

BIENVENUE À LA 2^e JOURNÉE D'ACCUEIL ET D'INFORMATION PORTANT SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE TRAVERSÉE INTERNATIONALE DE LA RIVIÈRE DÉTROT

Les 29 et 30 novembre, et le 1^{er} décembre 2005

>> Prière de vous inscrire <<

Des membres de l'équipe de projet sont disponibles pour répondre à toutes questions et préoccupations

Prière de noter que certains matériels d'information sur les cartes (cartouches, tableaux et images) ne sont disponibles qu'en anglais seulement.

L'ÉQUIPE DE PROJET



Le Partenariat représentant les gouvernements du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan va de l'avant et entreprend la phase Évaluation environnementale (ÉE) du projet de Traversée internationale de la rivière Détroit visant à améliorer le débit de circulation et les échanges commerciaux à la frontière Windsor-Détroit.

Le Ministère des Transports de l'Ontario (MTO) assume le leadership du programme de travail canadien, de concert avec Transport Canada. Le Michigan Department of Transportation (MDOT), en collaboration avec l'U.S. Federal Highways Administration, assume le leadership du programme de travail U.S.

Les services de la firme URS Canada Inc. furent retenus pour soutenir les efforts du MTO dans la planification des tracés routiers et pour l'évaluation environnementale en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* (LÉEO) et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE). Le MDOT aura également retenu les services d'une équipe d'Experts-Conseils pour élaborer la planification routière du côté américain de même qu'une étude d'impact environnemental répondant aux exigences de la NEPA (National Environmental Policy Act).

- L'objectif recherché dans ce passage frontalier nouveau ou agrandi de la rivière Détroit avec raccordements aux systèmes autoroutiers en Ontario et au Michigan consiste à procurer une traversée sûre, efficiente et sécuritaire aux personnes et aux marchandises à la frontière canado-américaine dans la région de la rivière Détroit afin de favoriser les économies de l'Ontario, du Michigan, du Canada et des U.S.A.
- Afin d'atteindre ses objectifs, cette étude doit tenir compte des besoins régionaux suivants en matière de transport et de mobilité :
 - Procurer un accroissement de la capacité de traversée frontalière afin de répondre à l'augmentation à long terme de la demande de déplacements;
 - Améliorer la connectivité inter-systèmes afin de favoriser le débit continu des personnes et des marchandises ;
 - Améliorer les opérations et la capacité de traitement à la frontière, et
 - Fournir des options de traversée frontalière raisonnables et sécuritaires (redondance systémique dans le réseau).
- Compte tenu de l'importance de ce corridor commercial pour les économies locales, régionales et nationales, et pour prévenir les effets négatifs de la congestion routière et des opérations médiocres, les gouvernements partenaires doivent prendre toutes les mesures raisonnables pour réduire les possibilités de perturbation du transport dans ce corridor.

L'étude TIRD aura pour effet de :

- Coordonner les programmes de travail au Canada et aux U.S.A. ;
- Explorer les attributs des options routières et transfrontalières, non seulement sur le plan de l'ingénierie, mais aussi sur le plan social, économique, culturel et environnemental ;
- Présenter et offrir à l'examen du public l'évaluation des impacts directs et indirects des options retenues ;
- Incorporer les intrants du public et des organismes dans le processus décisionnel et dans le développement des mesures d'atténuation.

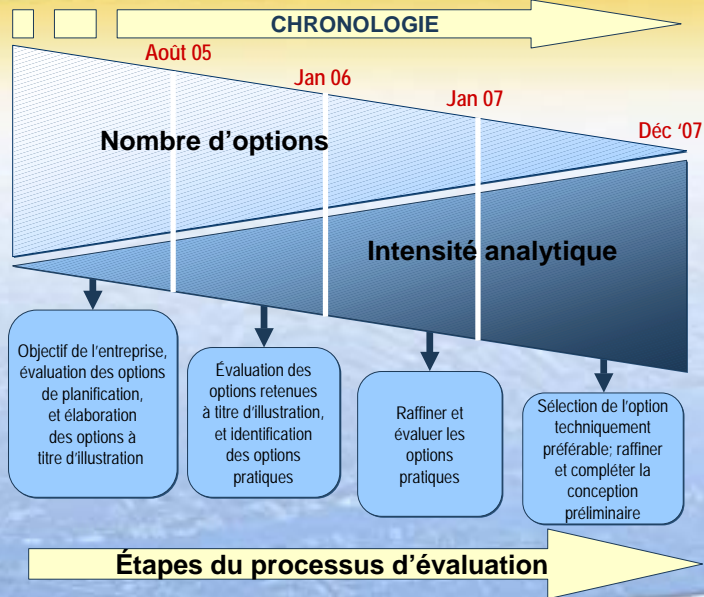
Les activités de consultation s'attacheront globalement à explorer les principaux repères que sont :

Caractéristiques, avantages et contraintes de l'aire d'étude	Avril 05	Premier appel au public
Échantillon initial des choix de traversée, des emplacements des plaza et des voies d'approche au Canada et aux U.S.A.	Juin 05	Première journée d'accueil et d'information
Échantillon définitif des choix	Nov./Déc. 05	Deuxième journée d'accueil et d'information
Options spécifiques de traversée, de plaza et de voies d'approche (routières)	Mars 06	Troisième journée d'accueil et d'information
Résultats des évaluations sur les plans social, économique, environnemental et sur le plan de l'ingénierie	Décembre 06	Quatrième journée d'accueil et d'information
Traversée, plaza et voies de raccordement privilégiées au Canada et aux U.S.A.	Printemps 07	Cinquième journée d'accueil et d'information
Finalisation des mesures techniques (génie) et d'atténuation	Été 07	Sixième journée d'accueil et d'information
Étude des documents et soumission aux approbation	Fin de 07	Examen Public

nous en sommes là

De plus, d'autres activités de consultation seront tenues tout au long du projet. Pour tout savoir à propos des activités à venir, prière de s'inscrire à la liste des interlocuteurs ou encore de visiter le site web du projet.

- Les processus d'élaboration des options et d'évaluation reposent tous deux sur la focalisation des détails après avoir exploré les perspectives plus larges.



Le processus d'évaluation des options proposées à titre illustratif a fait usage de deux méthodes : la méthode de l'argument pondéré (ou motivé) et la méthode arithmétique. L'approche par argument pondéré (le pour et le contre) fut la principale méthode d'évaluation employée pour sélectionner les options à soumettre plus avant à l'analyse arithmétique ; cette dernière vise à valider les résultats de l'évaluation par la méthode de l'argument pondéré.

Méthode de l'argument pondéré:

Evalue les avantages et les désavantages de chaque option, ainsi que la portée relative des impacts. La logique mise à contribution pour choisir les options retenues de préférence à d'autres procède des critères suivants :

- Importance nationale et internationale de cette traversée ;
- Directives et politiques gouvernementales ; réglementations législatives ;
- Usage actuel des sols et politiques municipales (planification urbaine);
- Considérations techniques (pourcentage d'efficacité dans la solution aux problèmes de transport identifiés);
- Problématiques et préoccupations identifiées au cours de la consultation ;
- Expertise de l'équipe de projet.

Méthode arithmétique:

Tient compte du niveau d'importance de chaque attribut environnemental (pondération ou poids) et de l'ampleur de l'impact ou de l'avantage (rang). En général, l'on accorde plus de poids aux caractéristiques perçues comme plus importantes dans l'évaluation des impacts. Des scénarios pondérateurs ont été élaborés à partir des rétroactions qui nous sont parvenues du grand public et des intervenants.

- Des valeurs furent assignées par des spécialistes qualifiés dans l'équipe de projet et qui détiennent l'expertise en matière d'évaluation des impacts ;
- Les impacts relatifs varient entre positifs (avantageux pour l'environnement) à négatif (nuisible à l'environnement) ;
- Echelle de classement de 1 jusqu'à 7 utilisée pour identifier l'ampleur d'un impact ou d'un avantage, comme suit:

1 = impact majeur	4 = neutre/pas d'impact	5 = avantage mineur
2 = impact moyen		6 = avantage moyen
3 = impact mineur		7 = avantage majeur
- La pondération fut multipliée par le rang afin d'obtenir un résultat pondéré. Pour déterminer l'option privilégiée, ces résultats pondérés furent comparés.

Résultats de la pondération des facteurs

L'évaluation des options pour la plaza, la traversée et les voies d'approche routières ont tenu compte de l'ampleur des impacts selon les options, mais aussi de l'importance relative de ces impacts. Chaque facteur fut évalué (sur une échelle de 0 à 100) afin de déterminer son niveau relatif d'importance (pondérations). Le public, les organismes et les autres intervenants ont eu l'opportunité d'évaluer les facteurs par le truchement d'un outil de classement distribué au cours des activités de consultation tenues en juin 2005. Des pondérations séparées furent élaborées pour le public* et pour le Groupe communautaire de consultation*. L'équipe de projet a utilisé les intrants issus des outils de classement pour guider la pondération des facteurs. Au total, 60 outils de classement valides furent reçus en provenance du public et des intervenants. Des représentants du MTO, de Transport Canada et de l'équipe de projet ont collaboré à l'établissement des pondérations de l'équipe de projet. Les résultats de l'exercice de pondération se lisent comme suit :

Facteur	Équipe de projet		Public		CCG	
	Classement	Pondération (%)	Rang moyen (reflet des réponses reçues)	Pondération (%)	Rang moyen (reflet des réponses reçues)	Pondération (%)
Changement dans la qualité de l'air	70	12.39	85	17.31	91	17.30
Protection des caractéristiques de la collectivité et du quartier	90	15.93	80	15.49	73	13.88
Maintien de la continuité des usages du sol, existants et planifiés	70	12.39	62	12.89	72	13.69
Protection des ressources culturelles	70	12.39	66	13.14	69	13.12
Protection de l'environnement naturel	90	15.93	78	16.34	90	17.11
Améliorer la mobilité régionale	100	17.70	76	15.28	78	14.83
Minimiser les coûts	75	13.27	47	9.54	53	10.07
		100		100		100

* Les pondérations du public et du GCC furent déterminées en obtenant la moyenne des résultats des outils de classement individuels et elles ne représentent pas un consensus auquel seraient parvenus les participants à l'étude. Les pondérations reçues du public et du GCC furent utilisées à titre d'intrants pour guider l'équipe de projet dans la détermination de ses pondérations et de l'importance à accorder à chaque facteur pour mener à bien l'évaluation par argument pondéré. L'équipe de projet que les membres du public en général tiennent des vues et des opinions particulières quant à l'importance des différents facteurs.

Séquence d'évaluation

1. L'évaluation des impacts et des avantages fut réalisée en conformité avec les plans de travail environnementaux. Les impacts et les avantages relatifs aux options à titre d'illustration furent identifiés aux termes des facteurs ci-après énumérés:

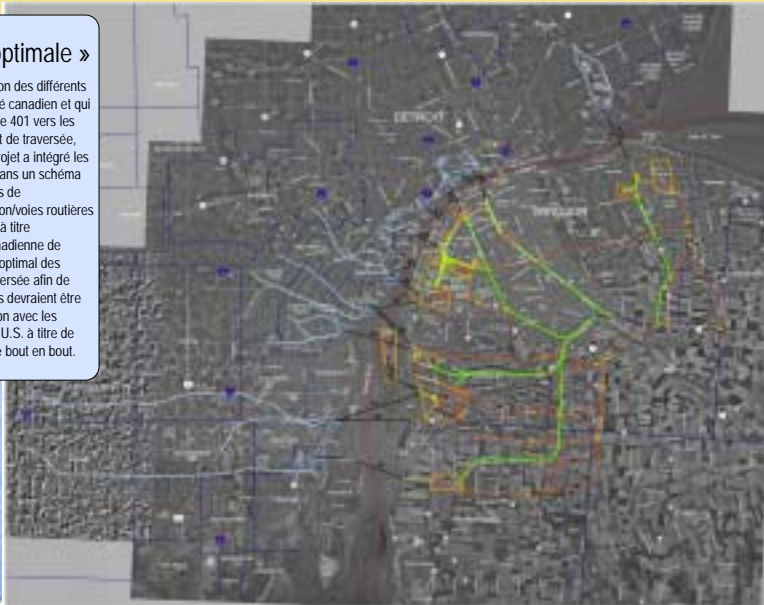
- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Changement dans la qualité de l'air | 5. L'environnement naturel |
| 2. Protection des caractéristiques de la collectivité et du quartier | 6. Mobilité régionale améliorée |
| 3. Continuité des usages du sol | 7. Coût |
| 4. Impacts sur les ressources culturelles | |

L'évaluation des options a pris en compte, à titre de contexte, l'importance nationale et internationale de la traversée de la rivière Détroit aux termes de l'économie, de la sécurité et de la disponibilité d'une capacité de traversée continue de la rivière. Afin qu'elles soient retenues pour étude approfondie, les options devaient au moins satisfaire à l'objectif de l'entreprise.

2. Les équipes de projet du Canada et des U.S.A. ont évalué les résultats de l'analyse des impacts et elles ont recommandé les options à retenir pour étude ou analyse plus approfondie.
3. Le Partenariat a formulé des recommandations eu égard aux options à retenir pour étude ou analyse plus approfondie, fondées sur la compréhension globale des impacts et des avantages des deux côtés de la rivière pour toutes les options.

Évaluation « optimale »

Après analyse et évaluation des différents segments de route du côté canadien et qui se raccordent à l'Autoroute 401 vers les sites proposés de plaza et de traversée, l'équipe canadienne de projet a intégré les plazas et les traversées dans un schéma d'évaluation des systèmes de traversée/plaza d'inspection/voies routières de raccordement retenus à titre d'illustration. L'équipe canadienne de projet a évalué le groupe optimal des systèmes route/plaza/traversée afin de déterminer quelles options devraient être retenues pour comparaison avec les résultats obtenus du côté U.S. à titre de processus d'évaluation de bout en bout.



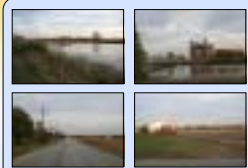
En ce qui a trait aux options du côté sud au Canada, une nouvelle installation de transport régional pas d'avantages à la mobilité régionale. Une nouvelle traversée dans le secteur sud n'attirerait pas suffisamment de circulation pour soulager les traversées actuelles ou pour désengorger les routes qui sont raccordées à ces traversées. Sur la base de l'évaluation de la demande de déplacements à l'horizon 2035, l'Ambascador Bridge, le tunnel Detroit-Windsor et les principales voies routières d'approche vers ces traversées seraient congestionnées et entraîneraient à long terme des retards excessifs durant les périodes de pointe.

Les options U.S. Plaza AC1 et la traversée X6 furent éliminées à cause de leurs impacts inacceptables sur la trame industrielle existante.

- Fighting Island**
- L'orientation nord de l'île recèle un marais significatif pour la Province et une zone environnementale sensible;
 - Les sections centrale et sud ont à ce jour été utilisées pour déposer de déchets alcalins de dimensions variant de 0,5 m à 11 m;
 - La construction de la plaza d'inspection impliquerait l'enlèvement de ces matériaux et leur déplacement vers d'autres secteurs de l'île;
 - Cette plaza et ses traversées représentent des risques élevés de construction sur cette île;
 - Le site CSI de plaza et la traversée X5 furent éliminés du processus d'approfondissement.

Caractéristiques du patrimoine naturel - Toutes les traversées sud, à l'exception de la traversée X1, entraînent un impact sur les zones humides riveraines qui sont déjà sensibles. La traversée X2 à proximité de Turkey Island s'avère l'option qui entraîne les impacts les plus sévères.

La longueur des traversées de la rivière (entre 2 500 m et 4 500 m) ne fut pas considérée en soi comme un désavantage caractéristique de ces options; le coût de construction des structures du pont s'avèrent comparables aux traversées plus courtes mais plus complexes pour la traversée de la rivière dans ses parties plus étroites.



Ce secteur d'Essex County s'avère à prédominance agricole; par conséquent, et en comparaison avec les autres options, une nouvelle route dans ce secteur entraînerait un impact sur très peu de résidences du côté canadien.

Les options transitant à l'est d'Oldcastle se sont avérées plus coûteuses quoiqu'elles entraînent des impacts similaires aux options exploitant le corridor de l'Autoroute 401 vers l'Autoroute 3; ces options ne furent pas retenues pour approfondissement.



Les options routières à privilégier, se raccordant aux traversées X2 et X3, évitent les zones résidentielles le long de Canard River.

Le parcours privilégié à la traversée X1 évite les zones d'exploitation de carrières et entraîne sur les secteurs naturels sensibles de Canard River des impacts moindres que les autres options prises en considération.

RECOMMANDATION - À cause de la nature agricole de l'usage des terres au sud de LaSalle, les options sud entraînent des impacts moindres sur les collectivités que les autres options. Toutefois, dans la mesure où une nouvelle installation de transport ne procurerait pas d'avantages suffisants à la mobilité régionale, l'équipe canadienne de projet n'a pas recommandé que l'une ou l'autre options sud soit retenue pour étude approfondie.

Highway 401 to Detroit River

Factor	Crossing 2.0 Phase C&D Low Impact	Crossing 2.0 Phase C&D Low Impact	Crossing 2.0 Phase C&D Low Impact	Crossing 2.0 Phase C&D Low Impact
Changes to Air Quality	Slight increase in pollutants on a system-wide basis.	Slight to moderate increase in pollutants on a system-wide basis.	Moderate increase in pollutants on a system-wide basis.	Little to increase in pollutants on a system-wide basis.
Community and Neighborhood Impacts	Displacements: 10+ households +5 businesses Disruptions: 10+ households within 250 m of crossing; +5 businesses	Displacements: 10+ households +5 businesses Disruptions: 10+ households within 250 m of crossing; +5 businesses	Displacements: 10+ households +5 businesses Disruptions: 10+ households within 250 m of crossing; +5 businesses	Displacements: 10+ households +5 businesses Disruptions: 10+ households within 250 m of crossing; +5 businesses
Compatibility with Land Use	Connecting route primarily impacts rural areas of LaSalle and Ayrview, which are somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing; low limited impacts on adjacent land use.	Connecting route primarily impacts rural areas/boundary of future urban area of LaSalle, which are somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing; low limited impacts on adjacent land use.	Connecting route primarily impacts rural areas/boundary of future urban area of LaSalle, which are somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing; low limited impacts on adjacent land use.	Connecting route impacts primarily rural areas/boundary of future urban area of LaSalle, which are somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing; low limited impacts on adjacent land use.
Impacts to Cultural Resources	Impacts to 0 ball features, 2 known archaeological sites, moderate potential for impacting unknown sites.	Impacts to 0 ball features, 1 known archaeological site, high potential for impacting unknown sites.	Impacts to 0 ball features, 1 known archaeological site, high potential for impacting unknown sites.	Impacts to 0 ball features, 1 known archaeological site, high potential for impacting unknown sites.
Nature	Loss of 20+ ha of designated undesignated features; direct impacts to 11+ ha of ETS habitat.	Loss of 20+ ha of designated undesignated features; direct impacts to 11+ ha of ETS habitat.	Loss of 20+ ha of designated undesignated features; direct impacts to 11+ ha of ETS habitat.	Loss of 20+ ha of designated undesignated features; direct impacts to 11+ ha of ETS habitat.
Improve Regional Mobility	Provides additional capacity/over crossing; moderate benefits to existing crossings and key connecting roadways in Windsor which operate near capacity during daily peak periods in long term.	Provides additional capacity/over crossing; moderate benefits to existing crossings and key connecting roadways in Windsor which operate near capacity during daily peak periods in long term.	Provides additional capacity/over crossing; moderate benefits to existing crossings and key connecting roadways in Windsor which operate near capacity during daily peak periods in long term.	Provides additional capacity/over crossing; moderate benefits to existing crossings and key connecting roadways in Windsor which operate near capacity during daily peak periods in long term.
Cost	CD&B \$12. Community table includes active rail transit and construction of 2+ km crossing over Detroit River on Canadian side.	CD&B \$10. Community table includes active rail transit and construction of 2+ km crossing over Detroit River on Canadian side.	CD&B \$10. Community table includes active rail transit and construction of 2+ km crossing over Detroit River on Canadian side.	CD&B \$10. Community table includes active rail transit and construction of 2+ km crossing over Detroit River on Canadian side.

Conclusions:
The Southern alternatives generally have lower impacts to community features and have comparable costs and constructability risks compared to the other alternatives. However, these alternatives do not provide adequate improvement to regional mobility in the long term, which is a primary objective of this project. These alternatives are therefore not recommended for continued analysis.

- ¹ Endangered or threatened species
- ² Preliminary planning costs of connecting route, plaza and one-half of crossing

Avec les options de l'est, une nouvelle installation de transport ne procurerait pas d'avantages suffisants à la mobilité régionale. Les traversées existantes et les principales routes desservant ces traversées seraient sollicitées à capacité, ou presque, durant les périodes de pointe des déplacements à l'intérieur même de l'horizon de planification de cette étude, c'est-à-dire 2035. Cela se traduirait par des délais excessifs au cours des périodes de pointe de déplacements. Des améliorations additionnelles seraient alors requises dans le transport pour satisfaire aux besoins de capacité additionnelle aux traversées existantes et dans les voies d'approche routières dans le secteur urbain de Windsor.

L'option est s'est avérée non compatible avec le caractère résidentiel bien établi de Windsor-est, en particulier au nord de l'E.C. Row Expressway. Une nouvelle traversée et une nouvelle plaza en zone riveraine du côté de Windsor-est entraînerait des impacts majeurs sur la collectivité.

L'on trouve de substantiels établissements commerciaux le long de Tecumseh Road et de Lauzon Road.

Le secteur à l'est de Lauzon Road, le long du corridor Manning/Barnwell, est destiné à de futurs développements résidentiels.

La zone au sud de l'E.C. Row le long de Lauzon Road fut retenue comme zone future destinée à l'emploi.

Il s'est avéré qu'un nouveau raccordement routier à l'Autoroute 401 entraînerait des conséquences mineures sur les caractéristiques communautaires tout en démontrant une compatibilité de bon aloi avec les usages du sol actuels et futurs.



Des impacts se feraient sentir sur Kwanis Park dans la zone riveraine et sur Dorwent Park du côté d'E.C. Row/Lauzon Parkway.

L'emplacement CE1 pour la plaza entraîne le déplacement des usages commerciaux à grande surface comme le Wal-Mart, Home Depot, Rona et autres commerces au détail.

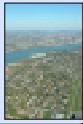
Évaluation des options à titre illustratif, côté canadien, options est – Autoroute 401 vers la rivière Détroit.

Factor	Crossing 2.0 Phase C&D Low Impact
Changes to Air Quality	Slight to moderate increase in pollutants on a system-wide basis.
Community and Neighborhood Impacts	Displacements: 10+ households +5 businesses Disruptions: 10+ households within 250 m of crossing; +5 businesses
Compatibility with Land Use	Connecting route primarily impacts rural areas/boundary of future urban area of LaSalle, which are somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing; low limited impacts on adjacent land use.
Impacts to Cultural Resources	Impacts to 0 ball features, 1 known archaeological site, high potential for impacting unknown sites.
Nature	Loss of 20+ ha of designated undesignated features; direct impacts to 11+ ha of ETS habitat.
Improve Regional Mobility	Provides additional capacity/over crossing; moderate benefits to existing crossings and key connecting roadways in Windsor which operate near capacity during daily peak periods in long term.
Cost	CD&B \$10. Community table includes active rail transit and construction of 2+ km crossing over Detroit River on Canadian side.

- ¹ Endangered or threatened species
- ² Preliminary planning costs of connecting route, plaza and one-half of crossing

RECOMMANDATIONS: Dans la mesure où une nouvelle installation de transport dans ce secteur de la ville ne procurerait pas d'avantages marqués en faveur de la mobilité régionale à long terme, et il s'agit d'un objectif primaire du projet en cours, et compte tenu que cela entraînerait des impacts majeurs sur la collectivité, l'équipe canadienne du projet n'a pas recommandé que l'option est soit retenue pour étude plus approfondie.

Les options X8, X9, X10 et X11 offrent d'importantes améliorations à la mobilité régionale. Ces options, raccourcies par une voie rapide dans le corridor Huron Church/Talbot Road serviraient bien la circulation internationale sur longue distance par camion de même que la circulation transfrontalière des automobiles et des camions. De plus, ces options procurent à la circulation internationale une meilleure capacité de traversée de la rivière en continu ou en mode système.

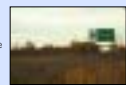


L'option de traversée X11 comporte des impacts sur la collectivité plus élevés que les autres options centrales, incluant les impacts sur les usages du sol et sur les caractéristiques culturelles, à cause de la proximité de la traversée et de la plaza avec les établissements résidentiels et historiques de Sandwich.

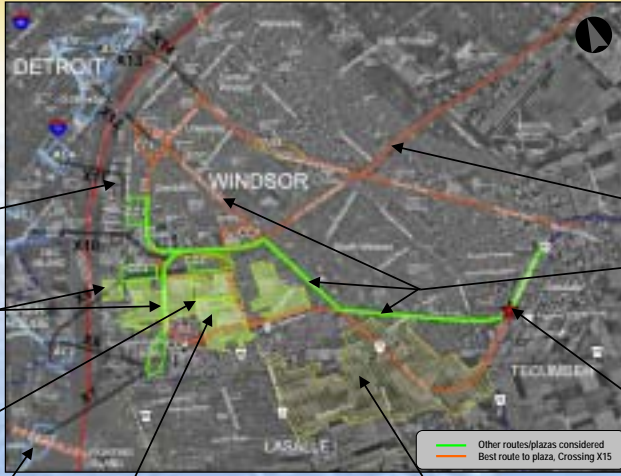


La traversée X9 et la route vers la traversée X8 comportent des impacts négatifs majeurs sur les aires naturelles sensibles le long de la rive.

Un nouveau tracé dans ce secteur morcelait l'Ojibway Prairie Provincial Prairie Reserve et Spring Garden Forest classifiés Zones d'intérêt naturel et scientifique (ZINS) et Régions écologiquement vulnérables (REV). Ceci entraînerait des impacts négatifs majeurs sur l'habitat d'espèces menacées ou en voie de disparition.



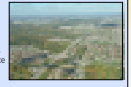
La plaza U.S. AC1 et la traversée X7 sont éliminées à ce stade-ci en raison des impacts inacceptables sur les établissements industriels existants.



Une nouvelle voie rapide dans ce secteur morcelait les zones résidentielles et naturelles, et entraînerait des impacts négatifs sur les caractéristiques et la cohésion communautaires. Les options de traversée X8 et X9 valent la collectivité de Sandwich, mais elles imposent des impacts plus importants sur les éléments naturels, eu égard aux impacts sur l'interdépendance entre les aires naturelles sensibles du secteur Ojibway et les zones riveraines.

La Ville de LaSalle procède à l'application du développement urbain prévu pour la mise en valeur des sols au sud de Talbot Road à titre de zone de croissance urbaine. Une nouvelle auto route dans ce secteur contrevient au zonage municipal planifié pour ce secteur et intervient dans la construction des infrastructures en place pour desservir ces zones de croissance.

L'extension du corridor ferroviaire aux fins de procurer une nouvelle voie rapide de l'Autoute 401 jusqu'à l'E.C. Row Expressway le long du corridor ferroviaire DRTP causerait des impacts majeurs dans les secteurs de commerce et de l'emploi, d'un centre commercial régional, de concessionnaires automobiles et d'autres commerces au détail.



L'E.C. Row Expressway constitue un lien est-ouest vital dans le réseau routier local, autant pour les commerces que pour les résidences.



L'axe Huron Church/Talbot Road agit comme axe primaire de raccordement entre l'Autoute 401 et l'Amberstar Bridge. Ce corridor est caractérisé par des usages du sol et des entreprises desservant expressément les utilisateurs en transit (dépanneurs, restaurants, stations de distribution de carburants).



Terminus existant de l'Autoute 401 – Aujourd'hui, la circulation internationale au long parcours utilise principalement l'axe Huron Church/Talbot Road pour accéder à l'Amberstar Bridge.

RECOMMANDATION: Du côté canadien de la frontière, les options centrales rassembleront le meilleur équilibre entre les avantages pour le transport et les impacts sur les collectivités. L'analyse plus approfondie de ces options centrales offrira la possibilité de réduire les impacts sur l'usage des sols, sur les collectivités et sur les éléments de l'environnement naturel, en plus d'alléger les préoccupations concernant la construction. L'équipe canadienne du projet a par conséquent recommandé que les options de traversée X8, X9, X10 et X11 raccourcies par une voie rapide dans le corridor Huron Church/Talbot Road soient retenues à titre d'options pratiques.

Autouroute 401 vers la rivière Détroit

Factor	Crossing #8-Plaza OC4	Crossing X8-Plaza OC2	Crossing X9-Plaza OC3	Crossing #11-Plaza OC1
Changes to Air Quality	Low impact No noticeable change in regional airshed	Low impact No noticeable change in regional airshed	Low impact No noticeable change in regional airshed	Low impact No noticeable change in regional airshed
Community and Neighborhood Impacts	Medium impact Displacements: 120+ households, 40+ businesses Disruption: 1400+ households within 250 m of construction, 10+ businesses	Medium impact Displacements: 130+ households, 40+ businesses Disruption: 1400+ households within 250 m of construction, 10+ businesses	Medium impact Displacements: 140+ households, 40+ businesses Disruption: 1450+ households within 250 m of construction, 10+ businesses	Medium to high impact Displacements: 110+ households, 40+ businesses Disruption: 1200+ households within 250 m of construction, 10+ businesses
Consistency with LMRD Use	Medium impact Huron Church/Talbot is somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing in active industrial areas; residential consistent	Low impact Huron Church/Talbot is somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing in underdeveloped industrial areas; highly consistent	Low impact Huron Church/Talbot is somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing in underdeveloped industrial areas; highly consistent	Low to Medium impact Huron Church/Talbot is somewhat consistent for a new freeway, plaza and crossing in industrial areas; consistent
Impacts to Cultural Resources	Medium impact Impacts to 1 built feature; 3 known archaeological sites; high potential for impacting unknown sites	Medium impact Impacts to 1 built feature; 3 known archaeological sites; high potential for impacting unknown sites	Medium impact Impacts to 2 built features; 3 known archaeological sites; high potential for impacting unknown sites	Medium-to-high impact Impacts to 1 built feature; 2 known archaeological sites; high potential for impacting unknown sites
Natural Environment	High impact Severe Ojibway features from 1/2-mile front; Loss of approx. 30 ha of designated archaeological features; direct impacts to 25+ ha of ETR ¹ habitat	High impact Potential for severing Ojibway features from 1/2-mile front; Loss of approx. 30 ha of designated archaeological features; direct impacts to 30+ ha of ETR ¹ habitat	Medium impact Loss of 20+ ha of designated archaeological features; direct impacts to 14+ ha of ETR ¹ habitat	Medium impact Loss of 25+ ha of designated archaeological features; direct impacts to 12+ ha of ETR ¹ habitat
Improve Regional Mobility	High benefits Provides additional capacity/new crossing; existing crossing operate well; 3+ lanes approaching unstable flow in 2015	High benefits Provides additional capacity/new crossing; existing crossing operate well; 3+ lanes approaching unstable flow in 2015	High benefits Provides additional capacity/new crossing; existing crossing operate well	High benefits Provides additional capacity/new crossing; existing crossing operate well
Cost	High impacts CO#81.3 (E ²): Constructability risks include trafficability management on HCR/Talbot corridor; active river, bridge walls	High impacts CO#81.4 (E ²): Constructability risks include trafficability management on HCR/Talbot corridor; active river, bridge walls	High impacts CO#81.4 (E ²): Constructability risks include trafficability management on HCR/Talbot corridor; active river, bridge walls	High impacts CO#81.2 (E ²): Constructability risks include trafficability management on HCR/Talbot corridor; active river, bridge walls

¹ Endangered or threatened species
² Preliminary planning costs of connecting route, plaza and one-half of crossing

Une voie d'approche rapide à six voies se raccordant à un Ambassador Bridge jumeinè comporte un avantage marqué en termes de mobilité régionale. Cette option servirait adéquatement la circulation internationale lourde au long parcours aussi bien que la circulation transfrontalière des automobiles et des camions.

Néanmoins, l'agrandissement de la traversée existante et des voies raccordées offre à la circulation internationale peu de capacité supplémentaire pour la traversée soutenue ou en contre de la rivière, car cette option ne procure pas une nouvelle traversée avec de nouvelles voies d'approche. Une nouvelle voie rapide dans le corridor Huron Church Road comporte un potentiel élevé de perturbation de la circulation internationale dans cet important corridor commercial.



L'agrandissement de la traversée et de la plaza existante entraîne des impacts majeurs sur la collectivité historique de Sandwich. Les impacts sur la collectivité causés par le jumelage de l'Ambassador Bridge, par l'agrandissement de la plaza actuelle du pont et par la transformation de Huron Church Road en voie rapide sont singulièrement plus intenses que les impacts des options centrales.



Pas de flexibilité pour l'agrandissement futur de la plaza du pont à moins de sacrifier un grand nombre de propriétés et de perturber profondément la collectivité de Sandwich.



Les impacts sur Huron Church Road causés par un ou des tracés entre l'E.C. Row et la rivière se feraient ressentir principalement sur l'usage commercial des sols; ces commerces se verraient dans l'obligation de se relocaliser.



Impacts mineurs sur les éléments naturels; c'est le cas avec cette option. Les impacts se limitent à des effets marginaux en bordure de Spring Garden Prairie et St. Clair College Prairie.



Évaluation des options à titre d'illustration, côté canadien, option de traversée X12 – Autoroute 401 vers la rivière Détroit

Route	Longueur (Phase 1/2)
Alternative 1	0.5 km
Alternative 2	0.5 km
Alternative 3	0.5 km
Alternative 4	0.5 km
Alternative 5	0.5 km
Alternative 6	0.5 km
Alternative 7	0.5 km
Alternative 8	0.5 km
Alternative 9	0.5 km
Alternative 10	0.5 km
Alternative 11	0.5 km
Alternative 12	0.5 km
Alternative 13	0.5 km
Alternative 14	0.5 km
Alternative 15	0.5 km
Alternative 16	0.5 km
Alternative 17	0.5 km
Alternative 18	0.5 km
Alternative 19	0.5 km
Alternative 20	0.5 km
Alternative 21	0.5 km
Alternative 22	0.5 km
Alternative 23	0.5 km
Alternative 24	0.5 km
Alternative 25	0.5 km
Alternative 26	0.5 km
Alternative 27	0.5 km
Alternative 28	0.5 km
Alternative 29	0.5 km
Alternative 30	0.5 km
Alternative 31	0.5 km
Alternative 32	0.5 km
Alternative 33	0.5 km
Alternative 34	0.5 km
Alternative 35	0.5 km
Alternative 36	0.5 km
Alternative 37	0.5 km
Alternative 38	0.5 km
Alternative 39	0.5 km
Alternative 40	0.5 km
Alternative 41	0.5 km
Alternative 42	0.5 km
Alternative 43	0.5 km
Alternative 44	0.5 km
Alternative 45	0.5 km
Alternative 46	0.5 km
Alternative 47	0.5 km
Alternative 48	0.5 km
Alternative 49	0.5 km
Alternative 50	0.5 km

Conclusions: The Crossing X12 alternative provides adequate improvements to regional mobility but has greater community impacts than the central alternatives. This alternative is therefore not recommended for continued analysis.

¹ Endangered or threatened species
² Preliminary planning costs of connecting route, plaza and one-half of crossing

RECOMMANDATION: Du côté du Canada, l'option de traversée X12 n'est pas retenue pour exploration approfondie. Les avantages obtenus en faveur de la mobilité régionale n'aident en rien la capacité de procurer à la circulation internationale une capacité continue ou soutenue de traversée de la rivière. De plus, cette option cause des impacts majeurs sur le voisinage de la plaza, et particulièrement sur le quartier de Sandwich.

Du côté des U.S.A., l'Ambassador Bridge s'avère adéquatement raccordé aux voies rapides et le tout est conforme aux utilisations des terres dans ce secteur. La plaza et les raccordement d'accès de cette traversée seront retenus pour examen approfondi.

Le corridor ferroviaire fut évalué de trois manières:

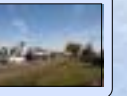
- Une voie réservée aux transporteurs lourds et faisant usage de deux tunnels ferroviaires à voie simple existants;
- Une voie rapide à six voies avec une nouvelle route-tunnel à six voies sous la rivière Détroit; et
- Une voie rapide à six voies avec une nouvelle route à six voies surplombant la rivière Détroit.



La proposition d'une voie DRTP pour la circulation lourde (traversée X13) s'est finalement avérée inadéquate eu égard aux besoins de capacité à long terme du réseau transfrontalier, en plus des effets importants sur les collectivités du côté canadien. Cette option fut éliminée de l'étude plus poussée.



Au même titre qu'une voie rapide à six voies dans un nouveau tunnel ou sur un nouveau pont, l'option du corridor ferroviaire procure un avantage substantiel à la mobilité régionale. Toutefois, une nouvelle voie rapide dans le centre ou le sud de Windsor ne respecte pas la planification urbaine et entraînerait des impacts majeurs sur la population.

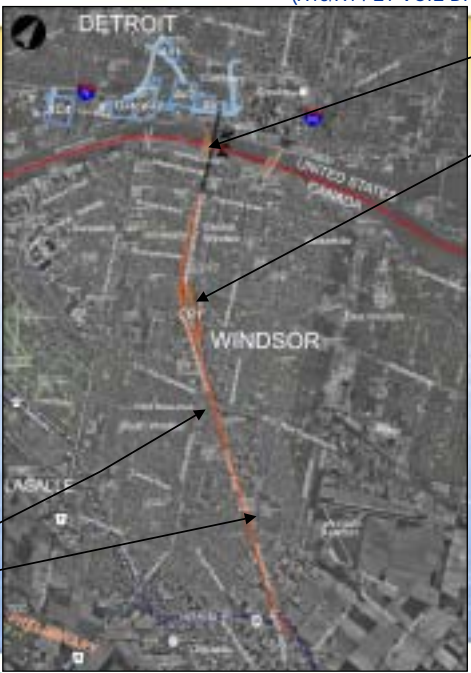


L'on considère que les options reliées au corridor ferroviaire comportent des impacts régionaux élevés dans les domaines de l'emploi et du commerce, incluant au détail, ainsi que des impacts négatifs sur la trame de Windsor sud et de l'ancien secteur riverain.

Des problématiques de construction existent ou se posent avec la construction d'un échangeur raccordé à l'E.C. Row Expressway, entre les avenues Howard et Dougal.

L'option du corridor ferroviaire se trouve à proximité de Devonwoods, une zone importante et sensible sur le plan environnemental.

L'option du corridor ferroviaire créerait un corridor majeur de transport à travers la ville de Windsor. Une nouvelle installation à multiples voies attirerait une proportion élevée de circulation internationale, camions et automobiles; les modalités de transport et de déplacement dans la ville en seraient singulièrement modifiées.



Les équipes de projet U.S.A. et Canada considèrent quasi impraticable la construction d'un tunnel sous ce bras de la rivière Détroit, à cause de ce qu'il en coûterait en temps et en ressources pour ce projet.

Les agences frontalières ont soulevé les préoccupations de sécurité ainsi que les exigences de surveillance comme elles s'appliquent à la localisation d'une plaza et au raccordement à une nouvelle traversée.



Assessment of Illustrative Alternatives, Canadian Side, Rail Corridor Alternatives – Highway 401 to Detroit River

Route	Longueur (Phase 1/2)
Alternative 1	0.5 km
Alternative 2	0.5 km
Alternative 3	0.5 km
Alternative 4	0.5 km
Alternative 5	0.5 km
Alternative 6	0.5 km
Alternative 7	0.5 km
Alternative 8	0.5 km
Alternative 9	0.5 km
Alternative 10	0.5 km
Alternative 11	0.5 km
Alternative 12	0.5 km
Alternative 13	0.5 km
Alternative 14	0.5 km
Alternative 15	0.5 km
Alternative 16	0.5 km
Alternative 17	0.5 km
Alternative 18	0.5 km
Alternative 19	0.5 km
Alternative 20	0.5 km
Alternative 21	0.5 km
Alternative 22	0.5 km
Alternative 23	0.5 km
Alternative 24	0.5 km
Alternative 25	0.5 km
Alternative 26	0.5 km
Alternative 27	0.5 km
Alternative 28	0.5 km
Alternative 29	0.5 km
Alternative 30	0.5 km
Alternative 31	0.5 km
Alternative 32	0.5 km
Alternative 33	0.5 km
Alternative 34	0.5 km
Alternative 35	0.5 km
Alternative 36	0.5 km
Alternative 37	0.5 km
Alternative 38	0.5 km
Alternative 39	0.5 km
Alternative 40	0.5 km
Alternative 41	0.5 km
Alternative 42	0.5 km
Alternative 43	0.5 km
Alternative 44	0.5 km
Alternative 45	0.5 km
Alternative 46	0.5 km
Alternative 47	0.5 km
Alternative 48	0.5 km
Alternative 49	0.5 km
Alternative 50	0.5 km

¹ Endangered or threatened species
² Preliminary planning costs of connecting route, plaza and one-half of crossing

RECOMMANDATION: Une voie rapide raccordée à une plaza et à une nouvelle traversée dans le centre-ville ne fut pas retenue du côté canadien parce que cette option comporte des impacts négatifs élevés sur la collectivité et parce qu'elle n'est pas compatible avec les usages du sol prévus localement ou dans le développement urbain.

L'évaluation arithmétique intègre les valeurs numériques ou chiffrées pour le niveau d'importance de chaque attribut environnemental (la pondération) et l'ampleur de l'impact ou de l'avantage associé à l'option en question (le rang). Pour obtenir le rang pondéré final ou total, la pondération est multipliée par le rang. Pour chaque option, les totaux sont soumis à la comparaison, et c'est ainsi qu'est déterminée l'option privilégiée. La méthode arithmétique permet également de mettre à l'épreuve la sensibilité de chaque scénario à la pondération.

L'équipe de projet du Canada a élaboré un ensemble de pondérations pour les sept principaux facteurs d'évaluation. Un scénario de pondération fut également élaboré en combinant arithmétiquement les facteurs de pondération soumis par les participants du public au cours de l'exercice avec les outils de classement. Un troisième scénario de pondération fut élaboré, cette fois en combinant les facteurs de pondération obtenus avec les outils de classement et soumis par les participants du GCC (Groupe de consultation communautaire).

Sur la base des rangs non pondérés, les options de traversée X1 et X10 se sont classées au sommet de toutes les options, alors que les options de traversée ont également obtenu des scores élevés.

- L'équipe de projet canadienne, le public et le GCC ont identifié, dans leurs scénarios respectifs, la traversée X10 à titre d'option favorisée ; ce résultat rend compte du meilleur équilibre entre les avantages marqués pour la mobilité et des impacts mineurs ou moyens véhiculés par les options centrales sur la collectivité.
- Le scénario pondéré de l'équipe de projet canadienne identifie l'option de la traversée X11 à titre de troisième option la plus élevée (après X10 et X1). Ce résultat pondéré montre que l'option véhicule des impacts communautaires plus intenses que les options sud mais moindres que les autres options s'établissant dans la trame urbaine de Windsor (c'est-à-dire les options de traversée X12, X14 et X15). Cet équilibre apparaît également dans les scénarios pondérés du public et du GCC ; l'option de traversée X11 se classe quatrième, au-dessus des autres options dites urbaines.

La méthode arithmétique a identifié l'option de traversée X10 par le centre à titre de localisation privilégiée pour la traversée du côté du Canada. L'équipe canadienne de projet a identifié le corridor Huron Church/Talbot Road et la zone industrielle entourant la traversée X10 à titre d'objet d'approfondissement analytique.

Alternative	Alternative Ranking - Public Weighting Scenario										Rank	
	Factor 1	Factor 2	Factor 3	Factor 4	Factor 5	Factor 6	Factor 7	Factor 8	Factor 9	Factor 10		
X1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
X10	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
X11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
X12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
X14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
X2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
X3	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
X4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
X5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
X6	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
X7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
X8	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
X9	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14

NOTES:
 (1) - Crossing X5, X6, X7 and X13 alternatives were eliminated from further study and therefore were not ranked
 (2) - Members of the Canadian Project Team collaboratively developed one set of weightings.
 (3) - Public and Canadian Consultation Group weighting scenarios were developed by arithmetically combining individual submissions on factor weightings
 (4) - Scores were assigned to each alternative by Project Team specialists and are the same for all weighting scenarios

En fonction des résultats d'évaluation des ensembles traversée/plaza/raccordements routiers croisant en 15 sites l'Autoroute 401, l'équipe de projet canadienne a retenu les recommandations préliminaires suivantes pour comparaison avec les résultats de la recherche U.S. à titre d'évaluation de bout en bout ou intégrale:

Option (Autoroute 401 vers la rivière Détroit)	Option (Autoroute 401 vers la rivière Détroit)	Option (Autoroute 401 vers la rivière Détroit)
Traversées X1, X2, X3 et X4	Non retenues	Ces options ne procurent pas d'amélioration substantielle à la mobilité régionale
Traversées X5, X6 et X7	Non retenues	Options éliminées à cause de difficultés inhérentes à la faisabilité/construction
Traversées X8 et X9	Retenues	Les options de traversée X8 et X9 procurent de grands avantages eu égard à la mobilité régionale et elles évitent la collectivité de Sandwich, mais elles impliquent des impacts plus intenses sur les éléments naturels que les autres options centrales du côté canadien. Pour retenir ces options à titre d'alternatives praticables, les impacts et les avantages des options du côté U.S. doivent être prises en compte
Traversées X10 et X11	Retenues	Ces options s'avèrent posséder le meilleur équilibre général eu égard à la mobilité régionale et aux impacts sur les éléments communautaires
Traversée X12	Non retenues	L'option de traversée X12 entraînerait des impacts importants sur la collectivité et un fort potentiel de perturbation de la circulation internationale durant la construction. Cette option favorise peu la capacité continue de traversée de la rivière dans le complexe du réseau transfrontalier
Traversée X13	Non retenues	Cette option procurerait une capacité inadéquate pour satisfaire aux besoins à long terme en plus de véhiculer des impacts majeurs sur la collectivité
Traversée X14	Non retenues	Cette option comporte des impacts intenses pour la collectivité et les quartiers du centre et du sud Windsor
Traversée X15	Non retenues	Cette option ne procure pas d'amélioration notable à la mobilité régionale et elle entraîne des impacts majeurs sur la collectivité

Du côté américain, l'équipe de projet U.S. a réalisé une évaluation parallèle de 37 ensembles traversée/plaza/raccordements routiers.

Options Nord - Traversée X15

- 2 options analysées
- Une nouvelle traversée à Belle Isle ne satisfait pas adéquatement aux besoins à long terme du réseau de transport régional
- Rendement médiocre eu égard aux impacts sur la collectivité et sur les caractéristiques des quartiers, cohérence avec l'usage planifié des sols, impacts sur les ressources culturelles, impacts sur la qualité de l'air

OPTIONS DE TRAVERSÉE X15 NON RETENUE POUR APPROFONDISSEMENT

Zone I-75/86

Traversées X13 et X14

- 4 options d'ensembles traversée/plaza/raccordement furent analysées, incluant la voie de transport lourd DRTF (traversée X13)
- La traversée X13 offre peu d'avantages pour la mobilité en termes de réduction de la congestion aux traversées existantes en 2035
- Du côté U.S., la traversée X13 se raccordant à l'Interstate I-75 entraîne des impacts négatifs sur la collectivité; de plus, la plaza et la traversée entraînent des impacts sur les caractéristiques culturelles; la voie de raccordement s'est avérée incompatible avec les usages locaux et avec la planification urbaine; une nouvelle traversée entre en conflit avec la planification/évaluation de développements résidentiels et commerciaux dans ce secteur de la ville de Détroit
- 2 options de traversée X14 procurent de meilleurs résultats comparatifs eu égard à l'amélioration de la mobilité régionale, à la protection des éléments naturels et aux préoccupations techniques de la construction

IL EST RECOMMANDÉ DE RETENIR LA TRAVERSÉE X14 POUR ANALYSE DANS L'ÉVALUATION INTÉGRALE (BOUT EN BOUT)

Option de traversée X12 (jumelage de l'Ambassador Bridge)

- Option identifiée comme offrant le meilleur rendement eu égard aux résultats attendus du côté américain: efficacité et rapport coût/bénéfice
- L'Ambassador Bridge fait présentement l'objet d'un aggrandissement de sa plaza existante; des améliorations sont également apportées aux raccordements entre le pont et le système autoroutier dans le cadre du Gateway Project
- Impacts intenses sur les ressources culturelles; maintien de la qualité de l'air

IL FUT RECOMMANDÉ DE RETENIR LA TRAVERSÉE X12 POUR CONSIDÉRATION DANS L'ÉVALUATION INTÉGRALE

Options centrales - Traversées X7, X8, X9, X10 et X11

- La traversée X7 et la plaza AC1 furent éliminées du processus d'évaluation pour cause d'impacts inacceptables sur la zone industrielle existante
- On a noté que les traversées X8 et X9 de même que la plaza AC2 entraînent un impact élevé sur les opérations de l'usine sidérurgique. Les risques plus aigus de construction relatifs à ces impacts font en sorte que ces options deviennent moins désirables que les options X10 et X11.
- Les options de traversées X10 et X11 ont obtenu un bon résultat sur le plan de l'analyse coût-bénéfice qui a pris en compte les impacts et les coûts de toutes les options.

IL FUT RECOMMANDÉ QUE LES TRAVERSÉES X8, X9, X10 ET X11 SOIENT RETENUES DANS L'ANALYSE INTÉGRALE

Options en aval de la rivière - Traversées X1, X2, X3, X4, X5, X6

- Les traversées en aval de la rivière présentent des améliorations mitigées eu égard à l'amélioration des opérations de la circulation dans le système autoroutier U.S., un rendement inférieur sur la mobilité régionale et aucune de ces options ne se retrouve parmi les alternatives les mieux cotées
- AUCUNE DES OPTIONS EN AVANT DE LA RIVIÈRE N'EST RECOMMANDÉE POUR ANALYSE APPROFONDIE



Les résultats analytiques des équipes de projet du Canada et des U.S.A. furent assemblés dans un processus d'évaluation intégral (de bout en bout). Les recommandations des équipes de projet du Canada et des U.S.A. furent retenues et le Partenariat a formulé les recommandations finales en fonction de la compréhension exhaustive des impacts et des bénéfices des deux cotés de la rivière pour toutes les options.

	Avantages	Disavantages	Recommandations
Crossings X1 to X7 and X15	<ul style="list-style-type: none"> Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. It is a U.S. owned structure that has been previously approved in the U.S. and is subject to U.S. regulatory requirements. Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. 	<ul style="list-style-type: none"> Analysis for such alternatives (Canada side) would require more information. Canadian Agency development (Canada side) will require more information. Canadian side will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> The impact of the Canadian side (U.S. Agency) will require more information (Canada side) to be developed.
Crossings X8 and X9	<ul style="list-style-type: none"> Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. 	<ul style="list-style-type: none"> The Canadian Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed.
Crossings X10 and X11	<ul style="list-style-type: none"> Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. 	<ul style="list-style-type: none"> The Canadian Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed.
Crossing X12	<ul style="list-style-type: none"> Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. 	<ul style="list-style-type: none"> The Canadian Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed.
Crossings X13 and X14	<ul style="list-style-type: none"> Such alternatives (Canada side) have been previously approved for development. 	<ul style="list-style-type: none"> The Canadian Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed.
Conclusions: Area of Continued Analysis	<ul style="list-style-type: none"> The results of the analysis of the alternatives (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> The Canadian Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed. 	<ul style="list-style-type: none"> U.S. Agency (Canada side) will require more information (Canada side) to be developed.



- L'information et les commentaires reçus au cours de cette journée publique d'accueil et d'information seront pris en considération pour raffiner et évaluer les options à retenir pour analyse approfondie.
- Les options pratiques de traversée, de plaza d'inspection et de raccordements routiers seront présentées au public en mars 2006.
- Le Partenariat entreprendra des études détaillées des préoccupations techniques, sociales, économiques, culturelles et environnementales suivantes :

Acoustique et vibration

Études sur le terrain
Consultations auprès des agences et des intervenants
Réalisation d'évaluations pratiques du bruit routier
Elaboration de stratégies d'atténuation du bruit

Qualité de l'air

Études sur le terrain
Consultations auprès des agences et des intervenants
Réalisation d'évaluations de la qualité de l'air dans les corridors routiers pratiques
Présentation des résultats des études sur la qualité de l'air

Archéologie

Préparation de l'étude documentaire de premier niveau
Consultations auprès des agences et des intervenants
Réalisation d'études de terrain de deuxième niveau sur certains sites spécifiques
Elaboration de stratégies d'atténuation

Patrimoine construit

Inventaire du patrimoine construit
Consultations auprès des agences et des intervenants
Elaboration de stratégies d'atténuation

Économie

Entrevues individuelles avec les commerçants et gens d'affaire
Consultation auprès des associations et regroupements d'affaire

Patrimoine naturel

Études de terrain
Consultations auprès des agences et des intervenants
Réalisation d'évaluations du bruit dans les corridors routiers pratiques
Elaboration de stratégies d'atténuation du bruit

Social

Entrevues auprès de ménages individuels
Consultation auprès d'associations et de regroupements de résidents

Technique, génie

Études géotechniques
Elaboration d'une conception ou d'un plan géométrique préliminaire
Consultation auprès des municipalités, des agences et des intervenants
Elaboration de stratégies d'atténuation applicables au plan géométrique

Déchets et gestion des déchets

Études de terrain (sites)
Consultations auprès des agences et des intervenants
Elaboration de stratégies de gestion des déchets

Les suites des consultations menées auprès des agences, des intervenants et du public seront incluses dans ce travail.

- Les résultats de ces recherches additionnelles, ainsi que l'évaluation des options pratiques seront présentés au public vers la fin de l'année 2006.
- Au printemps 2007, une option privilégiée en termes de réalisation technique et aux termes des incidences environnementales sera identifiée parmi les options retenues pour analyse approfondie.

- L'étude TIRD constitue un projet important pour les collectivités de la grande région de la rivière Détroit : elle offre au public une chance unique de s'impliquer dans des décisions qui auront un effet régional et national à long terme.
- Votre participation est invitée et même sollicitée et encouragée ! Please complete a comment sheet and share your views with the Project Team
 - Nous vous prions de remplir un formulaire de commentaires et de faire part de votre opinion à l'équipe de projet
 - Inscrivez-vous pour participer à un atelier de discussion sur l'un ou l'autre enjeu du projet (les formulaires d'inscription sont disponibles au cours de cette journée d'accueil et d'information, mais aussi sur le site web du projet)
 - Vérifiez les mises à jour et compléments d'information du projet sur le site web du projet
 - Communiquer en tout temps avec l'équipe de projet pour obtenir de l'information ou pour poser des questions
- Assister aux rencontres du GCC (Groupe de consultation communautaire) et aux rassemblements publics (le calendrier des rencontres et des rassemblements est disponible sur le site web du projet)

Nous vous remercions de votre présence!

Étude sur le projet de Traversée internationale de la rivière Détroit – Coordonnées des personnes ressources au Canada

Ministère des Transports
Windsor Border Initiatives Implementation Group
949, rue McDougall, bureau 200, Windsor
Courriel : Detroit.River@mto.gov.on.ca

URS Canada Inc.
Bureau de projet TIRD
2465, rue McDougall, bureau 100, Windsor
Courriel : Info@PartnershipBorderStudy.com

Dave Wake
Gestionnaire, Planification
519-873-4559

Murray Thompson
Chargé de projet
905-882-4401

Roger Ward
Chargé de projet principal
519-873-4586

Len Kozachuk
Chargé de projet adjoint
905-882-3543

Site web du projet: www.partnershipborderstudy.com
Téléphone sans frais: 1-800-900-2649