
Document d'information

le 3 mars 2008

Le Partenariat frontalier pour le transport

L'étude du passage international de la rivière Detroit (PIRD) est réalisée par le Partenariat frontalier pour le transport. Ce partenariat, qui représente les gouvernements du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan, va de l'avant pour assurer le transport sûr, efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises à la frontière canado-américaine dans la région de la rivière Detroit afin d'appuyer les économies régionales, provinciales, étatiques et fédérales.

L'étude du PIRD

Ce projet international d'amélioration des transports exigera les approbations des gouvernements des deux pays. Le Partenariat a établi un processus de coordination qui permettra la sélection conjointe, pour la construction du passage, d'un emplacement recommandé qui satisfait aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* (LEE) de l'Ontario, de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et de la *National Environmental Policy Act* (NEPA) des États-Unis.

Le groupe d'étude du PIRD est parfaitement décidé à travailler avec le public, les collectivités et les groupes intéressés du comté de Windsor-Essex à trouver une solution avec l'avis des partenaires américains pour répondre au mieux aux futurs besoins de transport tout en réduisant au minimum les répercussions sur les collectivités. Le groupe d'étude canadien a participé à ce jour à près de 250 séances de consultation.

Calendrier du projet

En étroite collaboration avec ses partenaires américains, le groupe d'étude canadien a coordonné les études faites des deux côtés de la frontière et défini des échéances et des jalons communs :

Juin 2005	La détermination de 15 passages possibles.
Novembre 2005	L'analyse et l'évaluation des 15 passages possibles ont abouti à la définition du secteur dont on poursuivrait l'analyse.
Mars 2006	Le groupe d'étude a annoncé certaines options quant aux routes d'accès, aux aires de service et aux passages.
Août 2007	L'analyse de cinq solutions de rechange relatives à la route d'accès a été effectuée, et la solution de la promenade a été exposée à des séances d'information publique.

Maintenant que les études des fondations détaillées sont terminées, le groupe d'étude du PIRD a encore franchi une autre étape importante du projet.

Études des fondations

Les emplacements envisagés pour le passage dans le cadre des études des fondations comprennent l'emplacement B, à partir du sud de l'avenue Prospect à Windsor au nord de l'île Zug près de Lafarge Cement à Detroit, et l'emplacement C, à partir du sud de l'avenue Prospect à Windsor jusqu'au nord de Fort Wayne, adjacent à l'usine Mistersky à Detroit.

Les travaux exécutés pour l'évaluation géologique et géotechnique des divers emplacements possibles du passage ont consisté dans un programme de sondages en profondeur, de diagraphies géophysiques de fond, de levés sismiques puits-à-puits, de levés de sismique réflexion de surface, d'analyses numériques et de recherches historiques.

Le 6 septembre 2006, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont annoncé le début d'un programme d'analyse de sondages en profondeur afin de mieux comprendre la stabilité de la roche en place dans les secteurs où l'on pourrait construire un nouveau pont international sur la rivière Detroit.

Le programme d'analyse de sondages en profondeur comptait trois parties.

Première partie : Le forage de 12 trous de sonde en profondeur dans la partie canadienne de la rivière. Chaque trou a été foré jusqu'à une profondeur de 500 m (1 640 pi). Les opérations de sondage ont pris fin en août 2007.

Deuxième partie : La réalisation des essais géophysiques et autres dans chaque trou de sonde. Les outils géophysiques sont semblables à un tomogramme, qui s'obtient en envoyant des signaux à travers un objet dans diverses directions pour tracer une coupe de cet objet (dans ce cas, une masse rocheuse). Les résultats d'un levé puits-à-puits a permis de relever les anomalies possibles entre des trous de sonde et d'illustrer les diverses couches rocheuses. Les essais géophysiques et autres ont été menés à terme en septembre 2007.

Troisième partie : L'interprétation et l'analyse des résultats du programme de sondages et du programme d'essais géophysiques par les groupes d'experts-conseils, ainsi que l'examen approfondi du Groupe consultatif de géotechnique. Cet examen a été terminé en février 2008.

Groupe consultatif de géotechnique

Le Groupe consultatif de géotechnique a été formé pour donner des avis techniques sur l'élaboration du programme des études des fondations et examiner les conclusions des explorations géotechniques, des essais et des analyses effectués par les groupes d'étude canadien et américain. Il se compose d'experts en géotechnique, en géophysique, en fondations, en mines et en mécanique des roches du Canada et des États-Unis, dont :

- deux représentants du département des transports du Michigan;
- deux représentants de la Federal Highway Administration des États-Unis;
- deux représentants du ministère des Transports de l'Ontario;
- deux représentants du gouvernement du Canada;
- deux professeurs américains (de l'Université du Michigan et de l'Université du Kansas);
- deux professeurs canadiens (de l'Université Queen's et de l'Université de Waterloo).

Le Groupe consultatif de géotechnique estime que la portée du programme des études des fondations et les méthodes de cueillette des données étaient appropriées. Ils ont aussi indiqué que les interprétations et analyses étaient rigoureuses et reflétaient les pratiques ou méthodes les plus récentes du domaine de l'ingénierie et du domaine scientifique que les équipes géotechniques ayant mené les études des deux côtés de la rivière avaient utilisées pour formuler leurs conclusions. Le 13 février 2008, le Partenariat frontalier pour le transport a publié les conclusions du Groupe consultatif de géotechnique.

Prochaines étapes

Les groupes canadien et américain évalueront les renseignements recueillis par l'équipe de géotechnique et examinés par le Groupe consultatif de géotechnique, ainsi que l'analyse des sept principaux éléments des aires de service et du passage. Les renseignements recueillis permettront aux groupes d'étude de prendre des décisions éclairées à propos du passage, y compris :

- l'élaboration de stratégies d'atténuation au niveau de la conception et de la construction;
- l'apport d'améliorations à l'emplacement du pont;
- la réalisation accélérée d'autres études des fondations, guidées par les résultats des travaux actuels.

Cette évaluation aboutira à la sélection de l'option privilégiée sur les plans technique et environnemental, qui comprendra un passage, une aire d'inspection et une route d'accès, au printemps de cette année.

Pour des renseignements sur l'étude binationale du PIRD, y compris les rapports, les plans de travail, les cadres de référence des évaluations environnementales, les cartes et les avis de réunions publiques, veuillez visiter le site Web du Partenariat frontalier pour le transport au www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fre.