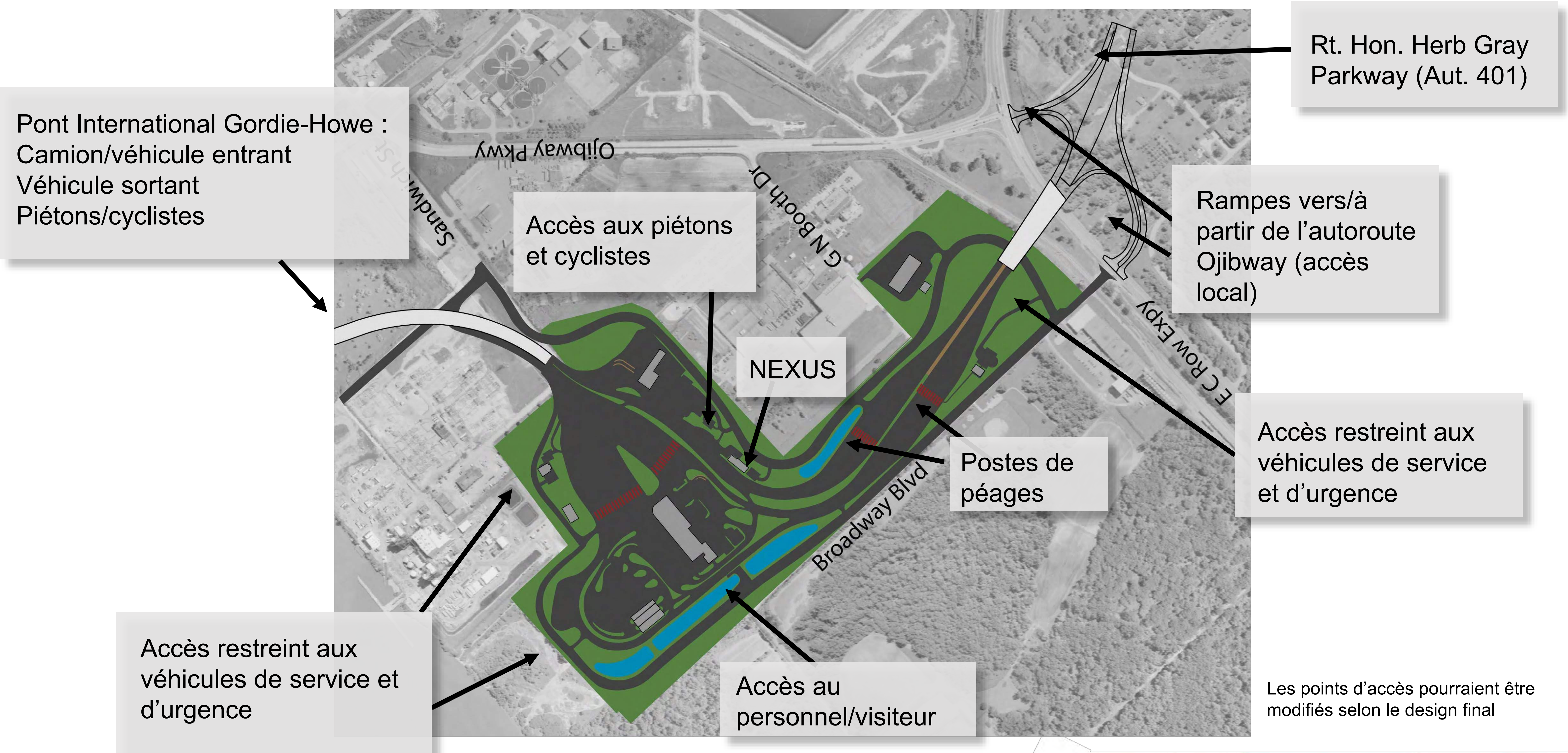
Identification de l'emplacement privilégié du Pont International Gordie-Howe sur le plan technique et



Circulation routière aux États-Unis : Points d'accès anticipés



Circulation routière au Canada : Points d'accès anticipés



Débit routier américain vers le PDE américain

La circulation sortante vers le Canada passera directement de l'I-75 au pont sans arrêt. La collecte des péages se fait au Canada (à trois milles (4,83 km) de l'échangeur I-75).

Tous les camions entrant du Canada doivent prendre la sortie pour rejoindre l'I-75, puis accéder aux options routières locales. Les camions ne peuvent pas sortir par la Campbell Street.

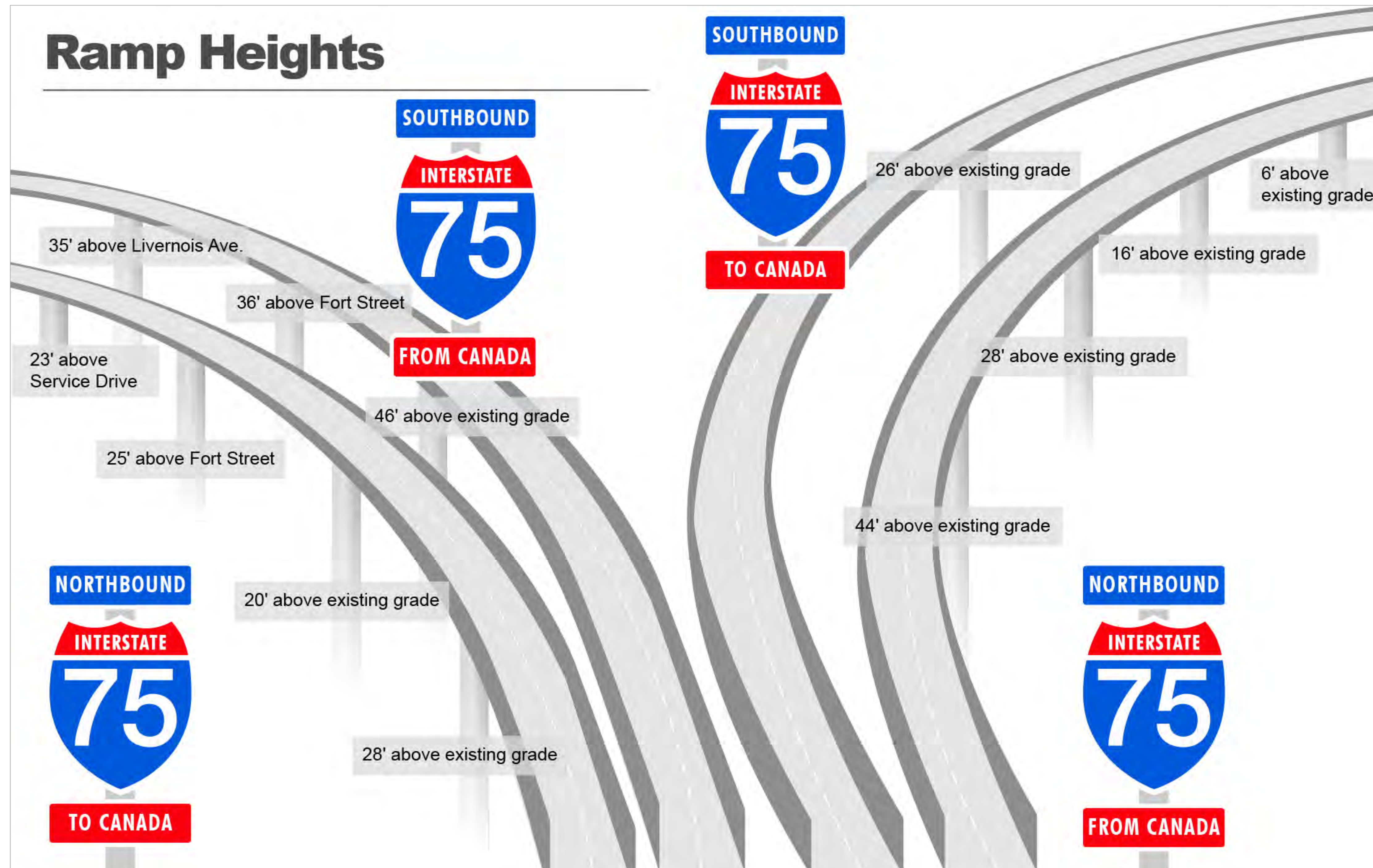
Le design du PDE américain et de la collecte des péages au Canada rendra le débit routier continu à partir de l'I-75 en passant par le PDE et sur le Pont International Gordie-Howe. Ce débit éliminera la file d'attente de camions le long de l'I-75 et de Fort Street en conditions normales d'opération, réduisant ainsi le niveau d'émission. En cas de bouchon, les PDE canadien et américain ont une capacité importante d'atténuation de files d'attente potentielles de véhicules.

Inbound traffic from Canada to I-75

Outbound traffic from I-75 to Canada



Vue à partir de l'Échangeur I-75 : Hauteur de la rampe

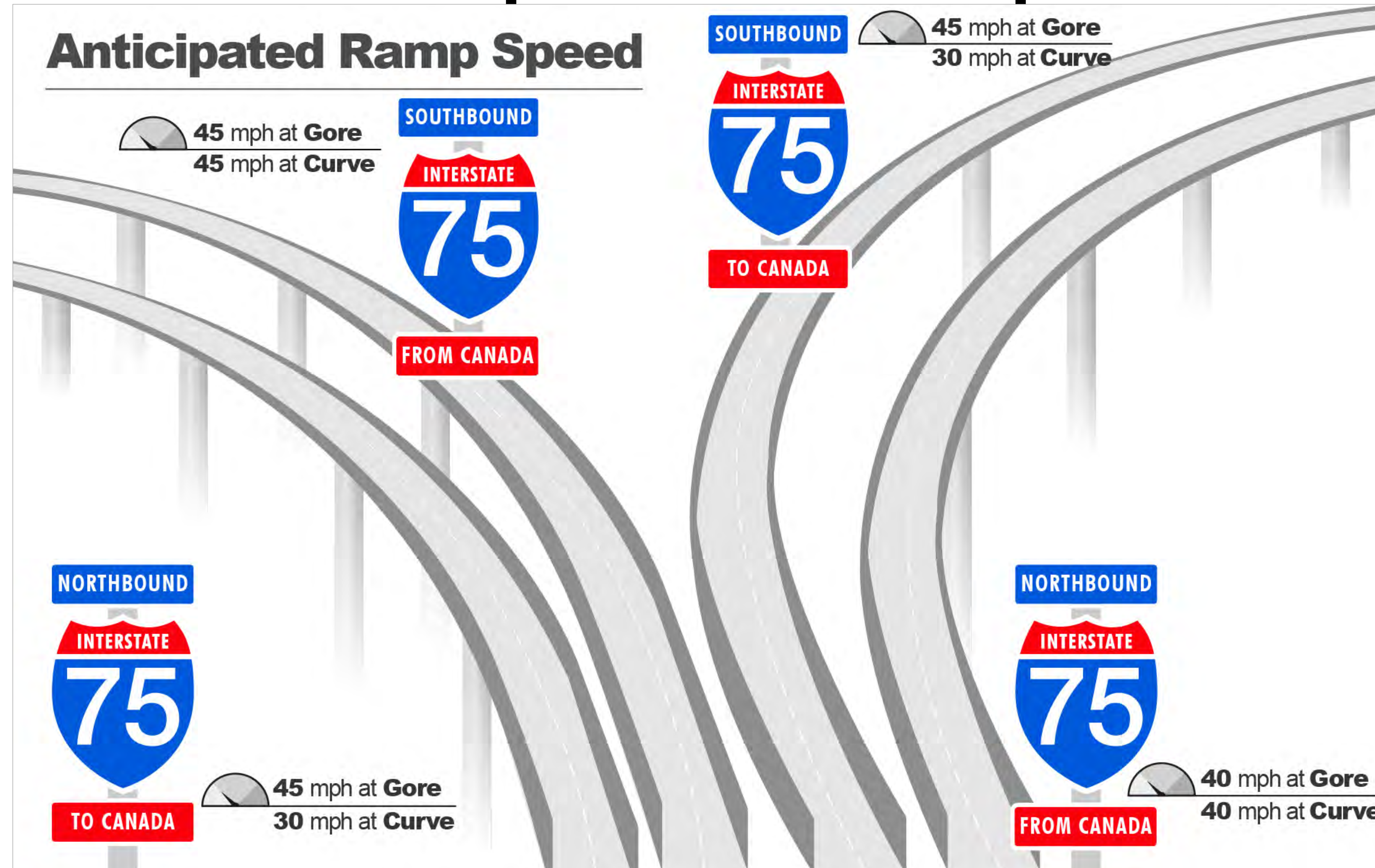


La hauteur de la rampe à la sortie de l'I-75 sera sous le niveau du sol et s'élèvera rapidement à un maximum de 44-46 pieds (13,41-14 mètres) au-dessus du niveau des routes avant de redescendre au niveau du sol au point d'entrée.

La hauteur réelle pourrait être révisée avant la construction.



Conception de la circulation sur l'I-75 : Vitesse anticipée sur la rampe



Gore est la connexion entre la rampe et l'autoroute.

Les vitesses anticipées sur la rampe peuvent changer et pourraient être ajustées avant la mise en œuvre.



Conception pour les usagers commerciaux

Critères de conception du pont :

- ✓ Voies réservées aux camions
- ✓ Changements de vitesse réduits nécessaires en raison de la géométrie de la pente du pont
- ✓ Éclairage routier convivial pour les automobilistes
- ✓ Accommoder les pannes de camions en minimisant l'impact sur la circulation
- ✓ Station météorologique sur place
- ✓ Éclairage routier
- ✓ Accommoder les pannes de camions en minimisant l'impact sur la circulation

Critères technologiques avancés :

- ✓ Un système intelligent de vidéosurveillance STI captera les mouvements non autorisés près des camions
- ✓ Enregistrements vidéo pour surveiller la circulation
- ✓ Programmes de manifestes électroniques et autres programmes de voyageurs fiables
- ✓ Reconnaissance de NIV
- ✓ Programmes de géoblocage d'entreprises de camionnage / de sécurité de chaînes d'approvisionnement
- ✓ Système de surveillance de la circulation
- ✓ Systèmes de contrôle des voies et d'informations sur les voyageurs
- ✓ Une imagerie à grande échelle à jour offrira un rendement plus efficace et rapide
- ✓ Les conditions routières seront sur des panneaux d'affichage électroniques le long des autoroutes bien avant l'arrivée au pont afin de permettre la planification d'un autre itinéraire
- ✓ Des connexions vidéo intelligentes fourniront aux premiers intervenants un autre outil facilitant la réponse aux incidents touchant à la circulation commerciale



Illustration conceptuelle seulement



Illustration conceptuelle seulement



Le processus d'approvisionnement : Qu'est-ce qu'un PPP?

Le projet du Pont International Gordie-Howe sera réalisé par l'entremise d'un partenariat public-privé, ou un PPP.



Qu'est-ce qu'un PPP?

Un PPP est une initiative de coopération entre une entité du secteur public et un partenaire du secteur privé pour la fourniture d'infrastructures ou de services. Le partenariat repose sur l'expertise de chaque partenaire qui répond le mieux aux besoins clairement définis du public, le partenaire du secteur privé étant responsable d'une grande partie des risques en terme de financement, de construction et d'entretien.

Qui est impliqué dans le PPP?

Un PPP est un projet de collaboration entre une entité du secteur public (Autorité du Pont Windsor-Détroit) et un partenaire du secteur privé (un consortium de sociétés provenant de différents domaines d'expertise).

Pourquoi utiliser le modèle PPP?

Un PPP transfère une partie importante du risque associé au projet (comme les coûts associés aux dépassements, aux retards, à un entretien imprévu, et/ou à des défauts cachés dans les avoirs) au secteur privé. L'expertise, l'efficacité et l'innovation du secteur privé sont également utilisées pour réaliser le projet.

D'où provient le partenaire en PPP?

Les équipes de promoteurs de l'APWD sont formées d'entreprises canadiennes, américaines et internationales. Une fois choisi, le partenaire du secteur privé établira des bureaux locaux. De nombreuses ressources locales de Windsor-Essex et de Détroit seront probablement nécessaires à la réalisation du projet. En plus des emplois créés pendant la phase de construction, le nouveau pont offrira bons nombres d'emplois permanents pour l'opération à venir du passage.

Quand le partenaire en PPP commencera à travailler?

À la fin du processus d'approvisionnement en PPP, un partenaire du secteur privé sera choisi. Ce partenaire commencera immédiatement les travaux - installation de leurs bureaux locaux, réalisation de leur design et mise sous contrat d'entrepreneurs locaux. Il construiront le projet suivant l'échéancier inclus dans leur proposition. Une fois la construction achevée, le partenaire du secteur privé exploitera et entretiendra les PDE et le pont pendant 30 ans.



Le processus d'approvisionnement : Étapes du PPP

Le processus d'approvisionnement de l'APWD est conçu dans le but de choisir un partenaire du secteur privé, qui possède les compétences, l'expérience et les ressources nécessaires pour concevoir, construire, financer, opérer et entretenir le projet du Pont International Gordie-Howe.

Les trois étapes du processus de sélection du partenaire :



Promoteur préféré choisi

- Le 5 juillet 2018, Bridging North America a été choisi comme promoteur préféré pour livrer le Pont international Gordie-Howe.
- Les principaux membres de l'équipe Bridging North America comprennent :
 - ACS Infrastructure Canada Inc.
 - Dragados Canada Inc.
 - Fluor Canada Ltd.
 - AECOM
 - RBC Dominion Securities Inc.
 - Carlos Fernandez Casado and FHECOR Ingenieros Consultores
 - S.A. (CFC/FHECOR)
 - Moriyama & Teshima
 - Smith-Miller+Hawkinson Architects.



Quelle est la suite?

Travaux avancés de construction :

Afin de tirer partie de la saison 2018 de construction estivale, un contrat de construction anticipé pour les travaux aux États-Unis a été signé entre Bridging North America et l'APWD.

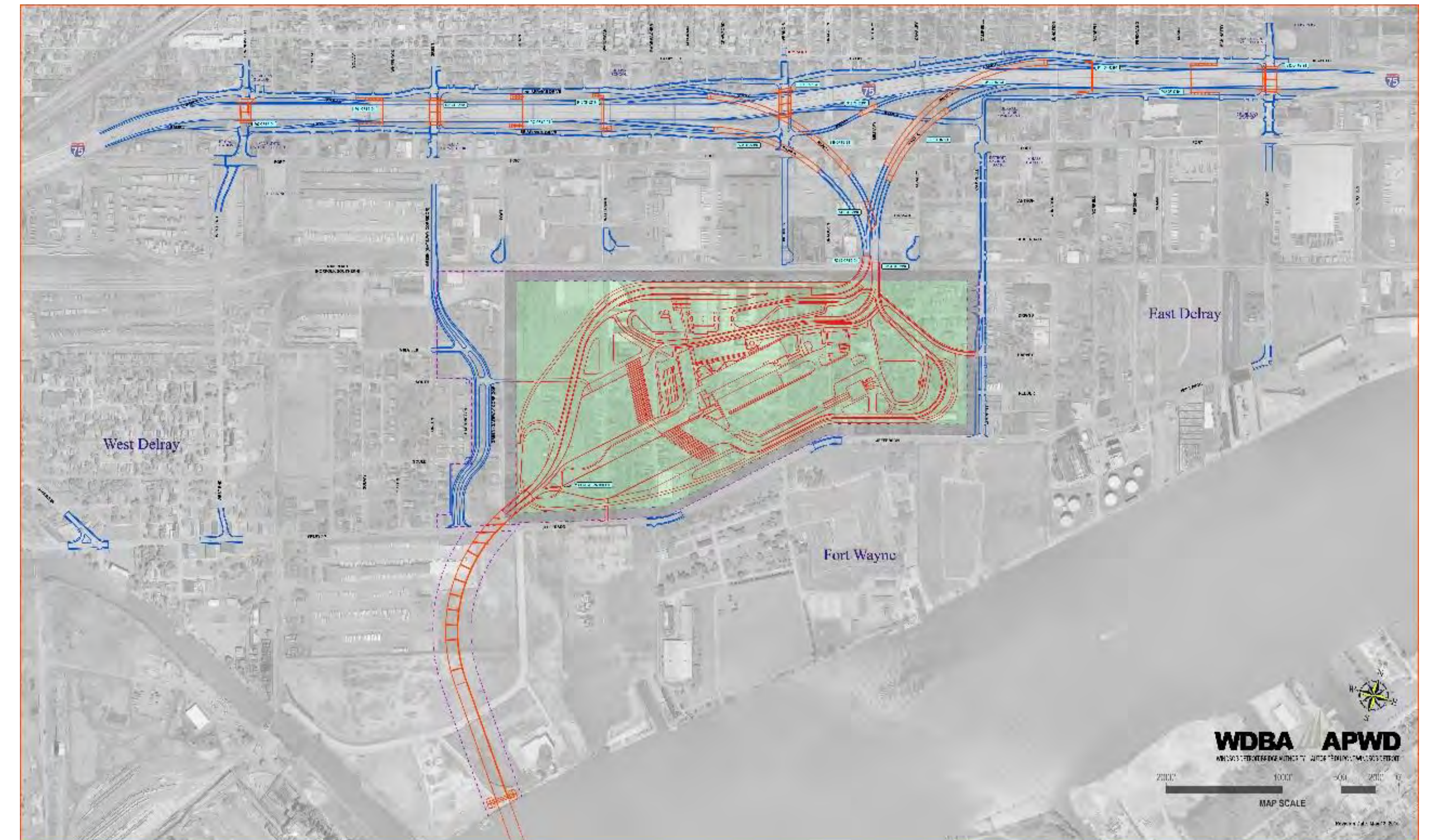
Clôture financière :

Bridging North America et l'APWD continueront à œuvrer vers la finalisation du processus d'approvisionnement en partenariat public-privé et l'atteinte de la clôture financière avant la fin de septembre. Une fois la clôture financière atteinte, Bridging North America deviendra officiellement le partenaire du secteur privé de l'APWD.



Acquisition de propriété

- Une étude environnementale approfondie réalisée dans le cadre de l'étude du Passage international de la rivière Détroit en 2005-2009 a déterminé les propriétés nécessaires à la construction du point d'entrée américain, des fondations du Pont International Gordie Howe et de l'échangeur du Michigan.
- La superficie du projet et les propriétés devant être acquises ont été déterminées dans l'étude environnementale approuvée en 2008.
- L'acquisition est effectuée en conjonction avec un conseiller en acquisition de terrains pour les propriétés volontaires et d'un adjoint spécial aux procureurs généraux (SAAG) pour les propriétés qui devront être acquises par expropriation.
- Le MDOT s'engage à travailler avec les propriétaires de terres d'une manière juste et cohérente avec des estimations basées sur la juste valeur marchande.



- L'acquisition de propriétés est un processus complexe; le transfert de droits de propriétés vers un organisme public pour une utilisation publique doit respecter les lois fédérales et de l'état.
- Le département des transports du Michigan (MDOT) est responsable de toutes les acquisitions de propriétés aux États-Unis et demeurera propriétaire de toutes les propriétés aux É.-U.



Travaux aux É.-U. : Acquisition de propriété

- 636 parcelles de terre sont requises pour le projet du Pont International Gordie Howe.
- À ce jour, le MDOT a acquis et/ou contrôle de 95 % des parcelles requises.
- L'aide et le soutien au déménagement continueront à être offerts.
- Le processus d'expropriation sera effectué au besoin, de parcelle en parcelle.

Les propriétés en chiffres

636 parcelles de terre requises au total

229 déménagements résidentiels requis

88 déménagements d'entreprises requis

95 % de la propriété totale acquise/contrôlée

256 structures démolies ou en cours de démolition en date du 16 juillet 2018



Démolition et mesures de sécurité

- Le MDOT et ses partenaires de projet œuvrent à assurer que les travaux de démolition sont effectués de manière rentable et sécuritaire qui minimise la perturbation de la communauté.
- Tous les travaux de démolition sont effectués dans le respect des lignes directrices locales, de l'état, et fédérales. La démolition a lieu le plus près possible de la date de libération de la propriété;
- Une fois une parcelle libérée, la structure est murée, les demandes de déconnexion aux services publics sont soumises, et des relevés d'amiante et de matières dangereuses sont effectués. Toutes ces tâches débutent 12 heures suivant la libération de la parcelle.

Les mesures suivantes sont mises en œuvre dans le but de minimiser l'incidence des travaux de démolition sur la communauté :

- Les propriétaires de terrains adjacents sont préalablement avisés d'une démolition prévue;
- Des mesures de suppression de la poussière sont en place tout au long des activités de démolition;
- La circulation et les déplacements pour les entreprises et les résidents sont pris en considération;
- Des agents de sécurité patrouillent la zone.
- Des informations générales relatives à la démolition sont affichées chaque semaine sur le wdbridge.com/fr.



Réévaluation de la déclaration finale d'impact environnemental

En vertu de la National Environmental Policy Act (NEPA), le MDOT a l'obligation d'effectuer une réévaluation de la déclaration finale d'impact environnemental du projet du Pont international Gordie-Howe avant chaque phase du projet.

Une réévaluation prend en considération les modifications au niveau du design du projet et des lois/règlements, et détermine si le document de la NEPA est toujours valide ou s'il doit être modifié.

De nombreux facteurs ont été mis à jour dans le cadre de la réévaluation pour le projet du Pont international Gordie-Howe, comme **la circulation, l'air et le bruit**.

D'autres facteurs qui ont été abordés dans la réévaluation comprennent : Le droit de passage, les vibrations, les propriétés historiques, les sites archéologiques, les propriétés récréatives, la contamination, l'enlèvement et le déplacement d'arbres, les oiseaux migratoires, les égouts pluviaux et les permis.

La FHWA a approuvé la réévaluation le 3 mai 2018.

Le MDOT a conclu que la déclaration finale d'impact environnemental pour le projet du Pont international Gordie-Howe est toujours valide pour le projet actuel, et qu'aucun autre document de la NEPA est requis.



Constatations clés : Réévaluation de la déclaration finale d'impact environnemental

Trafic

- Le besoin d'offrir une nouvelle capacité de passage transfrontalier afin de répondre à la demande accrue à long terme et à des exigences futures de mobilité existe encore.
- Le modèle régional du Pont international Gordie-Howe a été actualisé; la croissance globale prévisionnelle du trafic après le 11 septembre 2001 et après la grande récession a diminué mais la tendance semble positive.
- Il y a une forte tendance à la hausse du trafic commercial selon laquelle les prédictions atteindront les volumes de 2005 avant 2025.
- Le Pont international Gordie-Howe devrait avoir des impacts opérationnels minimes sur les routes urbaines environnantes tout en offrant un accès direct autoroutier pour l'augmentation prévue du trafic transfrontalier dans la région de Détroit et Windsor.
- L'analyse de niveau 3 du trafic avec 2040 comme année future de construction a été complétée à l'aide des résultats du logiciel *Highway Capacity Software (HCS7)* et du logiciel de modélisation *VISSIM*.

Qualité de l'air

- Une analyse à l'échelle micrométrique de $P_{2,5}$ a été menée afin de déterminer si le projet proposé a le potentiel de causer ou d'aggraver une violation de la norme sur la quantité de $P_{2,5}$ sur 24 heures. Selon les résultats de l'analyse, il n'y a aucune violation des normes nationales sur la qualité de l'air ambiant (NAAQS) pour les alternatives ou les années d'analyse.
- Ce projet est conforme aux normes nationales sur la qualité de l'air ambiant en matière de CO et de $P_{2,5}$ (NAAQS).
- Des activités opérationnelles et procédurales seront intégrées afin d'aider à réduire le niveau de concentrations de sources mobiles de polluants toxiques atmosphériques, ainsi que d'autres polluants. On peut s'attendre à des gains d'efficacité grâce à :
 - une hausse des inscriptions à des programmes de voyageurs dignes de confiance;
 - de meilleurs systèmes de traitement frontalier;
 - une politique d'interdiction de la marche au ralenti pour les véhicules faisant l'objet d'une inspection secondaire;
 - des systèmes avancés de gestion de la circulation.
- Des données récentes de suivi de la qualité de l'air provenant de la zone du projet indiquent que la qualité de l'air s'est améliorée dans le sud-est du Michigan depuis la signature de la déclaration finale d'impact environnemental en 2009. L'agence de protection environnementale (EPA) s'attend à ce que les niveaux de pollution provenant d'émissions de véhicules continuent à baisser.



Constatations clés : Réévaluation de la déclaration finale d'impact environnemental

Bruit

- Les barrières antibruit de la déclaration finale d'impact environnemental de 2009 sont un engagement d'atténuation et ne peuvent pas être retirées, sauf en cas d'une modification importante du design routier.
- La nouvelle analyse de réduction du bruit a été réalisée dans le but d'évaluer les zones qui ne se qualifiaient pas pour la réduction du bruit dans le rapport de 2009. Les règles et procédures actuelles en matière de bruit (2011) ont été suivies pour la nouvelle analyse.
- Les barrières antibruit ont été analysées en vue de la condition future de la structure.
- Une barrière antibruit doit répondre à des critères de faisabilité et de raisonabilité avant d'être approuvée.

Améliorations du mur antibruit

Barrière originale 2 – avenue Livernois à rue Junction



Barrière originale 3 – rue Junction à avenue Clark




*Le prolongement 3A est identifié sur les deux images



Travaux aux É.-U. : Déménagement des services publics

- Les services publics situés sur les lieux du point d'entrée américain et sur les terres nécessitées par le pont doivent être déménagés. L'APWD et le MDOT collaborent avec les services publics et d'autres organismes partenaires pour identifier les zones prioritaires où les services publics doivent être déménagés.
- Une fois complétée, la zone identifiée profitera d'une nouvelle infrastructure améliorée de services publics pour répondre aux besoins commerciaux et résidentiels.
- Plusieurs services publics effectuent les travaux de déménagement eux-mêmes ou par l'entremise de leur contractant préféré.
- Les travaux de déménagement d'entreprises privées sera effectué sans interruptions de service prévues.
- Tous les travaux de déménagement de services publics (activité autorisée) doivent respecter les lignes directrices municipales et les procédures liées à l'information, les heures de travail, le bruit et l'élimination de matériaux indiquées dans les documents d'autorisation.
- Veuillez contacter directement le service public si vous avez des questions ou des préoccupations quant à des travaux dans votre voisinage.

Gordie Howe International Bridge
Construction Activities: United States



Dates and times provided below may change due to weather conditions and other factors affecting construction activities. Although this list is intended to be comprehensive, unavoidable emergency road detours and road closures may occur. Please watch for workers along this corridor. We apologize for any inconvenience and thank you for your patience.

Week of August 1, 2016

Demolition Activity
Demolition work will occur on West Fort Street (between Dragoon Street and Military Street), Beulow Court (near Livernois Avenue), Livernois Avenue (between Lafayette Boulevard and the Southbound I-75 Service Drive) and Crawford Street (between South Street and Jefferson Avenue). The roads will remain open and the work is not expected to impact traffic.

Preliminary Site Investigation (PSI)
PSI work will occur on the Southbound I-75 Service Drive (between Livernois Avenue and Crawford Street). The road will remain open and the work is not expected to impact traffic.

Survey Activity
Survey Crews will be working on Springwells Court (south of Jefferson Avenue), Glinnan Street (between Lafayette Boulevard and I-75), Solvay Street (between Lafayette Boulevard and I-75), Crawford Street (between Lafayette Boulevard and I-75), and Campbell Street (between Amherst Street and I-75). The roads will remain open and the work is not expected to impact traffic.

Utility Work
There is no utility work currently planned.

Temporary Road Closures
There are no road closures currently planned.

Follow the project
www.wdbridge.com www.instagram.com/windsordetroitbridgeauthority **WDBA APWD**
WINDSOR-DETROIT BRIDGE AUTHORITY | AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

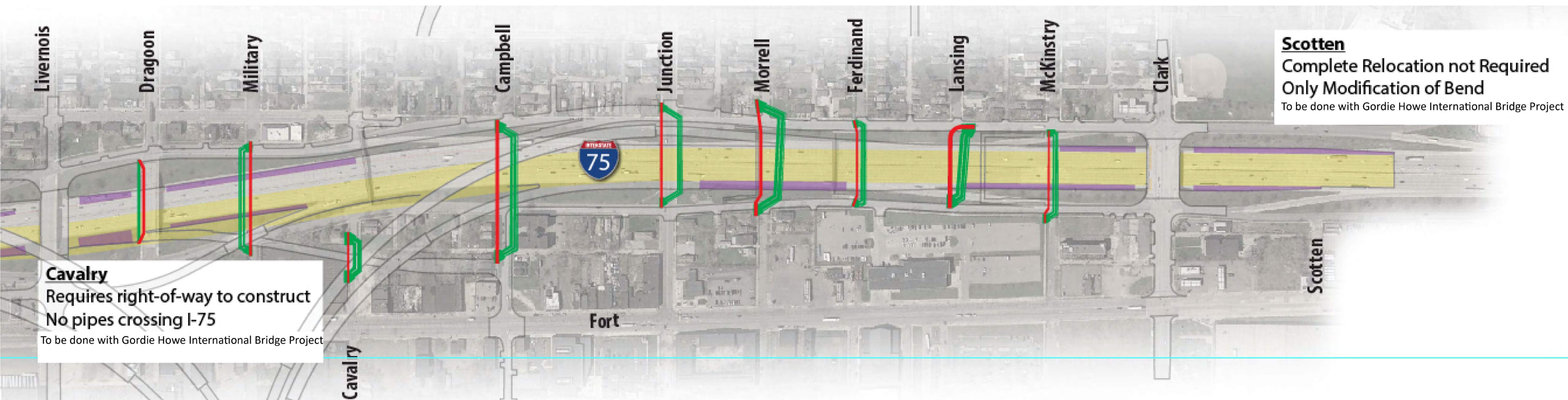
www.facebook.com/WDBABridge www.twitter.com/WDBABridge www.youtube.com/search?q=WDBA

L'APWD affiche des Avis de construction hebdomadaires en ligne et à divers emplacements communautaires à Windsor et à Détroit relativement à des travaux à venir.



Travaux aux É.-U. : Siphons et égouts unitaires

- Plusieurs siphons et égouts unitaires traversant l'I-75 doivent être déplacés ou remplacés.
- Des conduites d'égout le long de l'autoroute principale sont en cours de construction dans le cadre du projet d'incrustation de l'I-75.



L'emplacement de traverses de siphons et d'égouts unitaires dont les conduites seront sous le revêtement de l'I-75 installés dans le cadre du projet d'incrustation.



Travaux avancés de construction au Michigan

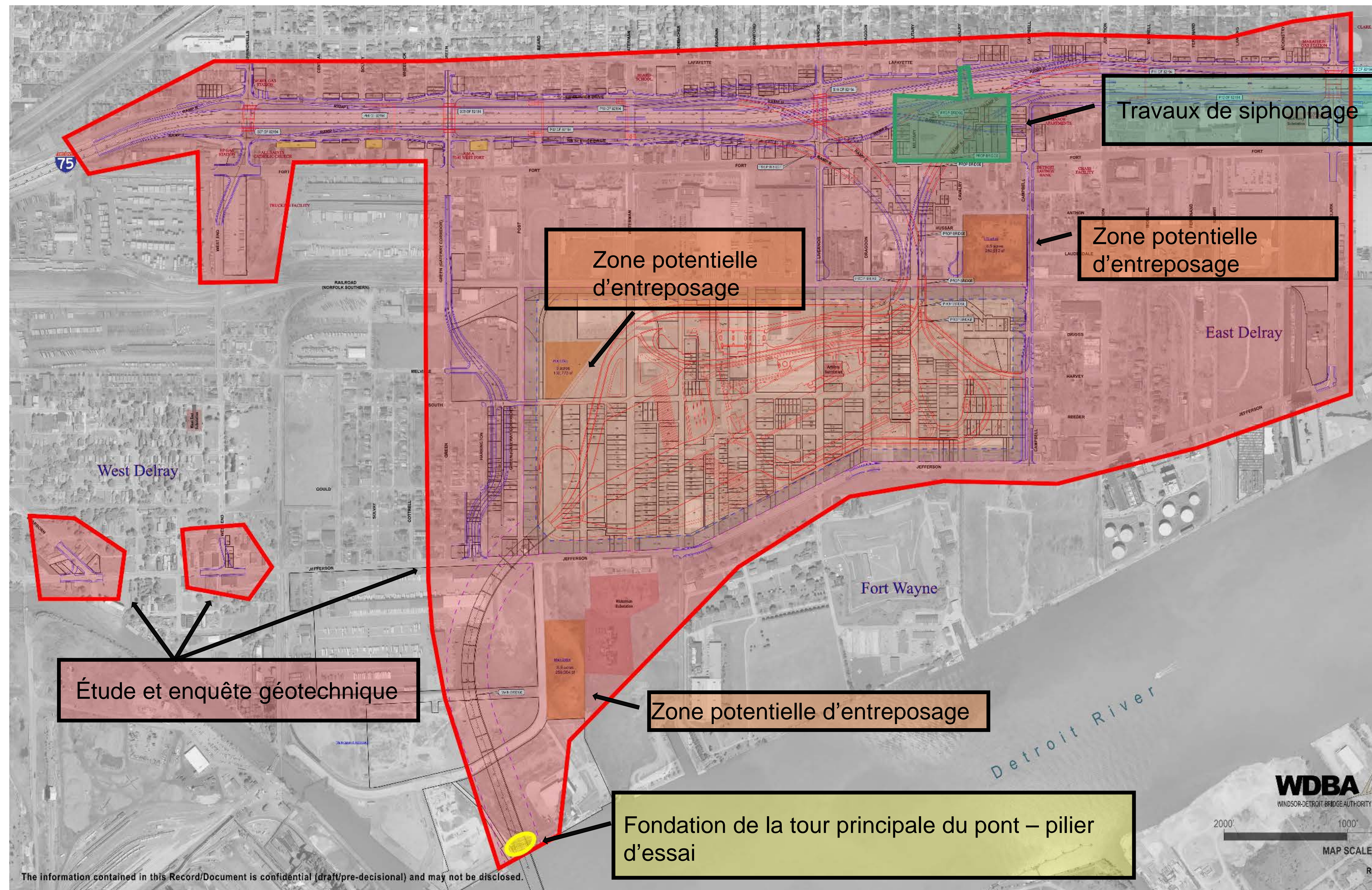
À partir de juillet 2018, Bridging North America entamera des travaux avancés de construction sur les terres qui deviendront le point d'entrée américain et à l'emplacement de l'échangeur du Michigan.

Que comprennent ces travaux?

Composantes principales des travaux avancés de construction au Michigan	Échéancier anticipé pour le début des travaux
Travail de conception visant à faire progresser la construction des fondations du pont principal	Juillet 2018
Étude et exploration géotechnique des sites américains du projet	Juillet 2018
Construction du pilier d'essai pour le pont principal	Septembre 2018
Déménagement du siphon de l'autre côté de la I-75 sur la rue Cavalry	Septembre 2018
Alignement de l'égout du Detroit Water and Sewer Department (DWSD) le long de la rue Military	Septembre 2018



Emplacements des travaux avancés de construction au Michigan



- Des zones de chantier de construction et d'entreposage peuvent servir à l'entreposage d'équipements et de matériaux liés aux travaux. Des mesures seront prises dans le but de minimiser l'impact des travaux de construction sur les résidents et commerces adjacents.
- Le public sera avisé de fermetures de routes et de perturbations anticipées du trafic et des panneaux de signalisation seront installés afin d'alerter les conducteurs et les piétons de fermetures/détours.

Restez informé :

- Appelez la ligne sans frais de l'APWD : **1-844-322-1773**
- Courriel : info@wdbridge.com
- Consultez les avis hebdomadaires sur la construction au wdbridge.com/fr
- Suivez-nous sur les **médias sociaux**



Atténuation des impacts de la construction sur les communautés hôtes

L'étude environnementale binationale exhaustive sur le Projet transfrontalier de la Detroit River (DRIC) identifia des exigences permettant d'atténuer les effets potentiellement négatifs d'une nouvelle traverse. L'APWD s'engage à minimiser les perturbations aux communautés et à l'environnement, et s'assurera que le partenaire du secteur privé mette en place des mesures visant à atténuer les perturbations à l'environnement et limitant les impacts sur les résidents avoisinants, les gens qui passent à travers la zone de construction, ainsi que les entreprises à proximité. La liste suivante présente des mesures d'atténuation qui pourraient être mises en œuvre au Canada et/ou aux États-Unis, le cas échéant.

Atténuation du bruit

- S'assurer que tous les équipements de constructions sont en bon ordre, équipés de silencieux fonctionnels et qu'ils respectent toutes les normes en matière d'émission sonore
- Limiter les activités bruyantes aux heures diurnes et conformément aux règles municipales antibruit
- Lorsque c'est possible, installer des murs ou des bermes antibruit au début de la phase de construction
- Maximiser la distance entre les aires d'assemblage et les récepteurs à proximité
- Offrir des mises à jour constantes aux résidents et aux commerces à proximité sur les activités qui pourraient les toucher

Archéologie/protection des ressources culturelles

- Continuer à entreprendre des fouilles archéologiques et des enquêtes sur le patrimoine
- Signaler toute trouvaille archéologique inattendue aux agences appropriées au cours de la phase de construction

Gestion de la poussière

- Humidification ou stabilisation périodique de sols remués et exposés
- Limiter la vitesse de la circulation véhiculaire
- Utiliser des jets d'eau pendant le chargement ou déchargement du matériel
- Balayer ou arroser les entrées de chantiers

Protection et gestion de la qualité de l'eau

- Protéger et gérer les régimes d'eaux souterraines pour les habitats piscicoles et les zones humides dans la conception
- Élaborer des plans de gestion du sel pour les phases de construction et d'exploitation
- Créer et maintenir des plans de gestion permanente des eaux pluviales visant à contrôler la quantité d'eau

Contrôle de l'érosion et des sédiments

- Développer et mettre en place des plans de contrôle de l'érosion et des sédiments visant à protéger les eaux de surface, les écosystèmes et propriétés adjacents
- Respecter les lignes directrices provinciales et de l'état dans la construction routière
- Créer des bassins temporaire de rétention d'eau pour gérer la qualité de l'eau

Perturbations de la circulation

- Alerter à l'avance les résidents et commerçants à proximité de perturbations temporaires de la circulation lorsque c'est possible
- S'assurer qu'il existe des routes alternatives
- Fournir des panneaux de signalisation pour alerter les conducteurs et les piétons en cas de fermetures ou de détours



Consultation et communication

La consultation du public se poursuivra au Canada et aux États-Unis tout au long des phases du projet. L'étude du Passage frontalier de la rivière Détroit a identifié de nombreux éléments qui nécessitent une consultation du public avant d'être mis en œuvre, y compris :

- Esthétique, luminosité, effets visuels
- Érosion des sédiments
- Qualité de l'air
- Espèces à risque/espèces envahissantes/faune/oiseaux migratoires
- Archéologie
- Circulation/routes locales
- Poissons/vie aquatique
- Végétation/arbres
- Infrastructure
- Vibration
- Bruit
- Déchets/déversements/matériaux excavés
- Passages piétonniers/cyclistes à l'Échangeur du Michigan
- Qualité de l'eau/eaux souterraines/eaux pluviales/eau de surface



Indemnités pour la communauté : Intégration du Pont International Gordie-Howe dans la région

Quels sont les avantages pour la communauté?

Les programmes d'indemnisation pour la communauté sont des occasions qui peuvent améliorer des conditions économiques, sociales ou environnementales. Ces possibilités font souvent partie des projets publics. Le projet du Pont International Gordie-Howe comprendra des indemnités pour la communauté en reconnaissance du rôle joué par le pont dans les communautés hôte de Windsor et de Détroit.

Pourquoi des indemnités aux communautés?

L'Accord sur le Passage signé en 2012 par le gouvernement du Canada et l'état du Michigan comprenait les éléments suivants : Les plan proposé d'indemnisation de la communauté, tels que décrit dans la DDP, couvrant le Canada et le Michigan, qui comprend, en lien avec la construction et l'exploitation du Passage international : (A) la manière selon laquelle les intervenants et la communauté demeureront impliqués; (B) la participation de la communauté hôte en ce qui a trait à l'indemnisation des communautés et l'implication des intervenants doivent être prises en compte; (C) la manière selon laquelle les soumissionnaires prévoient travailler avec des instituts d'enseignement supérieur, des syndicats et autres groupes locaux; et (D) comment seront encouragés la formation professionnelle et la création d'emplois locaux.

Intégration des commentaires

L'APWD avait reçu plus de 230 suggestions d'indemnités pour la communauté de la part de représentants de Détroit et de Windsor. Toutes ces suggestions ont été transmises aux trois équipes de promoteurs. Plusieurs de ces demandes se rapportent à cinq thèmes :

Main-d'œuvre locale et stratégies de formation;

Impact de la construction et mesures d'atténuation de l'opération pour les résidents et commerces à proximité;

Sécurité de la communauté et connexions;

Apparence et aménagement;

Opportunités de développement économique régional et de la communauté.



Indemnités pour la communauté : Cadre directeur

Il est important que ces plans d'indemnisation de la communauté soient le reflet de ce qui importe à nos intervenants. Afin d'aider à faire en sorte que ces priorités de la communauté soient captées, l'APWD a élaboré un cadre directeur visant à appuyer la livraison du plan d'indemnisations de la communauté.

Le plan d'indemnisations de la communauté sera fondé sur les principes suivants, soit le cadre **ICARE** :

Intégrées : Les indemnisations de la communauté seront une composante intégrale du projet au cours des périodes de construction et des opérations.

Collaboratives : Les indemnisations pour la communauté seront le reflet des communautés hôtes, Windsor et Détroit, et des contributions régionales, et seront livrées par le biais de partenariats, afin de garantir que les intérêts de la région sont pris en compte.

Accessibles : Les indemnisations pour la communauté seront faciles à comprendre, faciles d'accès, mesurés régulièrement et rendus publics.

Régionales : Les indemnisations pour la communauté seront le reflet du caractère de la région Windsor-Détroit, adaptées spécifiquement pour la région et seront une source de valeur pour celle-ci.

Entreprenant : Les indemnisations pour la communauté seront constituées de nouvelles méthodes, idées et d'approches novatrices pour faire participer la région dans le projet et faire bénéficier la région du projet.



Restez en contact

L'APWD invite la communauté et ses intervenants à participer à la construction du projet du Pont International Gordie-Howe. Restez connectés avec nous!



Follow us
@GordieHoweBrg



Like us at
@GordieHoweBridge



Follow us at
@gordiehowebrg



Connect with us at
WDBA-APWD



Subscribe to our channel
YouTube.com/GordieHoweBridge



Le site Web de l'APWD

Notre site Web du projet, wdbridge.com/fr, est votre principale source de renseignements actuels sur les activités de construction, les nouvelles, le processus d'approvisionnement en PPP, les possibilités d'emploi et les rapports d'entreprise..



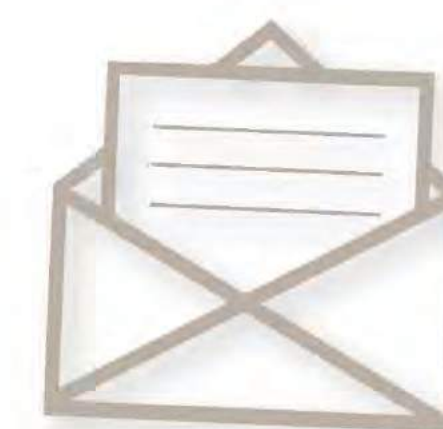
Demandes d'information du public

Vous avez des questions au sujet du projet? Vous pouvez nous les transmettre par message texte au moyen des médias sociaux, par téléphone au 519-946-3038 ou par courriel à info@wdbridge.com.



Nos bureaux

Le bureau public fournit un lieu où vous pouvez trouver de l'information, parler à un membre de l'équipe de l'APWD, poser des questions et formuler des commentaires. Nos bureaux sont situés au :
100 Ouellette Avenue bureaux 400
Windsor, ON N9A 6T3



Inscrivez-vous à notre liste d'envoi

Inscrivez-vous à notre liste d'envoi électronique en consultant le wdbridge.com/fr et recevez des renseignements à jour dans votre boîte aux lettres.

