

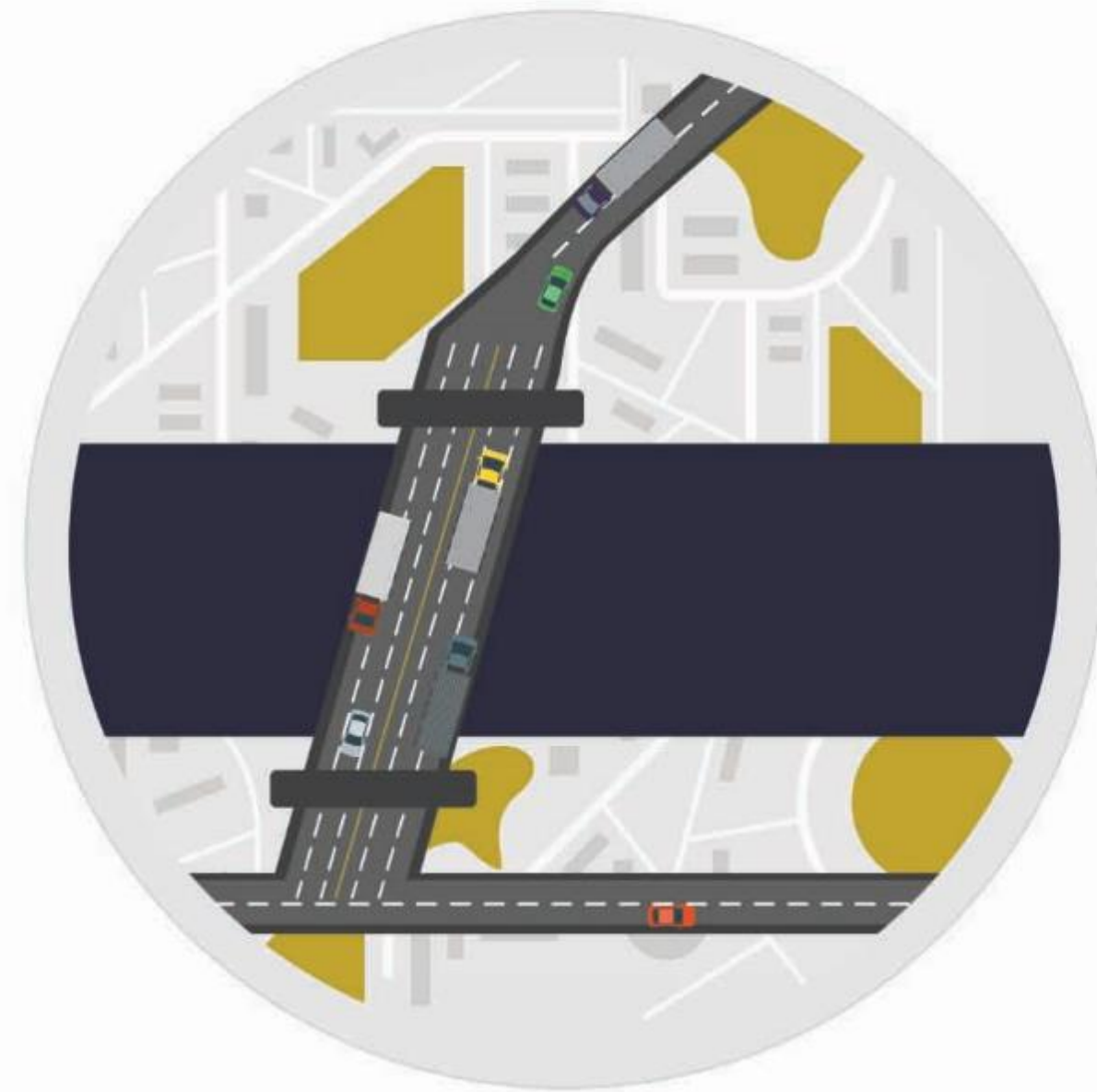
Qu'est-ce que l'Autorité du Pont Windsor-Détroit?

Autorité du Pont Windsor-Détroit :

- 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
- Créée dans le but de livrer le projet du Pont international Gordie-Howe par l'entremise d'un partenariat public-privé (PPP).
- Supervisera le travail du PPP et gérera le contrat de projet et les paiements

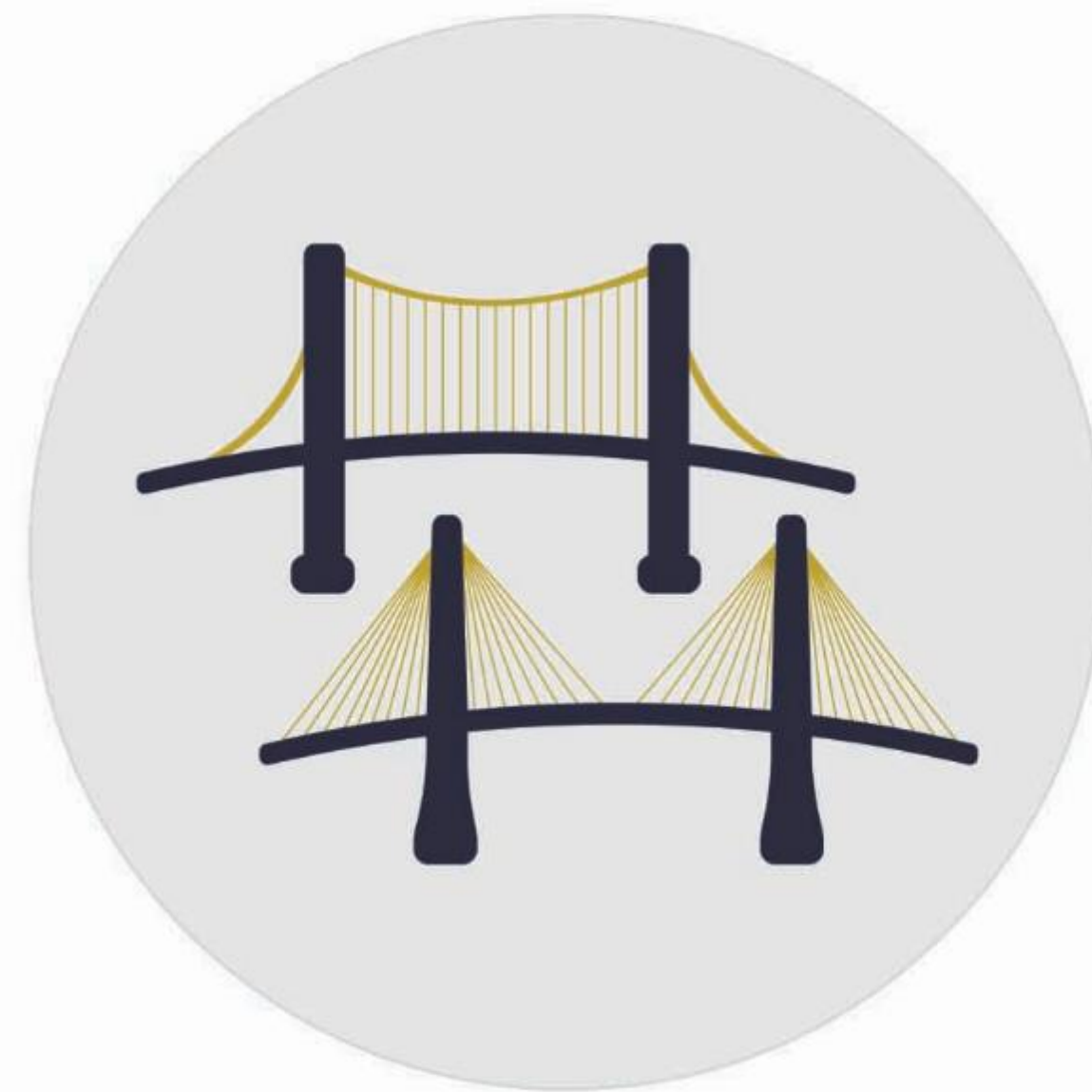


Objectif et besoin du projet



Le Pont international Gordie-Howe améliorera les relations commerciales et les voyages personnels entre le Canada et les États-Unis en offrant :

- Redondance
- Capacités accrues de traitement frontalier
- Capacité
- Connectivité accrue du système



Collaboration et structure du projet



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 :
 - de 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.



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 secteur privé assumant une partie majeure des risques en terme de financement, de construction et de maintenance.

Qui est impliqué dans le PPP?

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

Pourquoi utiliser le modèle en PPP?

Un PPP transfère une partie importante des risques associés au projet (comme les coûts associés aux dépassements, aux retards, à des travaux d'entretien inattendus, ou à des défauts cachés dans le matériel) au secteur privé. L'expertise, les efficacités et l'innovation du secteur privé sont également utilisés pour livrer le projet.

D'où provient le partenaire en PPP?

Les équipes de promoteurs de l'APWD sont constitués de sociétés canadiennes, américaines et internationales. Une fois choisi, le partenaire du secteur privé établira ses bureaux dans la région. 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 commence-t-il à travailler?

À la fin du processus d'approvisionnement en PPP, un partenaire du secteur privé est choisi. Ce partenaire commence immédiatement à travailler – installation des bureaux locaux, achèvement de leur concept et recrutement d'entrepreneurs locaux. Ils construiront le projet selon les délais inclus dans leur proposition. Une fois la construction achevée, le partenaire du secteur privé opérera et maintiendra les PDE et le pont pendant 30 ans.



Jalons du processus d'approvisionnement

Le processus d'approvisionnement de l'APWD fut 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.

Jalons atteints :

20 juillet 2015

Demande de qualification :

La DDQ a été émise en juillet 2015 et close en octobre 2015. Six soumissions ont été reçues. Trois répondants sélectionnés ont été annoncés en janvier 2016.

10 novembre 2016

Demandes de propositions :

DDP remis aux promoteurs en novembre 2016. Soumissions de propositions reçues en mai 2018. Bridging North America choisi comme promoteur préféré de l'APWD le 5 juillet 2018.

28 septembre 2018

Clôture financière

La clôture financière a été atteinte en septembre 2018, soulignant la fin des négociations contractuelles avec Bridging North America et l'achèvement du processus d'approvisionnement en PPP.

Partenaire du secteur privé



Le 5 octobre 2018 a marqué le début officiel de la construction du Pont international Gordie-Howe.



Faits saillants sur valeur du contrat

Durée du contrat : 36 ans

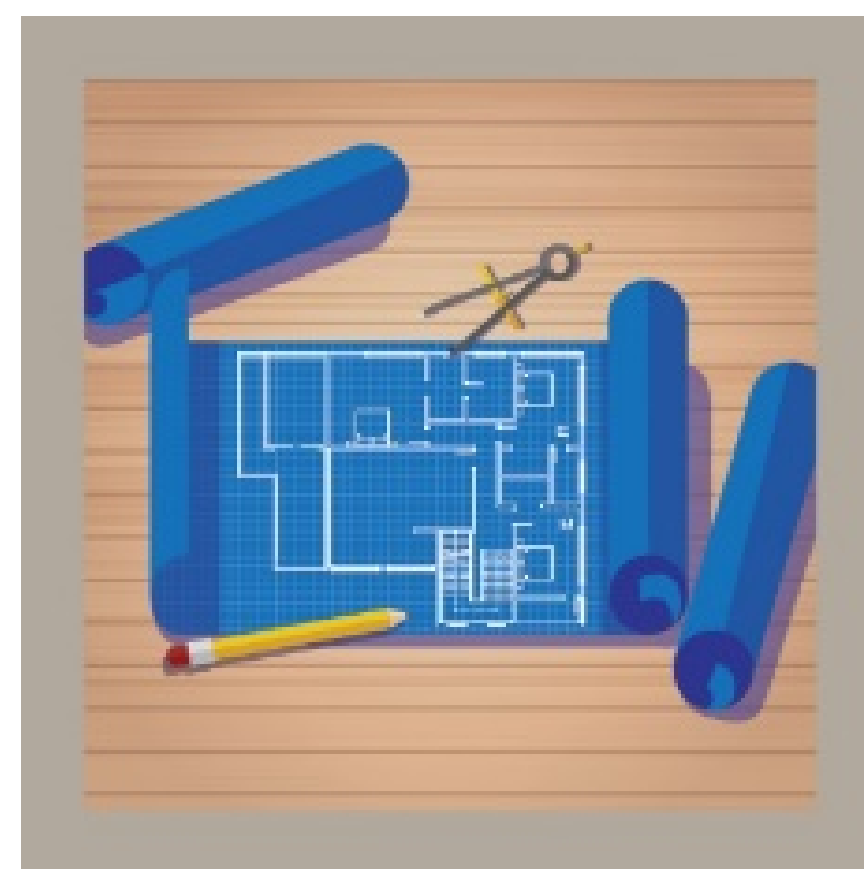
Valeur fixe totale du contrat : 5,7 milliards \$ (nominale)

Coût du prix fixe : L'APWD va rembourser Bridging North America la valeur du contrat au cours de la durée de ce dernier.

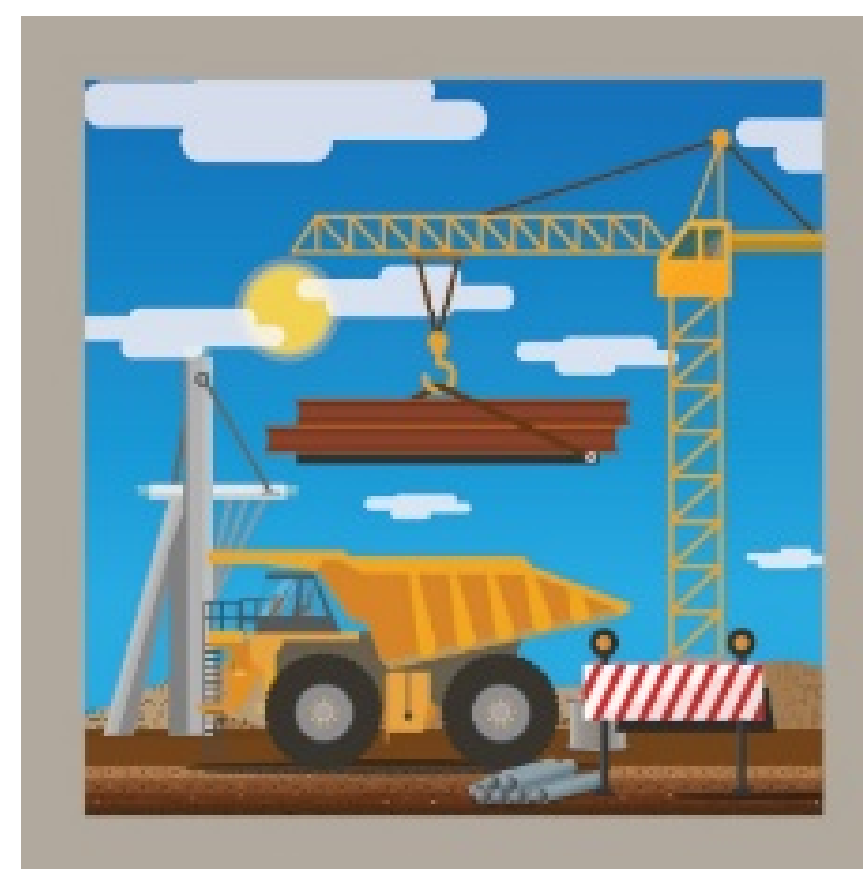
Risque : Bridging North America assume les risques du marché (exemples : intérêt, change).

Source de financement : Gouvernement du Canada

Concevoir



Construire



Financer



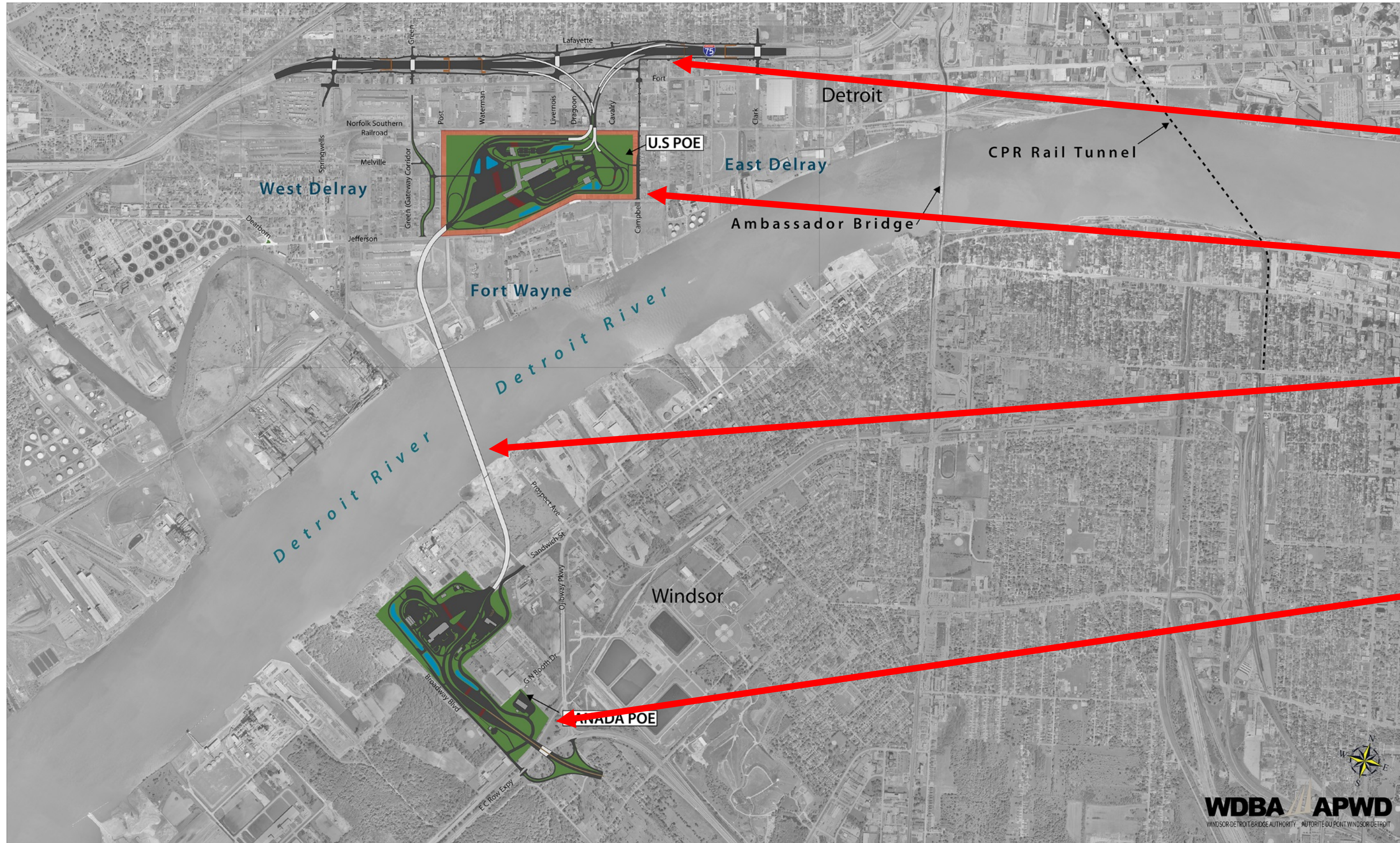
Opérer



Maintenir



Composantes du projet



Légende

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



Aspects clés du projet : Pont

- 6 voies : 3 en direction du Canada, 3 en direction des États-Unis
- 2,5 kilomètres / 1,5 mille
- Une portée libre de 853 mètres / 0,53 mille
- Une voie multi-usage pour les piétons et cyclistes, 3,6 mètres / 11,8 pieds de largeur.

Aspects clés du projet : Point d'entrée américain

- Une fois construit, ce point d'entrée sera l'un des plus grands points d'entrée en Amérique du Nord
- Site de 68 hectares / 167 acre
- 36 postes d'inspection primaire
- Postes d'inspection sortants
- Cabines de contrôle de sorties commerciales

Aspects clés du projet : Point d'entrée canadien

- Une fois construit, ce point d'entrée sera le plus grand le long de la frontière canado-américaine
- Site de 53 hectares / 130 acre
- 24 postes d'inspection primaire
- Postes d'inspection sortants
- Postes de péage pour la circulation en direction des États-Unis et du Canada

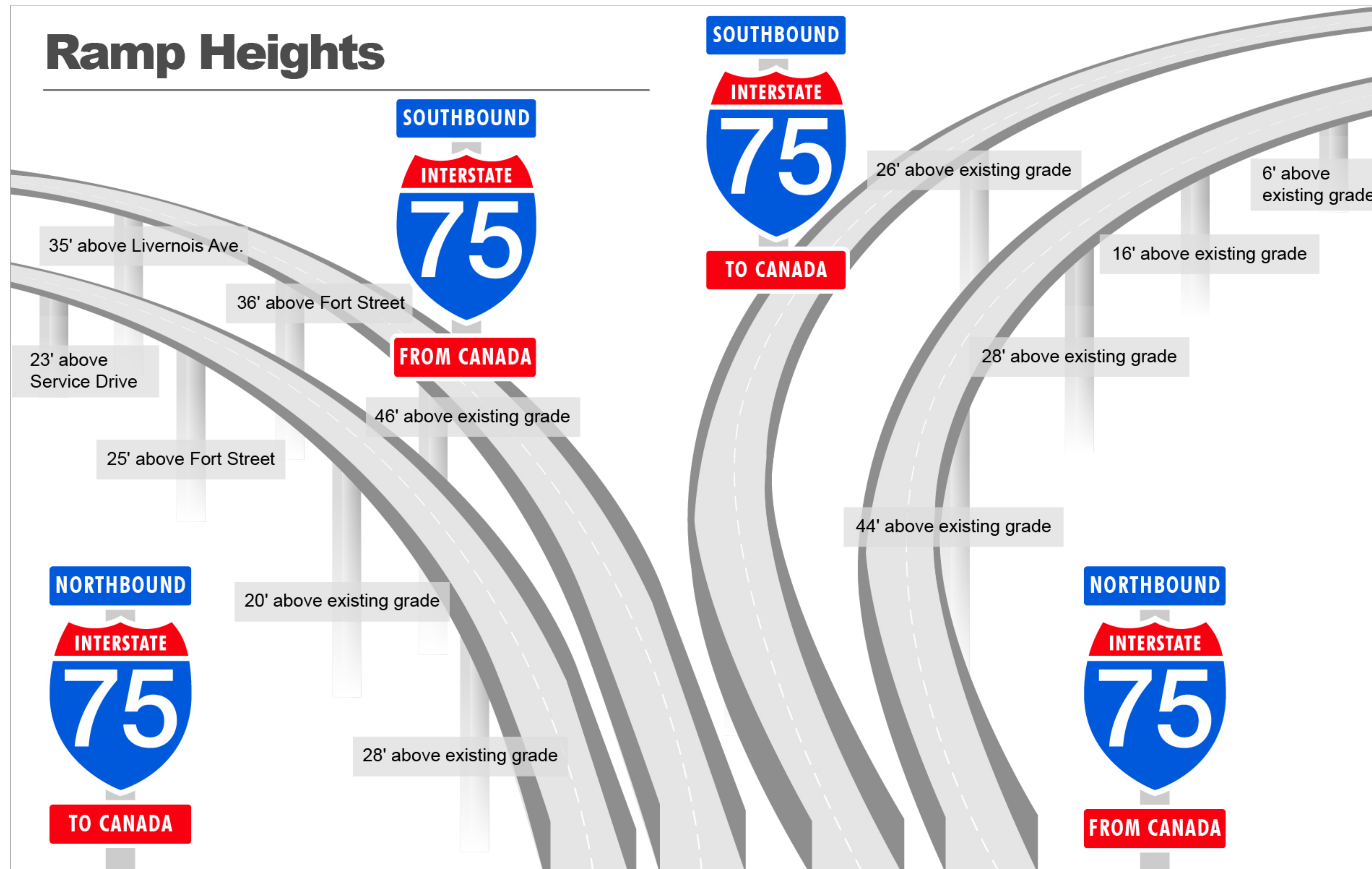
Aspects clés du projet : Échangeur Michigan

- 3 kilomètres ou 1,8 mile de l'I-75 ET de bretelles pour l'échangeur
- 4 nouveaux viaducs
- 5 nouvelles passerelles pour piétons
- 4 longues rampes qui relient l'I-75 au PDE américain
- Améliorations des routes locales

Voie multi-usage réservée

- 3,6 mètres/11,8 pieds de largeur
- Barrières séparant la circulation véhiculaire des piétons
- Connexions aux réseaux locaux de circulation au Canada et au États-Unis

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

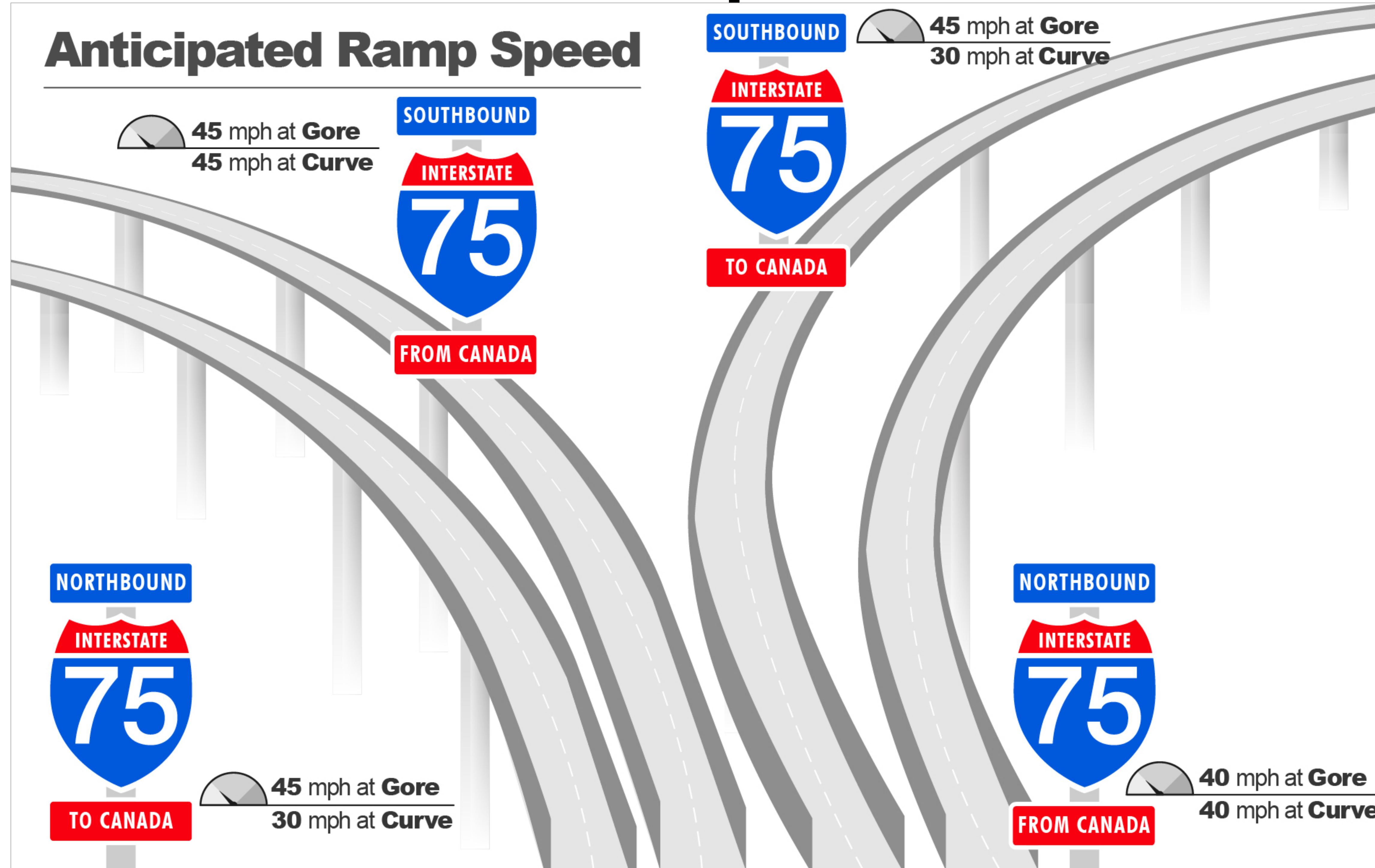


La hauteur de la rampe à la sortie de l'I-75 sera sous le niveau du sol et s'élèvera rapidement à un maximum de 44-46 pieds (13,41-14 mètres) au-dessus du niveau des routes avant de redescendre au niveau du sol au point d'entrée.

La hauteur réelle fera l'objet d'une évaluation avant la construction.



Circulation sur l'I-75 : Vitesse prévue sur la rampe



Une bretelle diagonale relie la rampe et l'autoroute.

La vitesse prévue sur la rampe fera l'objet d'une évaluation et pourrait être ajustée avant la mise en place.



Concevoir pour les utilisateurs commerciaux

Design du pont :

- ✓ Voies réservées en fonction de la demande
- ✓ Éclairage routier répondant aux normes du ministère des Transports de l'Ontario et du MDOT
- ✓ Minimiser les impacts sur la circulation des pannes de camions
- ✓ Station de surveillance météorologique sur place
- ✓ Les matériaux dangereux seront acceptés dans des aires sécuritaires d'entreposage
- ✓ Considérations agroalimentaires incorporées au design
- ✓ Systèmes de détection du temps de trajet pour le temps d'attente à la frontière

Technologie de pointe :

- ✓ Des STI vidéos vont capter les mouvements non autorisés près de camions
- ✓ Flux vidéos pour surveillance de la circulation
- ✓ Manifeste électronique et autres programmes de voyageurs fiables
- ✓ Reconnaissance du NIV
- ✓ Programmes de géorepérage d'entreprises de camionnage / de sécurité de la chaîne d'approvisionnement
- ✓ Système de surveillance de la circulation
- ✓ Systèmes de contrôle des voies et d'informations aux voyageurs
- ✓ Une imagerie à grande échelle la plus à jour offrira un rendement plus efficace et plus rapide
- ✓ Les conditions de circulation seront affichées sur des panneaux d'affichage le long de l'autoroute bien avant l'arrivée au pont pour permettre la planification d'un autre itinéraire
- ✓ Des connexions vidéo intelligentes offriront aux premiers intervenants un autre outil visant à faciliter les réactions en cas d'incidents nuisant à la circulation commerciale



Bâtir l'élégance par l'esthétisme : Objectifs du projet

Les objectifs du projet suivants définissent le résultat souhaité obtenu par l'entremise du design esthétique du projet :

- Un nouveau symbole d'entrée ***impressionnant*** et ***inspirant*** pour le Canada et les États-Unis
- Un ***design distinctif*** qui consolide la marque du propriétaire et qui répond au contexte unique de Windsor/Détroit
- Un pont qui atteint un ***haut niveau de qualité esthétique***, à distance et à proximité, le jour et la nuit
- Une architecture et un design paysager qui mettent en valeur ***fonctionnalité, excellence conceptuelle, durabilité*** et ***accessibilité sans frontières***.



Esthétisme – Principe directeur

Le design devra offrir comme cadre esthétique principal « *minimalisme contemporain* » avec des couches secondaires de matérialité, de couleur, de texture et d'art public qui répondent aux thèmes particuliers au contexte du site.

Simplicité ● **Lignes pures** ● **Bonne proportions** ● **Ouverture** ● **Transparence** –
Délicatesse

Le caractère esthétique a été considéré pour tous les aspects du projet :

PONT : Une expression moderne de la forme d'un pont, découlant de techniques de design et de construction modernes « clairement de son époque ». Sera une structure unique et identifiable.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER : Comprend des éléments de continuité et de variation, créant une expérience unifiée et exprimant des thèmes de l'emplacement du site. Sera fondé sur des exigences fonctionnelles afin d'appuyer la sécurité.

ESPACE PIÉTONNIER : Des espaces publics et privés qui permettent l'intégration d'un aménagement paysager avec grains plus fins et plus de couleurs et des commodités.



ÉDIFICES : Palette de matériaux : mur-rideau, panneaux de béton préfabriqué, métaux et composite. Vont créer des lignes pures, des proportions plaisantes et une simplicité élégante qui appuient le développement d'une installation ouverte, transparente et accueillante.

ÉCLAIRAGE : Créera un effet visuel cohésif et agréable au plan esthétique la nuit tout au long du passage. L'éclairage sera intégré au pont, aux routes, aux trottoirs piétonniers, à l'architecture et à l'aménagement paysager.

AUVENTS : Les auvents créent le premier geste architectural pour les points d'entrée.



Améliorations routières à Détroit

En reconnaissance du rôle du quartier sud-ouest de Détroit en tant que communauté passerelle vers les États-Unis et conformément aux exigences énoncées dans la déclaration finale d'impact environnemental, l'APWD investi dans des améliorations routières près du point d'entrée américain. Voici quelques-uns des points saillants des travaux qui seront entrepris par Bridging North America :

- **PONTS PIÉTONNIERS** : Cinq nouveaux ponts piétonniers seront construits par-dessus de l'autoroute interétatique 75 et dans certains cas, par-dessus les allées de service. Chaque pont sera aligné à toutes les pistes multi-usage de la zone. Les points d'accès comprennent les rues Beard, Waterman, Solvay, Junction et Lansing. Le pont piétonnier identifié par la déclaration d'impact environnemental de 2008 au niveau de la rue Morrell a été déplacé vers la rue Junction en réponse à d'extensives consultations communautaires.
- **BARRIÈRES DÉCORATIVES** : Des clôtures décoratives de sécurité seront installées autour du périmètre nord, est et ouest du PDE américain en plus d'un aménagement paysager irrigué afin d'offrir une zone tampon de plus pour la communauté. Un mur périphérique esthétique sera installé le long de l'avenue Jefferson pour compléter les installations avoisinantes. De nouvelles clôtures décoratives de sécurité seront installées le long du côté sud de l'avenue Jefferson Ouest adjacent au Historic Fort Wayne et répondant aux critères de l'étude du bureau de la préservation historique de l'état.
- **PISTE CYCLABLE DE LA RUE FORT** : Une piste cyclable protégée d'une largeur de six pieds sera installée le long des deux côtés de la rue Fort, entre les rues Green et Junction. Les pistes cyclables seront séparées de la circulation par une zone tampon surélevée d'une hauteur minimale de trois pieds. Des panneaux de signalisation pour les cyclistes seront également requis à des intersection afin de séparer les véhicules.
- **ARBRES** : Des arbres d'ombrage à feuilles caduques seront plantés le long de la promenade entre le trottoir et la route, tous les 25 pieds entre les rues Springwells et Clark. Un traitement semblable sera réalisé à partir du PDE américain jusqu'aux jonctions de l'autoroute interétatique au niveau des rues Green, Campbell et Junction, le long de l'avenue Jefferson et le long de la rue Fort, entre les rues Green et Junction.
- **TROTTOIRS ACCESSIBLES CONTINUS** : Un trottoir continu entièrement accessible sera construit le long du côté urbain de l'allée de service et entre l'allée de service et la principale voie de l'I-75 afin de relier l'entrée de chaque pont piétonnier à l'intersection la plus proche ou à un passage à niveau muni de feux de signalisation. Des feux de signalisation compte à rebours pour les piétons seront installés à toutes les intersections signalisées et aux traverses piétonnières le long des voies de service.
- **VOIE VERTE** : Une voie verte sera construite dans le but de relier les piétons et les cyclistes du Pont international Gordie-Howe aux passages de l'autoroute I-75 au niveau de la rue Green et au nouveau pont piétonnier qui sera installé à la rue Junction. Le design routier comprendra des points de transfert sécuritaires de sentiers hors piste à des pistes cyclables routières avec un système de signalisation adéquat afin de faciliter le transfert pour les usagers.



Améliorations de la rue Sandwich

En reconnaissance du rôle de Sandwich en tant que communauté passerelle vers le Canada et en réponse à une consultation publique l'APWD investi dans des travaux d'amélioration de la rue Sandwich dans le cadre du projet du Pont international Gordie-Howe. Voici quelques-uns des points saillants des travaux qui seront entrepris par Bridging North America le long du couloir de la rue Sandwich :

- **LIVRAISON** : Ces améliorations sont effectuées en plus des initiatives qui seront entreprises dans le cadre du Plan d'avantages pour la communauté. Ces travaux représentent un investissement potentiel de 12 millions \$. Les travaux de construction devraient débuter en 2020, à la suite de consultations.
- **EMPLACEMENT** : Environ 3 km de la rue Sandwich, à partir de l'intersection rue Sandwich et autoroute Ojibway jusqu'au rond-point de l'avenue Rosedale, seront touchés par des travaux de réfection.
- **DESIGN** : Des améliorations au design du couloir de la rue Sandwich seront alignées au plan d'amélioration de la communauté de la ville de Sandwich, au plan de district de conservation du patrimoine de Sandwich, et aux lignes directrices d'aménagement urbain de la ville de Sandwich.
- **AMÉLIORATIONS ROUTIÈRES** : Le couloir de la rue Sandwich sera entièrement repavé conformément aux normes municipales. Toutes les entrées commerciales et résidentielles sous emprise municipale seront également remplacées.
- **PAYSAGE DE RUE** : L'intégration d'éléments paysagers de rue attrayants dans les améliorations du couloir de la rue Sandwich, comprenant comme des jardinières, des bancs, des poubelles, etc., sera prise en considération.
- **ACCESSIBILITÉ** : Tous les trottoirs du couloir de la rue Sandwich seront remplacés et répondront aux normes d'accessibilité.
- **AMÉLIORATIONS AU NIVEAU DES INTERSECTIONS** : Des avancées de trottoir seront intégrées à certaines intersections pour rehausser le niveau de sécurité des piétons lorsqu'ils traversent la route. Certaines intersections au sein de la section désignée de parcours des camions seront également touchées par des améliorations afin d'accueillir les déplacements des camions.



Rravaux préparatoires achevés

Des progrès significatifs ont été réalisés dans le but de rendre un chantier près pour la construction à Bridging North America. À ce jour, plus de 350 millions \$ ont été investis dans la préparation des terres canadiennes et américaines requises pour la construction. Jetez un coup d'œil à certains des progrès accomplis :

Point d'entrée canadien

- **3 km (1,8 milles)** de nouvelles routes d'accès pour les commerces et propriétés adjacentes complétés
- Plus de **1 million de tonnes** de remblai ont été placés dans le but de niveler et de sculpter le site.
- Plus de **27 km (presque 16 milles)** de câbles ont été déplacés
- Plus de **902 tonnes** de déchets ont été recueillies
- **Trois** pylônes de transmission ont été construits dans le cadre d'activités de transmission et de distribution d'hydro-électricité
- Construction de **deux** nouveaux bassins de gestion des eaux pluviales et réhabilitation du drain Broadway terminées
- Plus de **6 km (plus de 3,5 milles)** de gazoducs ont été installés pour répondre aux besoins actuels et futurs.
- À ce jour, plus de **4,6 km (presque 3 milles)** de clôture d'exclusion ont été installés pour limiter l'accès au site par des espèces en péril, d'autres animaux sauvages et des personnes.

Point d'entrée américain

- **96 %** des propriétés requises pour les composantes américaines du projet ont été acquises / mises sous contrôle
- **93 %** des déménagements de résidents et de commerces ont été réalisés
- **263** édifices ont été démolis sur des propriétés contrôlées par le MDOT
- Plus de **9 144 m (plus de 30 000 pieds)** de câbles électriques installés
- Plus de **1 235 mètres cubes (6,640 verges cubes)** de déchets ont été retirés de parcelles vacantes de terre
- Plus de **4 600** arbres ont été retirés des terres déjà acquises pour le projet
- **Huit** nouvelles canalisations d'égout ont été construites sur une portion de l'autoroute interétatique 75
- Plus de **1 600 pi (plus d'un demi mille)** de conduites et de ponceaux ont été installés
- Plus de **2 347 mètres (plus de 2 km)** de gazoducs ont été installés pour répondre aux besoins actuels et futurs



Travaux aux É.-U. : 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.
- 636 parcelles de terre sont requises pour le projet du Pont International Gordie Howe.
- À ce jour, le MDOT a acquis et/ou contrôlé de 96 % 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

96 % de la propriété totale
acquise/contrôlée

En date du 18 novembre 2018,
263 structures ont été démolies ou sont en
cours de démolition



Démolition et mesures de sécurité

- Le MDOT et ses partenaires dans le projet œuvrent pour s'assurer que les démolitions sont effectuées d'une manière économique et sécuritaire qui réduit le niveau de perturbation pour la communauté.
- Toutes les démolitions sont réalisées conformément aux lignes directrices locales, étatiques et fédérales. La démolition est effectuée aussitôt que possible après l'évacuation d'une propriété.
- Une fois qu'une parcelle est 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 sont entreprises dans les 12 heures suivant la libération d'une parcelle.

Les mesures suivantes sont mises en place afin de minimiser les impacts de la démolition sur la communauté :

- Les propriétaires de terres adjacentes sont avisés à l'avance d'une démolition prévue.
- Des mesures d'élimination de la poussière sont en place tout au long des activités de démolition.
- Les questions de circulation et de mobilité pour les commerces et les résidents sont prises en considérations.
- Des agents de sécurité patrouille la zone.
- Les renseignements généraux sur les démolitions sont mis à jour chaque semaine sur le wdbridge.com/fr.



Calendrier de construction

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Démarrage du projet	[Barre bleue couvrant 2018]						
Conception	[Barre bleue couvrant 2018, 2019, 2020]						
Construction	[Barre bleue couvrant 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, début 2024]						
Transmission et mise en service						[Barre bleue couvrant fin 2023, début 2024]	

- La durée estimée de la construction est de **74 mois**
- Le Pont international Gordie-Howe devrait être ouvert à la circulation à la fin de **2024**.



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, le MDOT et Bridging North America 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 l'entreprise de services publics si vous avez des questions ou des inquiétudes concernant des travaux d'entreprise 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 www.facebook.com/WDBABridge www.youtube.com/search?q=WDBA

WDBA APWD
WINDSOR-DETROIT BRIDGE AUTHORITY | AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

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.



Construction à venir

Travaux en cours au Canada et aux États-Unis

Conception : Faire progresser la conception de 30 % à prête pour la construction

Études : Des équipes examinent les limites de propriété, les détails du site, vérifient les conditions




















Exploration géotechnique : Des équipes forent le sol pour en étudier et vérifier les conditions

Préparation du site : Nettoyage et essouchement, installation de clôtures de construction et contrôles de l'érosion et de la sédimentation

Consultation publique

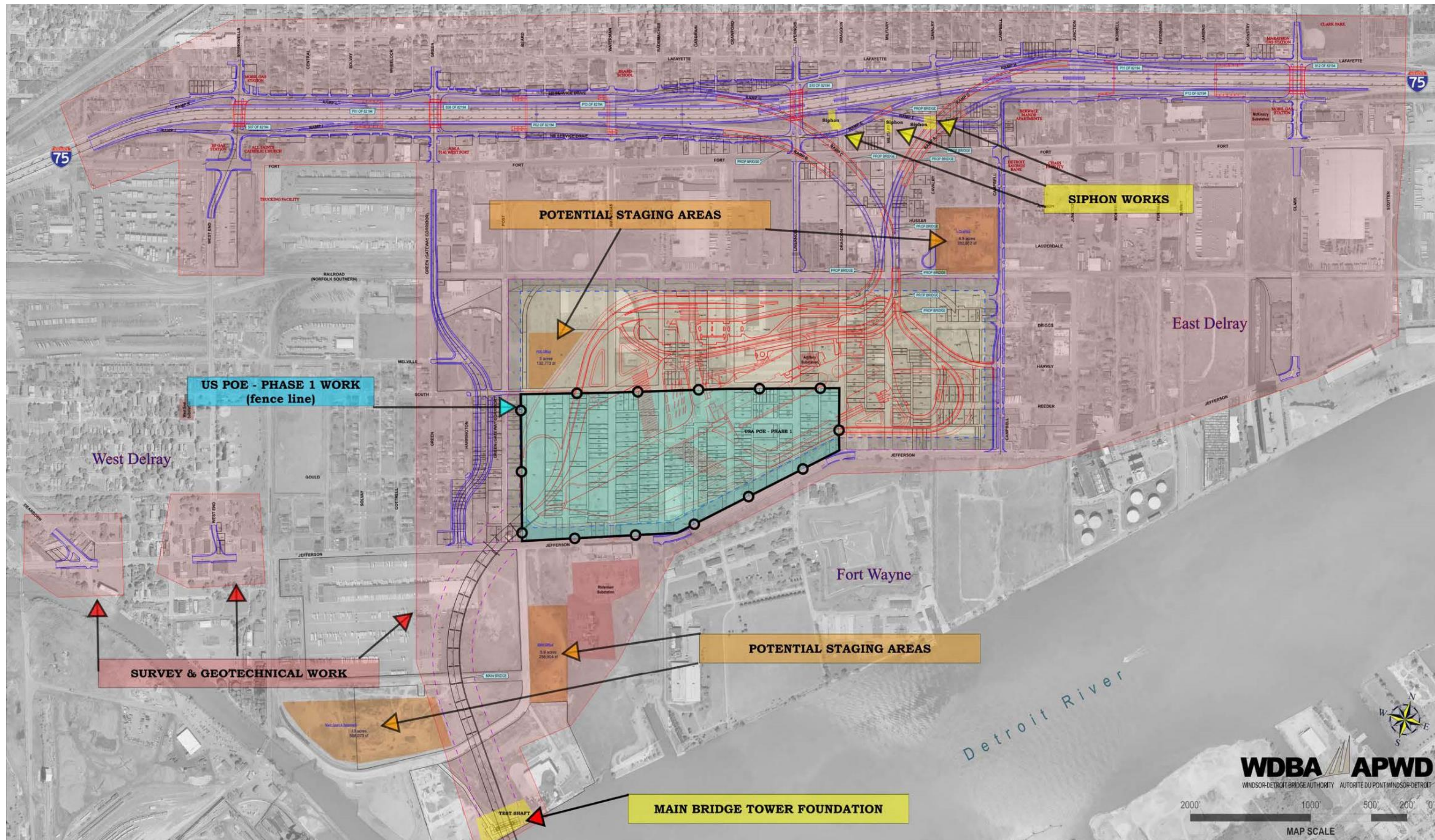
Suivi et atténuation des travaux de construction

Activités à venir au premier trimestre de 2019

- | | | |
|---|---|--|
|  |  | La conception se poursuit : Faire progresser la conception de 30 % à prête pour la construction |
|  |  | Études : Des équipes examinent les limites de propriété, les détails du site, vérifient les conditions |
|  |  | Études et déplacements de services publics |
|  |  | Nettoyage du site et activités précédant la construction |
|  |  | Installation de clôtures |
|  |  | Mise en place de bureaux sur le chantier et de zones de rassemblement : Installation de clôtures et de bureaux mobiles |
|  |  | Test des piliers pour les fondations du pont : Intégrité et assurance qualité de la condition des piliers et du sol |
| |  | Travaux préliminaires sur l'échangeur I-75 |
| |  | Fermetures de routes au PDE américain |
| |  | Travaux de siphonnage et d'égouts près du PDE américain : Travaux de renforcement de conduites existantes près du PDE et de l'échangeur I-75 |
|  |  | Suivi et atténuation des travaux de construction |



Emplacements des travaux de construction de la phase 1 aux États-Unis



- La phase 1 de clôture du PDE américain devrait être effectuée tôt en 2019.
- Toutes les zones à l'intérieur des clôtures peuvent être utilisées comme aires de dépôt et de rassemblement pour le stockage d'équipements et de matériaux de construction.
- D'autres zones pourraient s'avérer nécessaires à l'extérieur du site clôturé. Tel qu'illustré, des emplacements potentiels pouvant être utilisés ont été identifiés.
- Des mesures seront prises dans le but de minimiser l'impact des travaux de construction sur les résidents et commerces adjacents.

- Le public sera tenu informé des travaux à venir dans leur quartier.

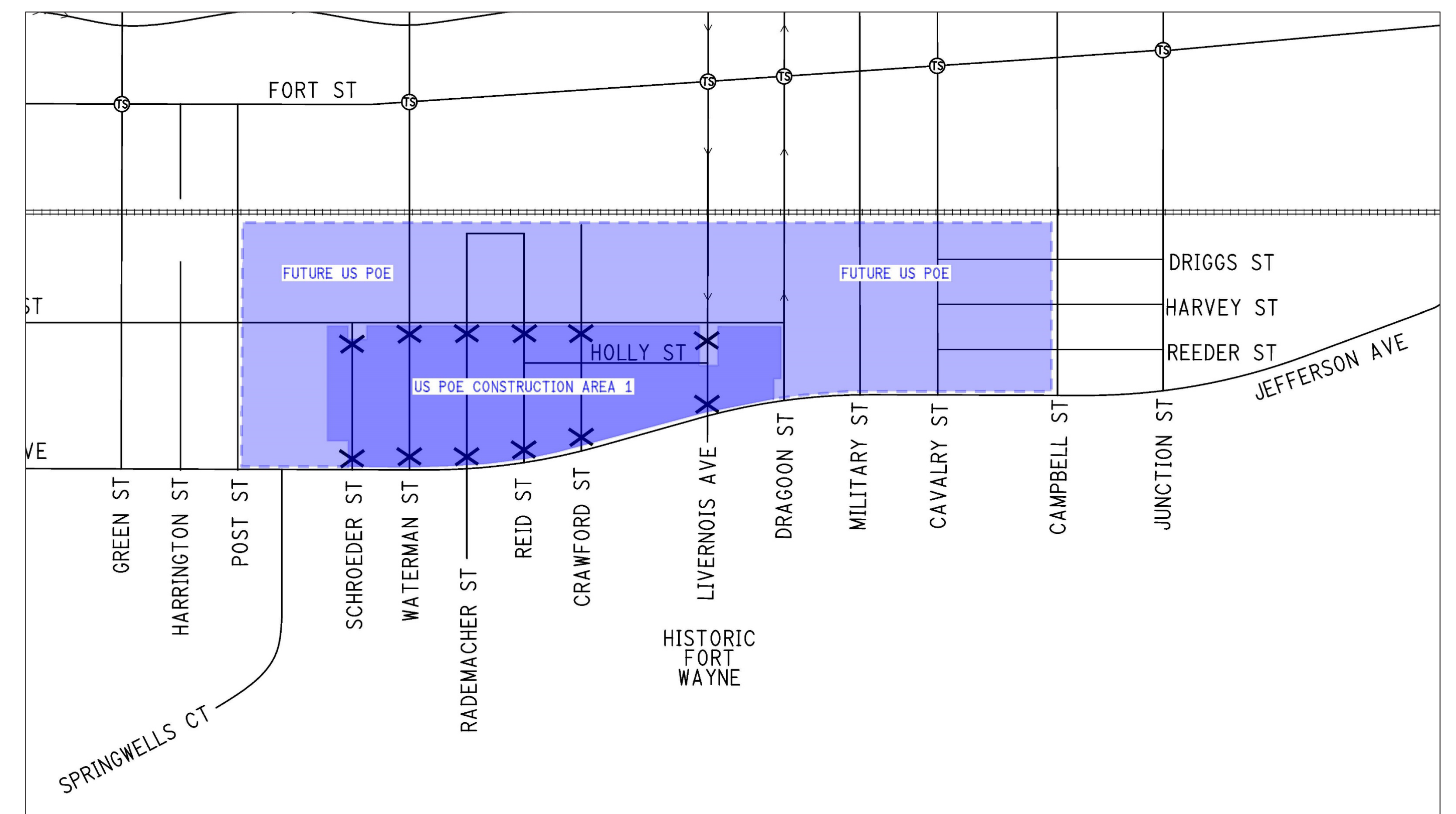


Fermetures de routes à venir

La construction du point d'entrée américain nécessitera la fermeture permanente d'un nombre de routes qui se trouvent sur le territoire du projet. La première partie de ces fermetures devrait se produire en début 2019. Les routes suivantes seront fermées de façon permanente :

Entre l'avenue Jefferson et la rue South :

- Rue Schroeder
- Rue Waterman
- Rue Rademacher
- Rue Reid
- Rue Crawford
- Avenue Livernois
- Rue Holly
- Buelow Court



L'accès aux propriétés adjacentes sera maintenu et les itinéraires de détour seront affichés.

Une fois le calendrier confirmé, d'autres consultations et préavis seront offerts.



Atténuation des impacts de la construction

L'Étude sur le Passage frontalier de la rivière Détroit est une étude environnementale binationale exhaustive qui a identifié des exigences à respecter pour atténuer de potentiels impacts négatifs d'un nouveau passage. L'APWD et Bridging North America s'engagent à minimiser les perturbations aux communautés et à l'environnement, et mettront 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 certaines des mesures d'atténuation requises au Canada ou aux États-Unis, selon le cas.

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

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

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

Archéologie/protection des ressources culturelles

- Continuer d'entreprendre des recherches archéologiques et patrimoniales
- Signaler les découvertes archéologiques inattendues aux agences appropriées pendant la phase de construction

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



Canada : Respecter l'environnement

Les terres qui entourent le point d'entrée canadien hébergent plusieurs espèces à risque, végétales et animales. L'APWD a l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'atténuation des impacts environnementaux en vertu de la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce.



- Les espèces de plantes à risque et caractéristiques de l'habitat trouvées et retirées avant la construction sont, entre autres :
 - 2 127 rhizomes d'asters très élevés
 - 497 groupes de bulbes de liatris à épi
 - 10 chicots féviers
 - Plus de 2 000 graines de plusieurs herbes longues de prairie indigènes
- Deux espèces de serpents à risque - la couleuvre fauve et la couleuvre à petite tête - sont réputées vivre sur le territoire du PDE.
- Aucune espèce de serpents à risque n'a été trouvée au sein du périmètre du PDE lors d'activités de sauvetage de serpents complétées en 2016.
- Les équipes qui travaillent sur les terres du PDE sont formées pour répondre de manière appropriée si elles rencontrent une espèce de serpent à risque ou d'autres espèces.
- Les améliorations apportées au drain Broadway jouent un rôle clé dans le système de gestion des eaux pluviales du PDE. Des bassins de gestion des eaux pluviales recueillent et nettoient l'eau de la voie d'accès périmétrique et la vide dans le drain Broadway. L'eau se déverse ensuite dans la rivière Détroit.
- Le drain actuel a été reconstruit pour offrir un habitat pour les poissons et la faune, y compris un hibernacle pour serpents.



Indemnités pour la communauté : Intégrer le Pont international Gordie-Howe dans la région

Une caractéristique clé du projet est l'intégration d'un Plan d'indemnités pour la communauté qui aura un impact positif sur les communautés à Windsor et Détroit et qui reflète ce que nos intervenants ont indiqué être important pour eux. Les indemnités communautaires sont des possibilités identifiées pouvant faire progresser les conditions économiques, sociales ou environnementales des communautés locales. L'intégration d'un Plan d'indemnités pour la communauté comme partie intégrante du projet du Pont international Gordie-Howe a ses origines dans l'accord de croisement Canada-Michigan de 2012.

VISION : Dans le cadre du projet du Pont international Gordie-Howe, le plan d'avantages pour la communauté :

- Offrira des opportunités économiques dans les communautés hôtes
- Contribuera de façon positive à des programmes de développement de la main-d'œuvre
- Sera source d'améliorations au voisinage;
- Assurera des engagements clairs et une responsabilisation de la part de toutes les parties envers sa livraison.

CADRE DE TRAVAIL : Depuis 2015, plus de 230 suggestions d'intervenants du Michigan et de l'Ontario ont été reçues à des fins de considération. Pour faire en sorte que cette vision soit atteinte, les principes du cadre I-Care seront suivis.

INTÉGRÉES

Les indemnités pour la communauté seront une composante intégrale du projet accomplie au cours des périodes de design, construction et opération.

COLLABORATIVES

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

RÉGIONALES

Les indemnités 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.

ENTREPRENANTES

Sources d'entrepreneuriat - Les indemnités 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.



Indemnités pour la communauté : Composantes du plan

Le Plan d'avantages pour la communauté pour le projet du Pont international Gordie-Howe est constitué de deux composantes :



Indemnités pour la communauté : Consultation

ÉVALUATION D'INITIATIVES D'AVANTAGES POUR LA COMMUNAUTÉ

CONSULTATIONS CONTINUES

D'autres consultations seront tenues avec la communauté et des autorités pertinentes afin de discuter d'initiatives d'avantages pour la communauté proposées sur une période de six mois suivant la clôture financière. Le Plan final d'avantages pour la communauté sera présenté au public tôt en 2019.

PARTICIPATION DU PUBLIC

Un groupe communautaire local composé d'intervenants sera formé afin de travailler en tant que partenaires informels dans la phase de mise en place du Plan d'avantages pour la communauté.

DECLARATION

Le Plan d'avantages pour la communauté comprendra une structure robuste de documentation, de suivi et de compte-rendu qui fait preuve d'une responsabilisation envers la région. Ce Plan d'avantages pour la communauté sera affiché sur le site Web une fois complété, tout comme le seront les rapports trimestriels.



Consultation et communication

La consultation du public se poursuivra au Canada et aux États-Unis tout au long des phases du projet et ce, sur plusieurs sujets avant la mise en œuvre, notamment :

- 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

PROTOCOLE DE GESTION DES PLAINTES

L'APWD agira comme source première pour répondre à toutes les questions du public et d'intervenants.

Vous avez une question ou des préoccupations?

- 1-844-322-1773
- info@wdbridge.com
- Planifiez une rencontre individuelle.

Notre objectif est de prendre connaissance de toutes les questions du public dans un délai de 24 heures et de donner une réponse détaillée dans un délai de trois à cinq jours ouvrables.

Toutes les informations seront colligées conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (Canada, fédérale) et la *Protection of Privacy Act* (Michigan)



Restez en contact

L'APWD établit des liens avec la communauté et ses intervenants à mesure qu'elle œuvre à bâtir le projet du Pont international Gordie-Howe. Vous pouvez nous contacter de nombreuses façons.

