

Communiqué News Release

N° H146/08

À publier
le 18 juin 2008

LES EFFORTS BINATIONAUX PERMETTENT DE FRANCHIR UNE ÉTAPE DE PLUS EN VUE DE LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU POSTE FRONTALIER ENTRE WINDSOR ET DETROIT

WINDSOR — L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et l'honorable Stockwell Day, ministre de la Sécurité publique, ont accueilli favorablement aujourd'hui la proposition du groupe d'étude binationale concernant l'emplacement privilégié sur le plan technique et environnemental des nouvelles aires d'inspection et du pont entre Windsor et Detroit.

L'annonce faite aujourd'hui marque un jalon important qui est l'aboutissement d'années d'études techniques, d'analyses et de contributions des groupes d'étude du passage frontalier international de la rivière Detroit (DRIC) des deux côtés de la frontière. Au cours des mois à venir, les groupes d'étude du DRIC poursuivront la préparation des versions finales des documents d'évaluations environnementales qui seront présentés aux fins d'approbation aux autorités compétentes de chaque pays.

« Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'un corridor commercial efficace, rentable et sûr entre Windsor et Detroit, de même que le besoin d'aller de l'avant avec l'aménagement d'un nouveau poste frontalier dans cette région », a déclaré le ministre Cannon. « L'annonce d'aujourd'hui concernant l'emplacement de l'aire d'inspection et du nouveau pont est une étape de plus vers une solution de transport qui favorisera le commerce international et stimulera par conséquent les économies de Windsor, du comté d'Essex, de l'Ontario et du Canada. »

« Accroître la capacité du poste frontalier tout en faisant en sorte de maintenir l'efficacité et la sûreté sont des priorités de premier plan de notre gouvernement », a dit le ministre Day. « Le premier ministre a soulevé la question de la congestion aux passages frontaliers principaux, comme celui de Windsor-Detroit, avec le président américain George Bush, au cours du Sommet des leaders qui a eu lieu à la Nouvelle-Orléans en avril. »

L'aire d'inspection canadienne est délimitée par la rue Broadway au sud, la rue Chappus au nord, la rivière Detroit à l'ouest et la ligne de chemin de fer Essex Terminal à l'est. La nouvelle aire d'inspection et le pont atténueront les effets environnementaux et amélioreront par conséquent la qualité de vie des résidents locaux.

...2



Le renforcement du potentiel de franchissement de la frontière à Windsor-Detroit n'assurera pas seulement l'essor du commerce entre le Canada et les États-Unis, mais créera des emplois des deux côtés de la frontière.

« Je félicite le groupe d'étude du DRIC d'avoir franchi cette étape importante », a indiqué M^{me} Sandra Pupatello, députée provinciale de Windsor Ouest. « Nous avons promis de prendre une décision sur l'aire d'inspection au printemps, afin que les résidents de Spring Garden puissent avoir des précisions sur les répercussions des travaux de construction sur leurs propriétés. Et nous avons tenu notre promesse. Nous avons toujours dit que le processus touchant le DRIC respecterait le cachet historique d'Olde Sandwich Towne et protégerait son caractère unique. Et c'est également ce que nous avons fait. »

La majeure partie du commerce bilatéral entre le Canada et les États-Unis, soit 62 p. 100, franchit la frontière canado-américaine par voie terrestre. Chaque jour, 36 000 camions franchissent notre frontière commune, dont plus du quart à Windsor-Detroit, ce qui en fait le poste frontalier terrestre commercial le plus achalandé en Amérique du Nord. De fait, le volume total d'échanges commerciaux bilatéraux transitant par Windsor-Detroit est supérieur au volume total d'échanges commerciaux entre les États-Unis et le Japon.

Depuis la signature de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis en 1989, le commerce bilatéral a triplé et devrait poursuivre son essor au cours des 30 prochaines années. En vertu de scénarios supposant une forte croissance, la demande de trafic transfrontalier pourrait dépasser la capacité des postes frontaliers actuels dans la région de la rivière Detroit dès 2015. Le renforcement du potentiel frontalier est indispensable au soutien des économies du Canada et des États-Unis.

Vous trouverez en annexe un document d'information sur l'aire d'inspection prévue et le pont, sur la procédure d'évaluation environnementale et sur l'acquisition par le fédéral des terrains qui serviront à la construction de l'aire d'inspection canadienne et du pont du côté canadien.

Pour d'autres renseignements sur le DRIC, visitez le site www.borderpartnershipstudy.com.

Personnes-ressources :

Karine White
Attachée de presse
Cabinet du ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa
613-991-0700

Mark Butler
Transports Canada, Windsor
519-967-4280

Transports Canada est en ligne à www.tc.gc.ca. Abonnez-vous aux communiqués de presse et aux discours à www.tc.gc.ca/nouvellesendirect et restez au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en formats substitués pour les personnes ayant une déficience visuelle.



Information

PROJET D'AIRES D'INSPECTION ET DE PONT AU POSTE FRONTALIER WINDSOR-DETROIT ET PROCÉDURE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE EN COURS

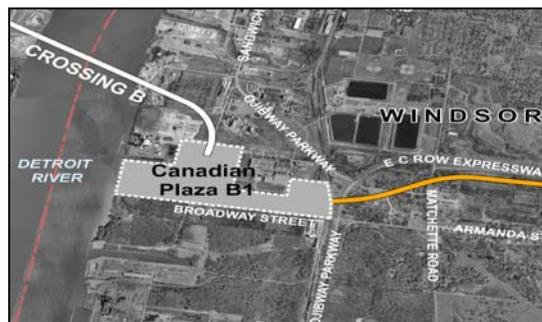
Aperçu

Le poste frontalier Windsor-Detroit est le poste frontalier terrestre commercial le plus achalandé en Amérique du Nord et l'on s'attend à ce que les échanges commerciaux qui empruntent ce couloir augmentent pendant encore longtemps. Cela est une excellente nouvelle pour les économies du comté de Windsor-Essex de même que pour les économies provinciales et nationales.

Les gouvernements du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan reconnaissent l'importance de la porte d'entrée Windsor-Detroit et ont créé ensemble le Partenariat frontalier pour le transport (le Partenariat). L'étude sur le passage frontalier international de la rivière Detroit (DRIC) a pour but d'assurer la circulation sûre, efficace et rentable des gens et des marchandises à la frontière entre le Canada et les États-Unis dans la région de la rivière Detroit afin d'appuyer les économies de l'Ontario, du Michigan, du Canada et des États-Unis. En d'autres termes, construire un nouveau réseau de transport de bout en bout qui reliera la route 401 à l'Interstate Highway aux États-Unis avec des aires d'inspection et un nouvel ouvrage de franchissement de la rivière entre les deux.

Le Partenariat a franchi un important jalon avec l'annonce, le 18 juin 2008, de l'emplacement privilégié sur le plan technique de l'aire d'inspection du Canada et de l'ouvrage de franchissement de la rivière. Cette annonce marque l'aboutissement d'années d'études et d'analyses techniques par les groupes d'étude du DRIC des deux côtés de la frontière, réalisées avec le concours d'un grand nombre de membres des collectivités dans le cadre de centaines de séances d'information tenues au Canada et aux États-Unis.

L'aire d'inspection canadienne est délimitée par la rue Broadway au sud, la rue Chappus au nord, la rivière Detroit à l'ouest et la ligne de chemin de fer Essex Terminal à l'est.



Aire d'inspection canadienne B1

...2

Le nouveau pont

La conception finale du pont Windsor-Detroit sera décidée à l'issue de discussions avec les éventuels constructeurs. Compte tenu de la travée nécessaire au franchissement de la rivière Detroit, deux types de conception sont possibles : un pont suspendu, que l'on reconnaît à sa forme allongée en « M », ou un pont à haubans, qui a plus la forme d'un « A ». Le pont Ambassador, le pont Mackinac et le pont Lewiston-Queenston sont des ponts suspendus. Comme exemples de ponts à haubans, mentionnons le pont Sunshine Skyway à Tampa et le pont Sky à Vancouver.

Les ponts à haubans ressemblent aux ponts suspendus dans la mesure où ces deux types de pont ont des chaussées suspendues par des câbles et des tours, cependant les deux types de pont soutiennent la charge de la chaussée de façon fort différente. La différence tient à la façon dont les câbles sont reliés aux tours. Dans les ponts suspendus, les câbles se promènent librement entre les tours, transmettant la charge aux massifs d'ancrage aux deux extrémités. Dans le cas des ponts à haubans, les câbles sont attachés aux tours, qui sont seules à supporter la charge.



Pont suspendu (à titre d'illustration seulement)	Pont à haubans (à titre d'illustration seulement)
--	---

Il est impossible de connaître les coûts définitifs tant que la conception finale du pont n'aura pas été choisie. On trouvera ci-après des précisions sur les deux options possibles : un pont suspendu ou un pont à haubans :

	Option de pont suspendu	Option de pont à haubans
Longueur totale de l'ouvrage de franchissement (de l'aire d'inspection canadienne à l'aire d'inspection américaine)	2,9 km	2,9 km
Travée du pont (distance entre les tours/pylônes principaux)	855 m	840 m
Piliers dans l'eau	Aucun	Aucun
Classement	Cinquième plus long pont suspendu d'Amérique du Nord Vingtième plus long pont suspendu au monde	Plus long pont à haubans d'Amérique du Nord Cinquième plus long pont à haubans au monde

Dégagement au rivage	40 m	40 m
Dégagement au centre du chenal	47 m	47 m
Hauteur des tours/pylônes principaux	140 m – soit légèrement plus haut que le pont Fisher au centre-ville de Detroit; les principales tours du pont Ambassador mesurent environ 120 m de haut	Environ 250 m Environ 30 m plus haut que le Centre Renaissance à Detroit (220 m)
Tablier du pont	Environ 36 m de largeur, ce qui permet d'aménager six voies, un terre-plein central, des bas-côtés et un trottoir d'un côté	Environ 36 m de largeur, ce qui permet d'aménager six voies, un terre-plein central, des bas-côtés et un trottoir d'un côté
Matériaux de construction estimatifs	400 000 tonnes de béton, 22 000 tonnes d'acier, 6 900 tonnes de câbles	135 000 tonnes de béton, 24 000 tonnes d'acier, 3 300 tonnes de câbles

Nota : Les données qui figurent dans le tableau ci-dessus sont préliminaires et sujettes à changement.

Aires d'inspection

Les aires d'inspection seront conçues de manière à protéger les collectivités hôtes du trafic transfrontalier. Par exemple, l'aire d'inspection canadienne comportera une zone tampon de 43 acres (17 ha). Les complexes afficheront également des installations d'inspection dernier cri afin de faciliter l'écoulement de la circulation. La conception finale des complexes sera déterminée en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada.

Aire d'inspection canadienne (B1)
132 acres (53 ha)
Le coût total de l'aire d'inspection est évalué à 200 millions de dollars (en dollars CAN de 2011) et ne comprend pas le coût des terrains
Au total, 29 voies d'inspection à l'arrivée, dont : 9 voies pour les véhicules particuliers 5 voies pour les véhicules ou les camions 14 voies pour les camions 1 voie pour les autocars
103 places de stationnement d'inspection secondaires pour les véhicules utilitaires
9 voies de péage

Nota : Les données qui figurent dans le tableau ci-dessus sont préliminaires et sujettes à changement.

Quelles sont les prochaines étapes?

Le groupe d'étude sur le DRIC a atteint un jalon important le 18 juin 2008 en annonçant l'option privilégiée sur le plan technique pour les aires d'inspection du Canada et le pont.

Avec plus de 300 consultations publiques tenues à ce jour, les consultations auprès de la collectivité ont été et continueront d'être un volet important de ce projet et des séances d'information publiques seront organisées au fur et à mesure que d'autres jalons sont atteints.

Le gouvernement fédéral n'a pas encore procédé à l'achat de propriétés pour la construction de l'aire d'inspection canadienne et le pont du côté canadien, mais est prêt à discuter en tout temps avec toute personne intéressée à vendre sa propriété. Tous les propriétaires seront traités de façon équitable et recevront ce auquel ils ont droit en vertu de la législation fédérale. Le gouvernement du Canada préfère conclure des ententes mutuellement acceptables avec tous les propriétaires. Les discussions avec les propriétaires touchés devraient débiter au cours de l'été.

Pour plus de renseignements, les parties intéressées devraient composer le 1-866-636-3136 ou communiquer par courriel à l'adresse Windsor-Detroit@tc.gc.ca.

Annnonce de l'emplacement des aires d'inspection et du passage frontalier privilégié au Canada	Juin 2008
Diffusion de l'énoncé final américain des incidences environnementales (EIE)	Automne 2008
Rapport de décision américain attendu	Fin de 2008
Présentation par le Canada des approbations des évaluations environnementales (ÉE)	Fin de 2008
Approbations des ÉE canadiennes prévues	Automne 2009

La promenade Windsor-Essex

La construction de la promenade Windsor-Essex, qui est la voie d'accès canadienne, devrait débiter dès 2009. Il faudra entre quatre et cinq ans pour concevoir et construire le pont et les aires d'inspection. L'équipe d'étude sur le DRIC s'efforce de faire avancer le projet le plus vite possible. La documentation relative à l'évaluation environnementale doit être définitivement arrêtée et soumise aux instances compétentes canadiennes et américaines pour être approuvée, et une entente doit être conclue entre les partenaires au sujet de la structure de gouvernance et de la méthode de financement à utiliser.

L'étude environnementale – une procédure coordonnée

Le projet international d'amélioration des transports nécessitera des approbations de la part des gouvernements des deux côtés de la frontière. Le Partenariat a élaboré une procédure coordonnée qui permettra la sélection conjointe d'un emplacement recommandé pour l'ouvrage de franchissement de la rivière qui réponde aux prescriptions de la *Loi ontarienne sur l'évaluation environnementale*, de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et de la *National Environmental Policy Act* des États-Unis de manière efficace et rentable.

L'un des principaux principes de cette procédure repose sur le fait que toutes les parties touchées et concernées ont la possibilité de participer à l'étude et d'y contribuer. Le Partenariat sollicite activement la contribution des collectivités et des intervenants à l'étude.

Prescriptions de la *Loi ontarienne sur l'évaluation environnementale* (LOEE)

Selon les prescriptions de la LOEE, des mandats ont été établis et approuvés avant le lancement de l'étude d'évaluation environnementale du DRIC. Le document précise le cadre suivi par l'équipe d'étude sur le DRIC pour procéder à l'évaluation environnementale, notamment les principales occasions de participation du public.

À l'achèvement de cette étude, le rapport d'évaluation environnementale sera soumis à l'approbation du ministre de l'Environnement de l'Ontario. La procédure d'examen officielle prévoit d'autres possibilités pour le public de faire des observations.

Prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE)

La LCEE s'applique à certains projets qui exigent une décision du gouvernement du Canada. Dans le cas de la présente étude, Transports Canada a établi un partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario afin de réaliser la partie canadienne de l'étude. Les prescriptions de la LOEE et de la LCEE sont coordonnées de manière à assurer le respect rigoureux des normes d'évaluation environnementale.

Une description du projet a été établie pour l'étude sur le DRIC, et l'on a recensé les organismes fédéraux qui s'intéressent à l'étude. Le projet a été inscrit dans le Registre canadien d'évaluation environnementale en mars 2006, et des organismes fédéraux ont participé à l'étude pendant toute sa durée.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale coordonnée, l'ébauche des lignes directrices fédérales en matière d'ÉE et le plan de consultation du public ont été soumis à l'examen du public. Ces documents peuvent être téléchargés ou visionnés en direct sur le site Web du Partenariat (www.partnershipborderstudy.com). On trouvera également des renseignements sur la procédure fédérale d'évaluation environnementale à l'adresse www.ceaa.gc.ca.

Un rapport d'examen préalable faisant état des incidences du projet et des mesures d'atténuation nécessaires sera préparé en vertu de la LCEE, et il s'inspirera des travaux techniques réalisés tout au long de l'étude.

Prescriptions de la *National Environmental Policy Act* (NEPA) des États-Unis

Aux États-Unis, la NEPA est la loi générale sur l'environnement qui prévoit un processus décisionnel reposant sur une analyse interdisciplinaire ainsi que des consultations avec le public, les intervenants et les organismes de réglementation pour qu'ils puissent formuler leurs observations.

Pour les principales mesures fédérales, il faut préparer une étude des incidences environnementales (EIE). Un projet d'EIE explique l'objet et le besoin du projet, examine les options, analyse les incidences des options pratiques et illustre la participation du public et la coordination qui a lieu. Le projet d'EIE est diffusé en vue d'obtenir des observations officielles avant qu'une audience publique n'ait lieu. Ensuite, on prend une décision sur l'option privilégiée, en fonction des observations reçues, et on procède à une analyse plus fouillée en cas de besoin pour tenir compte des observations formulées. La décision est mise à la disposition du public et des organismes par la publication de l'EIE finale (EIEF). Lorsqu'on reçoit les observations sur l'EIEF et qu'on décide de poursuivre une option, un rapport de décision est publié en vertu de la NEPA. Le rapport de décision complète la procédure et permet au projet d'aller de l'avant jusqu'au stade de la conception et de la mise en œuvre.

Résumé

L'étude sur le DRIC est conforme aux trois procédures imposées par la loi. Ces procédures prescrivent que l'étude environnementale du DRIC doit être approfondie, ouverte, transparente et entièrement accessible au public pour que celui-ci puisse l'analyser et l'évaluer. L'équipe d'étude sur le DRIC est résolue à collaborer avec le public, les collectivités et les groupes que la question intéresse dans le comté Windsor-Essex, de concert avec les partenaires américains, afin de trouver une solution qui réponde aux besoins futurs de transport tout en réduisant au minimum les incidences sur la collectivité.

Juin 2008