

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

**Q. Pourquoi avez-vous décidé d'accorder une attention spéciale à ce secteur d'analyse?**

À la suite d'une étude et d'une analyse appropriées, le Partenariat frontalier pour le transport a examiné les solutions de rechange proposées et identifié ce secteur particulier d'analyse comme celui qui offrait les meilleures solutions des deux côtés de la frontière. Dans l'analyse effectuée à ce jour, les solutions de rechange dans ce secteur offrent un bon équilibre entre le niveau élevé de la prestation des services de transport et la mobilité, présentant le moins de répercussions sur les collectivités, comparativement aux autres solutions proposées.

**Q. Pour quelle raison les autres solutions n'ont-elles pas été considérées aux fins d'une étude plus approfondie?**

L'objectif du Partenariat est d'améliorer le mouvement des personnes et des marchandises à la frontière canado-américaine au passage frontalier Windsor-Detroit. Selon les données et analyses techniques, d'autres solutions ont aussi été éliminées en raison des répercussions négatives importantes qu'elles pouvaient avoir sur les collectivités avoisinantes ou des problèmes pratiques importants qu'elles suscitaient. Plus précisément :

- la capacité offerte par le projet de deux voies réservées aux camions, mis de l'avant par le Detroit River Tunnel Partnership (DRTP), a été jugée insuffisante pour répondre aux besoins de transport à long terme;
- une autoroute à six voies le long du corridor ferroviaire au Canada, proposée par le DRTP, menant à un nouvel ouvrage pour traverser la rivière, aurait entraîné des répercussions importantes sur la collectivité dans des grandes zones urbaines du côté canadien de la frontière;
- les solutions de rechange dans le secteur du parc industriel Ojibway à Windsor ont été jugées non réalisables car le site proposé pour l'esplanade américaine à River Rouge aurait entraîné des retards importants au projet;
- l'élargissement du pont Ambassador actuel a également été jugé non réalisable à cause des répercussions que pourraient avoir sur la collectivité le projet d'esplanade et la voie d'accès du côté canadien; le Partenariat continuera d'étudier la zone d'esplanade douanière américaine du pont Ambassador et le raccordement à l'esplanade douanière canadienne dans le secteur toujours à l'étude.

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

**Q. Sur quoi ces décisions sont-elles fondées?**

Les équipes techniques de l'Étude du passage international de la rivière Detroit ont évalué les quinze solutions de rechange caractéristiques et ont convenu que les solutions éliminées ont le moins de chance d'être mises en œuvre avec un minimum de répercussions et de façon opportune. Pour cette raison, elles n'ont pas été considérées aux fins d'un examen plus approfondi.

Plus de renseignements seront disponibles lors des séances d'information que le Partenariat tiendra à l'intention du public dans la Région de Windsor, dans la semaine du 28 novembre, et lors des assemblées publiques prévues aux États-Unis, pendant la semaine du 5 décembre. Tous les intervenants auront la possibilité de prendre connaissance de ces renseignements et de faire part de leurs commentaires.

**Q. Pourquoi n'avez-vous pas annoncé tous les emplacements éliminés au même moment?**

Lors de l'annonce initiale au début d'octobre, les équipes techniques du Partenariat s'affairaient à parachever l'évaluation technique. Bien que les résultats de l'analyse technique justifiaient l'élimination des emplacements possibles au sud et à l'est à ce moment-là, le Partenariat devait étudier les autres options de manière plus approfondie.

**Q. En quoi consistera la prochaine étape?**

Le groupe d'étude invitera les collectivités et les intervenants du Canada et des États-Unis à collaborer à l'établissement d'un ensemble de solutions de rechange réalisables. Ces travaux débuteront à la fin novembre 2005, lorsque les équipes techniques du Canada tiendront des séances d'information à l'intention du public à Windsor et que les équipes techniques des États-Unis tiendront des assemblées publiques au début de décembre. Les emplacements possibles doivent être identifiés en mars 2006.

**Q. Le fait que vous étudiez maintenant un nombre plus restreint d'options va-t-il permettre d'accélérer le processus?**

Le calendrier de l'étude a été élaboré de manière à ce que la liste des emplacements possibles soit annoncée en novembre 2005 et la liste finale en mars 2006. Ce calendrier s'applique toujours.

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

**Q. Quel est le nombre de solutions de rechange qui seront examinées dans le cadre du secteur d'analyse?**

Il n'existe aucune exigence quant à un nombre spécifique de solutions de rechange. Le Partenariat étudiera les solutions jugées réalisables et les soumettra aux fins d'un examen plus approfondi et d'autres consultations.

Les équipes techniques procéderont à des analyses techniques, environnementales et d'ingénierie plus approfondies, et elles recueilleront en outre les commentaires du public et des intervenants afin d'identifier les emplacements pour les esplanades et les estacades de pont des deux côtés de la frontière dans le secteur déterminé.

**Q. Quand la décision finale sera-t-elle prise au sujet d'un nouveau passage frontalier?**

L'emplacement idéal d'un nouvel ouvrage pour traverser la rivière sera connu d'ici la mi-2007. Le rapport d'ÉE sera finalisé et présenté au ministre de l'Environnement à la fin de 2007.

**Q. Qui est responsable de prendre la décision finale?**

Au Canada, les études sont menées en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Le rapport d'ÉE exige l'approbation du ministre de l'Environnement de l'Ontario. Cette approbation sera coordonnée avec le processus fédéral. Aux États-Unis, l'Étude d'impact environnemental (ÉIE) est préparée selon les exigences de la *National Environmental Policy Act (NEPA)*, et doit être approuvée par la Federal Highway Administration (FHWA).

**Q. À combien évaluez-vous, à l'heure actuelle, le montant consacré à cette étude? Combien d'argent sera-t-il encore dépensé?**

À ce jour, au Canada, 3 millions de dollars ont été consacrés à cette étude de planification. Nous prévoyons au budget des dépenses supplémentaires de l'ordre de 8 millions de dollars pour l'étape de planification de cet important projet.

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

**Q. Pour quelle raison l'idée d'élargir le pont Ambassador a-t-elle été abandonnée à ce moment-ci?**

L'élargissement du pont Ambassador actuel a également été jugé non réalisable à cause des répercussions que pourraient avoir sur la collectivité le projet d'esplanade et les parties d'une voie d'accès du côté canadien; le Partenariat continuera d'étudier la zone d'esplanade douanière américaine du pont Ambassador et le raccordement à l'esplanade douanière canadienne dans le secteur toujours à l'étude.

**Q. Est-ce que le nouveau passage frontalier sera de propriété publique ou privée?**

La surveillance publique ainsi que la protection des intérêts du public sont primordiales pour le Partenariat frontalier pour le transport. La priorité consiste à s'assurer que le passage frontalier de la rivière Detroit est sûr, efficient et bien géré. Des travaux sont actuellement entrepris des deux côtés de la frontière afin d'examiner les modèles possibles de gouvernance, de surveillance publique et de propriété pour notre passage frontalier. Les options envisagées comprennent la propriété publique, différents mécanismes de collaboration avec le secteur privé, et / ou la création d'une administration.

**Q. Quelles sont les améliorations qui doivent être apportées au réseau routier pour accéder au passage frontalier?**

Une bretelle de raccordement avec la route 401 permettra d'accéder à la nouvelle esplanade et au nouveau passage frontalier. Cette bretelle fera l'objet d'une étude plus poussée dans le cadre de l'analyse et de l'évaluation des emplacements possibles. Le groupe d'étude tiendra compte de l'objectif du Partenariat d'aménager une bretelle de raccordement au nouveau passage frontalier de manière à répondre aux besoins de la circulation locale.

**Q. Est-ce que cela signifie que vous procéderez à la construction d'une nouvelle infrastructure le long du chemin Huron Church et du chemin Talbot ou à l'élargissement de la route actuelle?**

Aucune décision n'a encore été prise quant à l'emplacement ou à l'alignement de la route d'accès proposée. La bretelle de raccordement fera l'objet d'une étude plus poussée dans le cadre de l'analyse et de l'évaluation des emplacements possibles.

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

**Q. Qu'en est-il de tous les commerces et de toutes les résidences qui se trouvent le long du corridor du chemin Huron Church et du chemin Talbot?**

Aucune décision n'a encore été prise quant à l'emplacement ou à l'alignement de la route d'accès proposée. La bretelle de raccordement fera l'objet d'une étude plus poussée dans le cadre de l'analyse et de l'évaluation des emplacements possibles. Lorsque l'emplacement idéal d'un nouvel ouvrage pour traverser la rivière aura été identifié, les répercussions spécifiques seront définies et des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées.

**Q. Que comptez-vous faire pour protéger les sites et maisons historiques de la collectivité, une fois que vous aurez déterminé l'emplacement idéal?**

Étant donné la nature ainsi que l'étendue de l'utilisation et du développement des terres le long de la rivière Detroit au Canada et aux États-Unis, il ne sera pas possible d'aménager une capacité frontalière additionnelle – y compris un nouvel ouvrage pour traverser la rivière, l'esplanade et des bretelles de raccordement – sans qu'il y ait des répercussions sur les collectivités locales. L'objectif du Partenariat est d'assurer l'équilibre des besoins en transport tout en évitant, en réduisant ou en atténuant les répercussions sur la collectivité et l'environnement autant que possible.

Lorsque l'emplacement idéal d'un nouvel ouvrage pour traverser la rivière aura été identifié, les répercussions spécifiques seront définies et des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées.

**Q. Pourquoi persistez-vous à ne pas tenir compte du Rapport Schwartz et des solutions de rechange proposées par la Ville de Windsor? Qu'en est-il de la proposition du « passage frontalier central » qui a été présentée comme l'option idéale?**

Nous avons tenu compte du Rapport Schwartz au cours de l'élaboration des solutions de rechange caractéristiques. Les emplacements proposés pour un nouvel ouvrage permettant de traverser la rivière dans le secteur industriel dans l'ouest de Windsor identifiés dans l'annonce faite d'aujourd'hui, comprennent le nouveau passage frontalier proposé par Schwartz. L'une des possibilités d'esplanade envisagée comprend la propriété du secteur de Brighton Beach, identifiée dans le Rapport Schwartz.

La voie de contournement pour camions du chemin Huron Church, telle que proposée dans le Rapport Schwartz, a été envisagée comme l'une des routes possibles pour la bretelle de raccordement au nouvel ouvrage pour traverser la rivière. Par le biais de l'analyse environnementale et du processus d'évaluation, le groupe d'Étude du passage international de la rivière Detroit a conclu que cette

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

route n'était pas la meilleure solution pour construire un nouveau passage dans l'ouest de Windsor à cause des répercussions négatives qu'elle aurait sur la collectivité et les environs et des effets nuisibles sur les zones naturelles importantes, notamment la Tall Grass Prairie Heritage et la réserve naturelle du Parc provincial Ojibway Prairie.

**Q. Vous avez éliminé des emplacements possibles qui se situaient en grande partie dans les régions rurales en faveur d'emplacements situés au centre de Windsor. N'avez-vous aucun égard à l'endroit des personnes qui vivent ici?**

La même considération a été accordée dans le cadre de l'étude des répercussions potentielles dans les régions rurales et urbaines. Aucune région n'a été éliminée en raison des données démographiques. Mais, les régions retenues aux fins d'analyse tant d'un côté que de l'autre de la rivière Detroit offrent la meilleure possibilité d'assurer un équilibre entre les besoins en transport et un nouvel ouvrage pour traverser la rivière en tenant compte des répercussions connexes.

L'objectif du Partenariat est de respecter le but visé par le projet, qui est d'aménager une capacité frontalière additionnelle pour répondre à la demande accrue de déplacement à long terme; d'assurer un meilleur raccordement au réseau routier afin d'améliorer le mouvement continu des personnes et des biens; d'accroître les opérations et les capacités de traitement à la frontière, et de fournir des options permettant de franchir de façon raisonnable et sûre le passage frontalier, tout en évitant, en réduisant ou en atténuant les répercussions sur la collectivité et l'environnement autant que possible.

Un passage frontalier central rend plus efficace le trafic local et sur longue distance puisque la moitié environ de la circulation des poids lourds franchissant la frontière est due à des échanges commerciaux qui s'effectuent soit à Windsor ou à Detroit, et que 90 % de la circulation automobile est locale.

Lorsque l'emplacement idéal d'un nouvel ouvrage pour traverser la rivière aura été identifié, les répercussions spécifiques seront définies et des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées.

**Q. La collectivité de Sandwich est déjà confrontée au trafic frontalier, ne devriez-vous pas tenter de trouver des solutions de rechange qui permettraient d'éloigner le trafic?**

Le secteur identifié du côté canadien de la frontière se situe principalement dans l'ouest de Windsor, qui est éloigné du centre de la collectivité de Sandwich. Les

## Étude du passage international de la rivière Detroit Questions fréquemment posées par les Canadiens

représentants de la collectivité et les intervenants feront part de leurs commentaires dans le cadre de la prochaine étape du processus. Une fois qu'une analyse technique plus poussée aura été effectuée et que l'emplacement idéal aura été déterminé, il sera possible de définir les répercussions spécifiques et d'élaborer des mesures appropriées pour protéger ce qui reste en place et tenir compte de ce qui doit être enlevé.

**Q. Envisageriez-vous la construction d'un tunnel? Cela éviterait que des camions circulent dans nos quartiers.**

La route d'accès au Canada sera une autoroute, allant de la route 401 à la nouvelle esplanade et au passage frontalier, pour permettre aux véhicules longues distances de ne pas avoir à circuler dans les rues de la ville. Plusieurs options seront envisagées pour diminuer les répercussions sur les propriétés adjacentes. La construction d'ouvrages antibruit, d'une route abaissée à plusieurs voies ou de tunnels peut être envisagée pour la route d'accès, bien que la construction d'un tunnel ne soit pas jugée réalisable.

**Q. Une compensation est-elle prévue pour dédommager les personnes dont les propriétés seront touchées?**

Oui. Les gouvernements ont en place des politiques régissant l'acquisition des biens.

**Q. De quels recours disposons-nous pour contester les emplacements éventuels pour la route? De quelle façon pouvons-nous faire entendre nos opinions?**

Des séances d'information à l'intention du public sont prévues dans la Région de Windsor, dans la semaine du 28 novembre. Lors de ces assemblées, l'évaluation des solutions de rechange caractéristiques ainsi que la liste restreinte des solutions pratiques qui feront l'objet d'une étude plus poussée seront présentées au public aux fins d'examen et de commentaires.

**Q. Les propriétaires du pont Ambassador ont soutenu qu'ils iraient de l'avant avec leur plan d'élargissement du pont, peu importe le processus binational. Peuvent-ils agir de la sorte?**

L'élargissement du pont Ambassador Bridge par les propriétaires du pont nécessitera les approbations des organismes gouvernementaux du Canada et des États-Unis. Au Canada, plus particulièrement, il doit y avoir conformité à la

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

*Loi sur la protection des eaux navigables.* Des approbations seront nécessaires en vertu de la *Loi canadienne d'évaluation environnementale*. Aux États-Unis, la Rivers and Harbours Act de 1899 et la General Bridge Act de 1946 s'appliqueront.

**Q. Quelle est votre position concernant la proposition des propriétaires du pont Ambassador de prendre en charge la gestion du tunnel?**

Le gouvernement du Canada n'a pas encore reçu de proposition des propriétaires du pont Ambassador à ce sujet. Cependant, nous sommes d'avis qu'une telle proposition ne répondrait pas aux besoins de redondance des deux pays. Plus particulièrement, si un cas d'urgence, une menace à la sûreté ou même un problème de circulation devait perturber les opérations à ce point d'entrée, notre capacité à s'ajuster, à affecter du personnel et à pouvoir compter sur un second point d'entrée serait compromise.

Si nous tenons compte du rôle important qu'exerce le tunnel Windsor-Detroit dans la vie quotidienne de tant de Canadiens et d'Américains, le Partenariat frontalier pour le transport aurait de sérieuses préoccupations par rapport à tout plan qui pourrait perturber le passage dans les deux directions à notre frontière commune.

La proposition de la Ambassador Bridge Company ne modifie en rien l'engagement pris par le Partenariat frontalier pour le transport en ce qui a trait à la capacité frontalière additionnelle au passage frontalier Windsor-Detroit, comme le montre l'Étude sur le passage international de la rivière Detroit.

**Q. Pourquoi vous a-t-il fallu tant de temps pour retirer de la liste la proposition du DRTP? Les gens de Windsor se sont toujours opposés à cette proposition.**

Les consultations publiques ont constitué une partie intégrante du processus de l'étude et les points de vue de la collectivité ont été pris en considération. Afin de s'assurer que toutes les solutions de rechange ont été évaluées de façon équitable et que notre processus est conforme à toutes les exigences législatives, il a été important pour nous de procéder à une analyse technique complète de toutes les solutions possibles, y compris celle proposée par le DRTP.

**Étude du passage international de la rivière Detroit**  
**Questions fréquemment posées par les Canadiens**

- Q. Le DRTP a récemment publié un sondage révélant que 61 % des résidents interrogés préféreraient l'aménagement du corridor du DRTP plutôt que l'élargissement de la route 3 / du chemin Huron Church / du chemin Talbot. Comment réagissez-vous à cela?**

Nous sommes d'avis que l'analyse technique qui a été effectuée par le Partenariat justifie le retrait de cette option, et qu'en agissant ainsi nous tenons compte des commentaires que nous avons reçus des collectivités de Windsor.

Il y aura d'autres occasions de tenir des consultations publiques, tout au long de la durée de l'étude.