

BIENVENUE

Séance ouverte d'information publique n° 2

Le 18 mai 2011

Le projet de l'autoroute Windsor-Essex

>> Inscrivez-vous <<

Les membres de l'équipe de projet se feront un plaisir de répondre à vos questions.

Merci d'avoir assisté à cette séance d'information publique.

Soumettez votre formulaire de commentaires.

Agent de liaison public WEMG
Trevor McFadyen
Courriel : wep-plo@lura.ca
2187, chemin Huron Church, bureau340A

Ministère des Transports
Bureau de Windsor
949, avenue McDougall, bureau 200
Windsor N9A 1L9

Restez branchés!

Le public aura d'autres possibilités de participation lors des phases ultérieures de conception et de construction.

Pour plus d'information, visitez notre site : www.weparkway.ca

Suivez-nous sur Twitter : www.twitter.com/weparkway

Consultez des photos : www.flickr.com/photos/weparkway

Visionnez des vidéos - www.youtube.com/weparkway

CONTEXTE

Le but de cette séance d'information publique vise à vous fournir des renseignements sur ce qui suit :

- **Présenter le projet et l'équipe de l'autoroute Windsor-Essex.**
- **Comment la construction aura lieu d'année prochaine.**
- **Comment les activités initiales clés de construction seront délivrées, notamment :**
 - Travaux préparatifs de remblayage et d'installation de drains verticaux de Ojibway Parkway à Huron Church Road.
 - Pont North Talbot Road par-dessus d'autoroute 401 (remplacement de point avec fermeture de six à neuf mois).
 - Élargissement de l'autoroute 401 de North Talbot Road de 700 m à l'ouest.
 - Délestage de Howard Avenue de South Talbot Road à l'autoroute 3, y compris un rond-point.
- **Comment nous prévoyons de réduire les incidences de la construction (poussière, bruit, circulation) sur la communauté.**
- **Comment rester au courant tout au long de la prochaine période de construction.**

La construction de l'autoroute commencera à l'échelle du corridor en 2011

La construction de l'autoroute :

- aidera à assurer le déplacement sûr et efficace des personnes, biens et services;
- réduira les répercussions du transport sur la qualité de l'air dans la région de Windsor-Essex;
- réduira le bruit par une combinaison d'abaissement de l'autoroute, d'élimination de la circulation en accordéon, et du placement stratégique de tunnels, de murs anti-bruit et de levées de terre;
- protégera l'habitat de la faune et du poisson grâce à la restauration, à l'amélioration des mouvements fauniques dans le corridor et à l'adoption de principes d'aménagement naturel;
- fournira 300 acres de terres pour la protection, l'amélioration et la restauration écologiques;
- renforcera les liens communautaires et offrira 20 km de sentiers récréatifs; et
- prévoira des zones tampon importantes entre les voies de circulation et les quartiers.

Durant la construction, WEMG s'engage à ce qui suit :

Aucun incident

- La sécurité du public et des travailleurs est la priorité n° 1.

Sensibilisation du public

- Tenir le public informé et engagé est d'une grande importance à ce projet.

Perturbation minimale de la circulation

- La circulation sur la route 3/Huron Church Road sera maintenue tout au long de la construction afin de minimiser les perturbations.

- La conception de l'autoroute respectera les engagements pris dans le Rapport sur l'évaluation environnementale du DRIC (2008).
- L'évaluation environnementale (EE) approuvée établit la conception et l'empreinte de base de l'autoroute, notamment :
 - nouvelle autoroute de 11 km (dont six sont au-dessous du niveau du sol);
 - réseau de routes de service à 4 voies (route 3);
 - positionnement de 11 tunnels;
 - 300 acres d'espaces verts; et
 - 20 km de sentiers récréatifs.
- L'EE approuvée comprend plusieurs mesures d'atténuation et engagements envers les travaux futurs visant à minimiser l'incidence sur les éléments environnementaux connus. Les nombreuses mesures seront mises en œuvre durant les phases détaillées de conception et de construction.

Résumé des engagements pris dans le cadre du processus d'EE

- ☑ Préparer des plans de consultation pour la conception et la construction
- ☑ Consulter les communautés au sujet de l'atténuation du bruit
- ☑ Mettre en place un processus de communication et de gestion des plaintes durant la construction
- ☑ Minimiser l'enlèvement de la végétation et mettre en œuvre des pratiques exemplaires de gestion pour réduire les incidences sur le milieu naturel
- ☑ Consulter la communauté au sujet du plan d'aménagement paysager
- ☑ Préparer des stratégies détaillées d'atténuation et obtenir des permis pour les espèces en péril
- ☑ Maintenir le mouvement de la circulation dans le corridor durant la construction.

Pour une liste complète des engagements pris dans l'EE, consultez le chapitre 10 du **rapport de l'évaluation environnementale (janvier 2009)** sur : www.partnershipborderstudy.com/reports_canada.asp

CONSULTATION

Le ministère des Transports et WEMG sont engagés à fournir des renseignements opportuns et des possibilités de consultation au cours de la conception et de la construction de l'autoroute.

Un plan a été élaboré afin de présenter le programme de consultation à suivre lors de la conception et de la construction de l'autoroute.

L'élaboration du plan de consultation était un engagement pris dans le rapport sur l'évaluation environnementale du DRIC (2008). Une fois achevé, le plan sera mis à la disposition du public.

Possibilités de s'informer :



- Des réunions périodiques à l'intention du personnel municipal et des agences auront lieu tout au long du projet.
- Pour plus d'information, vous pouvez :
 - **Demander une réunion**
 - **Visiter le site www.weparkway.ca**

Nous adoptons une approche intégrée à la consultation et à la communication

Un élément clé du succès est l'intégration d'activités et démarches diversifiées de communication et de consultation. En effet, le Windsor Essex Mobility Group, en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario, s'en servira pour mobiliser effectivement tous les intervenants et membres du public tout au long des étapes de conception et de construction de l'autoroute Windsor-Essex.

Nos principes directeurs et notre promesse à vous

Le Windsor Essex Mobility Group s'engage à être un bon voisin. Vos points de vue et perspectives seront pris en considération respectueusement. Nos communications et consultations :

- **Seront faites à temps et inclusives** – nous offrirons à la communauté et aux intervenants l'occasion de donner leur avis
- **Importeront** – nous adopterons un processus décisionnel ouvert et transparent qui garantit que nous prendrons en considération vos idées, questions et commentaires et y donneront suite
- **Seront axées sur la communauté** – nous organiserons des événements qui répondront aux besoins des personnes les plus directement touchées
- **Seront accessibles** - nous fournirons l'information dans une variété de formats et dans les deux langues officielles.

Nous nous appuyerons sur les consultations qui ont été effectuées durant l'étude Projet de passage international de la rivière Détroit (DRIC) et remplirons les engagements pris dans le rapport d'évaluation environnementale (EE) approuvé.

- Le plan de consultation sera mis à la disposition du public pendant une période de 30 jours.
- La consultation du public, des intervenants, des organismes et des Premières nations se poursuivra au cours des étapes de conception.
- Pour respecter les engagements pris dans le rapport EE, les sujets de consultation porteront sur ce qui suit :
 - Mise en œuvre de la construction
 - Éléments du plan d'aménagement paysager de l'autoroute Windsor-Essex
 - Bruit et vibrations
 - Qualité de l'air
 - Utilisation actuelle et future des terrains et biens-fonds
 - Protection des caractéristiques de la communauté et des quartiers
 - Environnement naturel, notamment la faune et l'habitat faunique, les oiseaux migrateurs, la végétation, les mollusques et les insectes, les poissons et les zones naturelles désignées
 - Services d'urgence
 - Ressources archéologiques et ressources du patrimoine culturel
 - Gestion des eaux souterraines, des eaux de drainage et des eaux pluviales
 - Mesures d'atténuation
 - Incidences économiques
 - Gestion de la circulation
 - Espèces en péril



Communiquez avec Trevor McFadyen
Votre agent de liaison public pour l'autoroute

Lieu : 2187 Huron Church Road
Bureau 340A
Windsor (Ontario)

Téléphone : 226-347-1519

Courriel : wep-plo@lura.ca

Le Windsor Essex Mobility Group a embauché un agent de liaison public local.

Trevor McFadyen travaille en étroite collaboration avec l'équipe de conception-construction-finances-entretien, ainsi que le ministère des Transports de l'Ontario et Infrastructure Ontario, afin de vous tenir au courant et impliqués dans le projet de l'autoroute Windsor-Essex.

L'objet du Bureau de liaison public est de vous offrir un endroit où vous pouvez trouver de l'information sur le projet, parler à l'équipe de projet, poser des questions et fournir des commentaires.

Bientôt – Le bulletin d'information sur l'autoroute!

- Ce bulletin vous tiendra au courant des activités de gestion de la construction et de la circulation.
- Trouvez de l'information sur les travaux qui auront lieu au cours des prochains jours sur la page d'accueil du site www.weparkway.ca.
- Toutes les quelques semaines, un bulletin d'information détaillé sera envoyé par courriel à la liste de distribution du projet et publié sur www.weparkway.ca. Ce bulletin contiendra les dernières nouvelles.
- Suivez-nous sur Twitter : www.twitter.com/WEParkway
- Inscrivez-vous en ligne pour recevoir l'information sur www.weparkway.ca



www.weparkway.ca

Comment vous tenir informé au cours de la construction

Que vous soyez un résident ou une entreprise côtoyant l'autoroute, un membre de la communauté, ou que vous vous déplacez dans la région, il est important d'être au courant des activités de construction. Voici comment nous vous communiquerons l'information nécessaire.

Notification proactive des activités de construction par les moyens suivants :

- Dépôt de courrier et lettres aux voisins
- Avis sur www.weparkway.ca et les médias sociaux
- Panneaux
- Avis publics dans les journaux locaux
- Rapports aux médias
- Réunions des groupes communautaires et d'entreprises

Les réunions des groupes communautaires et d'entreprises seront tenues pour discuter de divers sujets pertinents aux personnes dans les différentes régions le long de l'autoroute.

Pour vous inscrire, venez nous voir durant la séance d'information publique ou visitez www.weparkway.ca

Panneaux et information de localisation

Des panneaux seront utilisés pour informer la communauté sur la fermeture des routes locales et les restrictions de voie. Les panneaux seront érigés avant que la construction ne commence pour garantir que le public voyageur et la communauté sont conscients de l'impact sur la circulation future.

L'équipe du projet consultera les propriétaires d'entreprises locales avant la construction afin de comprendre leurs besoins et cerner des méthodes capables d'atténuer les effets de la construction sur leurs entreprises.

Nous publierons sur www.weparkway.ca l'information de localisation et des rapports/mises à jour sur les fermetures. L'information sur les détours et autres renseignements portant sur la circulation seront fournis aux journaux locaux et aux stations de radio et de télévision, et publiés sur les sites de médias sociaux, comme www.twitter.com/WEParkway.

Que faire si j'ai une question, un commentaire ou un souci?

Le Windsor Essex Mobility Group a mis un protocole en place. Toute question doit être adressée à l'agent de liaison public qui fournira une réponse rapide. Téléphone : (226) 347-1519 Courriel : wep-plo@lura.ca

Les renseignements suivants seront présentés lors d'une séance d'information publique cet été :

- Améliorations à la route 3, de Grand Marais Road à Pulford Street
- La route 3, du pont 10 au pont 11, excluant l'intersection de la promenade Sandwich
- Tunnels 2, 5, 11 (consultez le plan pour connaître les emplacements)
- Ponts 7, 8, 9, 10, 11 (consultez le plan pour connaître les emplacements)
- Itinéraires de déviation connexes
- Installations provisoires de gestion des eaux pluviales à l'échelle du projet
- Coupes de l'autoroute (consultez le plan pour connaître les emplacements)
- Réalignement de Spring Garden Road
- Réalignement du drain Wolfe
- Réalignement du drain Cahill/Lennon
- Ponceau et canal de Turkey Creek

Sera documenté dans le rapport de conception et construction n° 2
(Remarque : Consultez d'autres panneaux pour obtenir des renseignements sur le processus du RCC)

Sera documenté dans le rapport de conception et construction n° 3

Sera documenté dans le rapport de conception et construction n° 4

Sera documenté dans le rapport de conception et construction n° 5

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET DES SENTIERS

ÉLÉMENTS DÉJÀ INCLUS/À L'ÉTUDE DANS LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET DES SENTIERS

Les éléments suggérés ou soutenus suivants ont été soulevés par le public lors de la consultation. Ils sont actuellement prévus dans le plan.

Paysages/environnement de l'autoroute

- Établissement de liens écologiques, compensation pour la perte de terres humides et compensation pour la perte de l'habitat du poisson
- Utilisation de plantes indigènes caroliniennes, achetées auprès de fournisseurs locaux et provenant du patrimoine génétique local, si c'est possible
- Préservation/relocalisation des arbres quand c'est possible (conservation des espèces indigènes désirables et saines)
- Zones tampons et fourrés d'arbustes pour fournir un tampon auditif et visuel, et des possibilités d'habitat
- Utilisation de végétation pour dissimuler les murs anti-bruit

Portes d'entrée et extrados de tunnels

- Aspect naturel de l'aménagement paysager
- Utilisation d'espèces indigènes caroliniennes et maintien des fonctions écologiques dans les représentations esthétiques
- Utilisation de la géométrie et de la thématique dans la conception des extrados de tunnels

Ponts suspendus

- Ponts suspendus fonctionnels, faciles à entretenir et discrets (avis partagés quant à l'apparence proposée du pont en acier patinable)
- Les ponts devraient tenir compte de l'esthétique dans la conception. Pas de clôtures à mailles de chaîne ni de «cages».
- Aménagement paysager pour les structures de ponts

Aménagement urbain/art public

- Utilisation de l'art public intégré dans les structures, comme les treillis ou les pergolas, ou dans les lampadaires
- Œuvres d'art commandées; concours d'art, intégration d'art écologique; par exemple, projet «Corridor vert» de l'Université de Windsor
- Thèmes d'art public portant sur la nature et l'histoire culturelle, y compris les Premières Nations et les colonies francophones
- Utilisation de motifs texturés dans la conception des murs anti-bruit, des tunnels et des culées des ponts suspendus. En plus du texturage herbager proposé, envisager ce qui suit : feuilles d'érable (comme l'avenue Howard); motifs de cyclisme; thèmes des Premières nations
- Utilisation de l'art public sur les extrados des tunnels et les entrées
- Utilisation de l'art public sur les ponts suspendus

Réseau de sentiers

- Soutien au réseau de sentiers, en général
- Intégration d'arbres d'ombre le long des sentiers et dans les aires de repos
- Besoin de stations d'appel d'urgence
- Inclusion de panneaux de localisation/marqueurs de kilométrage
- Inclusion de panneaux d'interprétation célébrant l'histoire culturelle/naturelle

Éclairage des sentiers

- Lampadaires simples et fonctionnels, qui choquent l'œil
- Éclairage ciel étoilé avec projecteurs découpes

SUGGESTIONS/AMÉLIORATIONS FAISANT L'OBJET D'UN EXAMEN PLUS APPROFONDI

Les éléments suivants sont des suggestions/améliorations supplémentaires soulevées par le public durant les consultations. Ces idées font l'objet d'un examen plus approfondi.

Paysages/environnement de l'autoroute

- Signalisation pour indiquer que le voyageur entre dans une zone protégée; par exemple, «Escarpement du Niagara» ou «Ceinture verte».

Loisirs

- Installations de loisirs, comme la pétanque et les terrains de jeux (peuvent-être sur des terrains municipaux adjacents à l'autoroute)

Ponts suspendus

- Les ponts suspendus devraient être uniques dans leur conception et servir à aider les gens à trouver leur chemin.

Passages inférieurs

- Les avis sont mixtes concernant les deux passages inférieurs inclus dans le plan. Des inquiétudes concernant la sécurité ont été exprimées.

Réseau de sentiers

- Ajout de parcs de stationnement au départ des sentiers. Endroits suggérés : stationnement réservé au covoiturage sur le délestage de l'avenue Howard, aire de chemin Cousineau/rue Labelle
- Sentier du côté est du délestage de l'avenue Howard (parc de stationnement réservé au covoiturage à l'intersection signalisée à Laurier Parkway, permettant au parc de devenir un départ de sentier avec une connexion sûre au sentier de l'autoroute)
- Séparation du sentier pour les utilisateurs (p. ex., marquage au sol), pour des raisons de sécurité
- Toilettes dans le corridor de l'autoroute; p. ex., au départ des sentiers
- Poubelles chien

Éclairage des sentiers

- Luminaires solaires (des lampes DEL ou aux halogénures métalliques sont actuellement envisagées)

Les éléments suivants sont des suggestions qui ont été transmises à d'autres, étant donné qu'ils sont à l'extérieur des limites de l'autoroute :

- Amélioration des connexions écologiques à l'extérieur du périmètre du projet
- Prolongement du sentier de l'autoroute jusqu'au parc Ojibway Prairie (chemin Malden à chemin Matchette) et Chrysler Greenway (à l'extérieur du périmètre du projet)

L'importance internationale de l'autoroute Windsor-Essex, de même que son emplacement urbain et son contexte écologique unique, exigent des principes de conception solides. L'autoroute d'avant-garde est située sur des terres ouvertes restaurées qui : démontreront l'intégrité écologique, célébreront le patrimoine naturel et culturel de la région de Windsor-Essex, promouvoir l'intendance et un sens de la nature; rétabliront les liens physiques et culturels avec la communauté, et fourniront un réseau durable de paysages naturels, de sentiers et d'aires d'agrément.

Renforcement de l'intégrité écologique

Le plan directeur pour l'aménagement paysager de l'autoroute Windsor-Essex permet de dévoiler comment l'infrastructure à grande échelle et l'usage public peuvent coexister avec l'habitat de la faune et de la flore locales. La conception sensible, la succession naturelle et les engagements à long terme du projet relativement à la gestion et au contrôle restaureront les espaces verts adjacents à l'autoroute au paysage carolinien indigène, qui caractérise la région de Windsor-Essex.

Promotion de l'intendance et du sens de la nature

L'espace vert naturel et aménagé qui cadre l'autoroute contribuera au système communautaire de parcs locaux et masquera les fonctions de voie de circulation. Grâce au système intégré de terres écologiques, les piétons, cyclistes et automobilistes pourront visuellement et, dans certains endroits, physiquement se connecter aux paysages naturels. Le public aura l'occasion d'explorer les différents paysages de l'autoroute au moyen d'un réseau de sentiers défini pour promouvoir la conscience environnementale et l'appréciation de la nature.

Recréation des liens sociaux et culturels

Les paysages de l'autoroute Windsor-Essex sont conçus de façon à lier et à réunir les communautés de Windsor, de LaSalle et de Tecumseh. Les éléments de loisirs sont axés sur le réseau de sentiers à usages multiples, qui fournit un accès continu sans barrières à travers l'autoroute et entre les quartiers en utilisant l'extrados des tunnels, les ponts pour piétons et les passages souterrains.



Aperçu

- L'autoroute Windsor-Essex sera construite sur *120 hectares (300 acres)* d'espaces ouverts. Elle sera composée d'un système interconnecté d'espaces verts écologiques naturels et aménagés, et accessible par un *réseau de sentiers à usages multiples qui s'étend sur plus de 20 km (12 miles)*.
- La restauration écologique continue à être le fondement du plan directeur pour l'aménagement paysager. Le cadre qui a été établi dans les études précédentes, a été adopté, élargi et renforcé, y compris l'exploration du thème carolinien du Canada choisi par la communauté.
- Les espaces verts de l'autoroute Windsor-Essex, qu'ils soient associés à *la porte d'entrée, aux accotements, au système de gestion des eaux pluviales, aux murs anti-bruit ou aux paysages écologiques*, sont tous écologiques et contribuent à l'amélioration de l'habitat.
- Les communautés terrestres et aquatiques, nouvelles et réhabilitées, dans les terres utilisées par l'autoroute refléteront et appuieront les zones naturelles adjacentes en mettant l'accent sur les prairies à herbes hautes et la savane de chênes. Cela permettra, au fil du temps, de créer une *autoroute dans une prairie*.

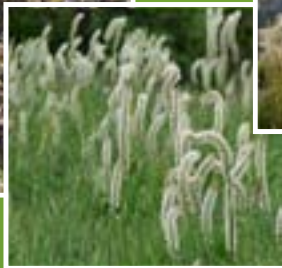
Aménagement urbain

- Les onze extrados de tunnels qui s'étendent sur l'autoroute Windsor-Essex créent les liens communautaires et écologiques, et soutiennent le réseau municipal de routes et de sentiers. Ces espaces verts sont conçus pour fusionner les paysages naturels et urbains, et donnent l'occasion de refléter l'histoire naturelle et culturelle unique de la région dans leur conception.
- Trois zones de *porte d'entrée* sont proposées pour l'autoroute Windsor-Essex, lesquelles puisent dans les thèmes « *de l'arrivée, de la colonie et du flux* ». Les portes d'entrée de l'Est et de l'Ouest sont conçues comme des paysages voyants, qui créent des éléments visuels forts durant l'expérience de conduite, à l'aide de structures de paysage, de reliefs sculptés, d'éléments végétaux colorés et d'art public, pour tenir compte de l'histoire naturelle et culturelle. La porte d'entrée de la rue Labelle est située sur l'extrados d'un tunnel qui enjambe l'autoroute. Sa conception permet de célébrer les racines culturelles de la région.
- L'aménagement urbain de l'autoroute Windsor-Essex tiendra compte de ce qui suit : art public intégré; esthétique de la porte d'entrée et paysages de l'extrados de tunnel, et donne la possibilité d'ajouter l'expression artistique aux éléments structurels de la chaussée, des murs anti-bruit et des ponts suspendus.



Restauration écologique

- Les paysages écologiques sont intégrés à des espaces verts récréatifs et comprendront une série de prairies, de zones humides et d'habitats boisés.
- La stratégie d'atténuation recommandée pour contrer les effets associés à la perte des formations végétales et des écosystèmes connexes suit une démarche «de récréation semblable», lorsque c'est techniquement possible, en mettant l'accent sur la restauration.
- L'habitat des espèces fauniques et végétales protégées en vertu de la Loi sur la protection des espèces en péril au Canada sera protégé, créé et restauré en adoptant une variété de stratégies. Des milliers d'espèces végétales sensibles en péril seront transférées en avance de la construction.
- En raison de la sensibilité écologique, certaines zones de restauration dans les terres de l'autoroute resteront inaccessibles au public après la mise en œuvre.



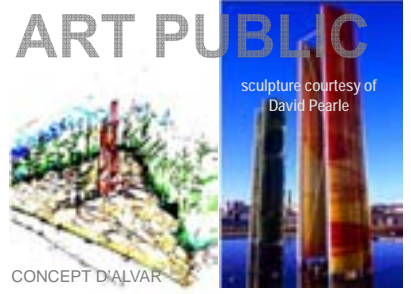
Réseau de sentiers et d'aires d'agrément

- Le principal *réseau de sentiers à usages multiples* est éclairé, pavé et de 4 mètres en largeur. Il permet aux piétons et aux cyclistes de parcourir la longueur des terres de l'autoroute de bout en bout sans croiser des véhicules.
- Un *réseau secondaire de sentiers à usages multiples*, qui satisfait aux mêmes normes que le principal réseau, se connectera aux sentiers communautaires et donnera un accès à partir du réseau routier municipal aux véhicules d'urgence et d'entretien. Le réseau secondaire utilise des passages à niveau aux intersections munies de feux de circulation.
- Dans quelques endroits, des courts *sentiers de nature* à revêtement granuleux permettent d'explorer les paysages moins sensibles.
- Des *lieux de repos, de réunion, de réflexion et d'observation de la nature* sont prévus le long du réseau de sentiers et sur l'extrados des tunnels. Des aires de repos adjacentes au réseau routier municipal et aux quartiers résidentiels peuvent avoir un caractère semblable à des parcs, tandis que ceux le long du sentier seront rustiques et en harmonie avec l'environnement naturel.
- Des *points de départ* sont proposés au chemin Malden, à l'avenue Howard et au délestage de l'avenue Howard. Des stations d'appel d'urgence seront stratégiquement situées dans les aires de repos clés, aux intersections des sentiers et aux sections isolées du réseau de sentiers.
- Des *panneaux d'information, d'orientation et d'interprétation* seront répartis sur l'ensemble du réseau de sentiers.



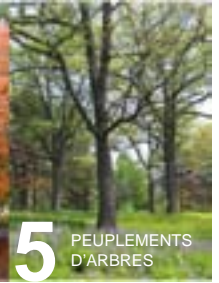
A Porte d'entrée de l'Ouest : ARRIVÉE

La porte d'entrée de l'Ouest est conçue selon un thème pancanadien pour marquer L' ARRIVÉE au Canada. Ce paysage peut être constaté visuellement et tire avantage des changements de niveau et des lieux de visualisation à partir des bretelles d'accès et des échangeurs de l'autoroute. Il est proposé d'inclure un aperçu des différents paysages, y compris : les reliefs et les zones humides du Bouclier canadien; l'alvar carolinien; la Prairie, et les forêts du Haut-Canada et du Bas-Canada. Ces thèmes sont conceptuellement représentés par l'utilisation de reliefs, de végétation, de plans d'eau et de matériaux. Des buttes de terre saillantes sont situées dans les espaces ouverts des échangeurs. Il s'agit de sites potentiels pour exposer l'art public, qui peut être un élément vertical exprimant des thèmes culturels - éventuellement tirés des Premières nations, de la colonisation européenne ou des influences industrielles.

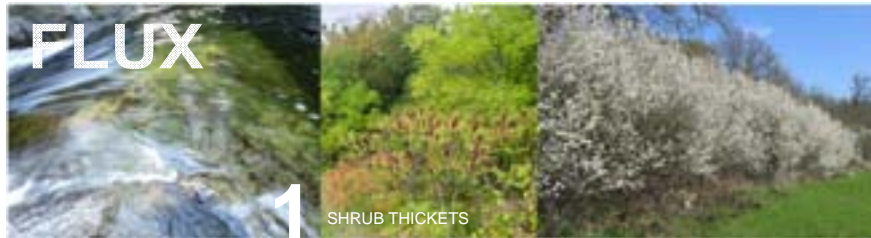


B Porte d'entrée de la rue LaBelle : COLONIE

La porte d'entrée de la rue LaBelle est située sur l'extrados du tunnel 2 et peut être vue à partir de la route municipale et du sentier à usages multiples. Sur le plan thématique, le plan d'aménagement paysager puise dans le modèle distinctif linéaire du système d'arpentage français qui caractérisait la première COLONIE FRANÇAISE agricole le long de la rivière Detroit. Ce patrimoine se reflète encore dans la structure des terrains et le nom des rues des quartiers adjacents. Le thème de la colonie est exprimé dans l'aire de repos urbaine proposée et le paysage environnant grâce à une palette de revêtements et traitements de la végétation, notamment : les pelouses et les prés; la prairie; les fourrés et les haies. Bien que décoratives, les plantations utiliseront des espèces rustiques indigènes des prairies et d'autres espèces caroliniennes qui appuient les objectifs écologiques des terres de l'autoroute.



La porte d'entrée de l'Est se caractérise par une confluence complexe de l'autoroute, des échangeurs et des routes interconnectées, et comprend une section de l'aire de drainage Wolfe au nord. Cette porte d'entrée représente principalement une expérience visuelle pour les utilisateurs de l'autoroute avec un accès limité par les piétons et les cyclistes. Dans les corridors de transport, l'on peut établir un parallèle entre la circulation des véhicules et le flux d'eau dans les systèmes naturels, le mouvement rapide de la circulation ressemblant à des «courants», régulièrement perturbés par les échangeurs ou «tourbillons». Ces forces vives sont représentées dans le thème du FLUX. Le thème est exprimé dans le concept paysager par le biais de reliefs en terrasses accentués par des rubans de végétation, avec des possibilités d'art public dans le cercle des échangeurs et de circulation.



Extrados de tunnels – Approche conceptuelle

The 11 Tunnel Tops will be landscaped green open space that is fully integrated with the surrounding ecological areas and supports the Parkway trail system. Some of the tunnel tops will also support municipal roads crossing the Parkway right-of-way, and utility corridors

Several of the tunnel tops are proposed to have a designed landscape treatment that supports community use. These Tunnel Tops will have a more decorative paving treatment for rest areas, site furnishings, and aesthetically designed plantings.

PASSIVE / ECOLOGICAL

- T-1 Spring Garden
- T-4 Pulford Street
- T-5 Reddock Street
- T-6 Cabana Road West
- T-7 Huron Church Line
- T-9 Cousineau Road
- T-11 Howard Avenue

COMMUNITY FOCUSED

- T-2 Labelle Street
- T-3 Grand Marais Road West
- T-8 St. Clair College
- T-10 Hearthwood Place



Aménagement paysager des extrados de tunnel T-1



T-1 Spring Garden



T-3 Grand Marais Road West



1:750

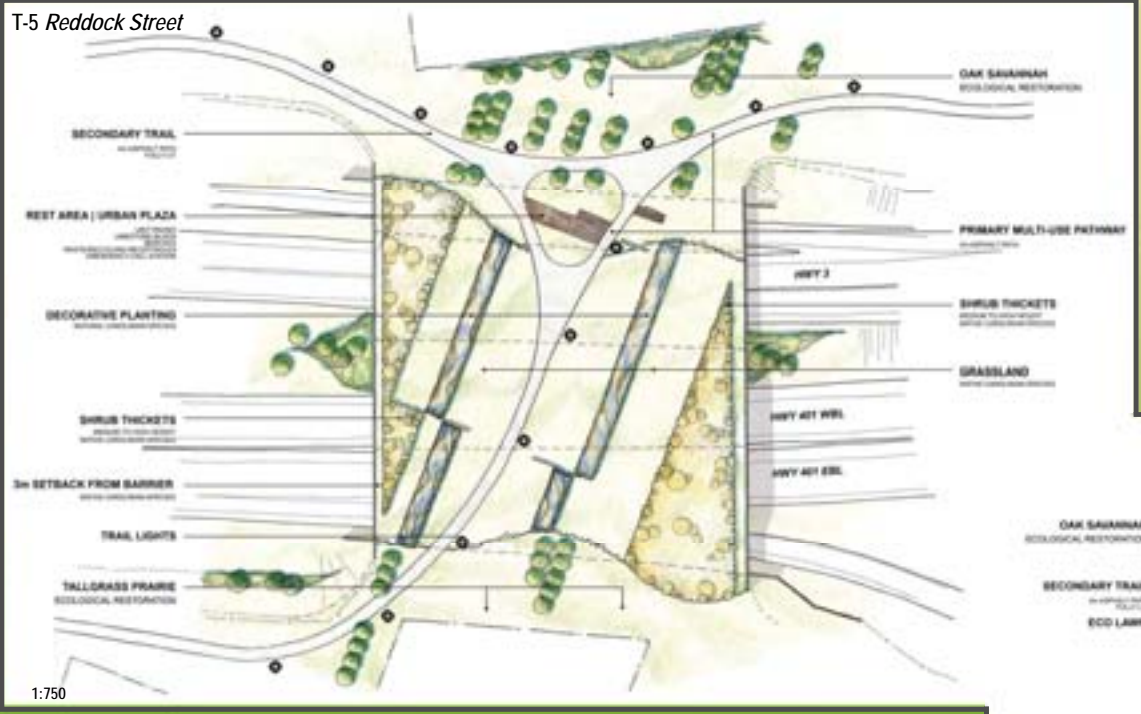


T-4 Pulford Street



1:750

Aménagement paysager des extrados de tunnel T-5 et T-6



T-8 St. Clair College



T-9 Cousineau Road





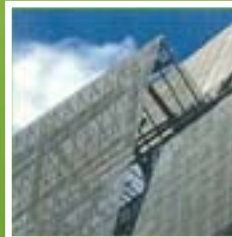
T-11 Howard Avenue





- | PONTS SUSPENDUS | PASSAGES INFÉRIEURS |
|-------------------------------|--|
| <i>TB-1 Bethlehem Avenue</i> | <i>TU-6 Geraedts Drive / St. Clair College</i> |
| <i>TB-2 Lambton Street</i> | <i>TU-9 Howard Avenue</i> |
| <i>TB-4 Cabana Road West</i> | |
| <i>TB-5 Huron Church Line</i> | |
| <i>TB-7 Cousineau Road</i> | |
| <i>TB-7a Wolfe Drain</i> | |
| <i>TB-8 Grosvenor Drive</i> | |





PONTS SUSPENDUS POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION

- Expression verticale*
- Détail sur les garde-corps/culées*
- Traitement esthétique des piliers*
- Insertion artistique à petite échelle*
- Plantes/éclairage d'appoint*
- Couleurs éclatantes*
- Marqueur identifiable*

ART PIECES / SCULPTURE
 Larger scale works of art designed to act as landmark references or to enhance the theme of a certain area.
 Potential locations: Gateways or Tunnel Tops



SMALL SCALE PUBLIC ART
 Pedestrian scale elements to enhance urban spaces, e.g. sculptures; commemorative elements
 Potential Locations: Tunnel Top Rest Areas; along Municipal Streets and Service Road

INTEGRATED PUBLIC ART
 Used to enhance the visual quality of structures and elements in the public realm and to reinforce themes, e.g. surface treatment; trellis structures; lighting
 Potential Locations: Treatment of Noise Barriers, Trail Bridges, Tunnel Abutments, Rest Areas, Municipal Streets



CONCEPTION ET CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE

Afin d'entamer la construction sur l'autoroute en août, les travaux préparatoires ont commencé et se poursuivront au cours des trois mois prochains.



Relocalisation des services publics – Dans les limites du projet, les entreprises de services publics œuvrent à relocaliser les services publics hors de la zone de construction.

Transplantation des espèces en péril – La transplantation des plantes menacées a commencé en avril. Ces plantes seront replantées dans des sites protégés au sein de la zone d'étude en mai. Tous les ouvriers dans la zone du projet ont reçu une formation sur les espèces en péril, en conformité avec les conditions d'un permis délivré par le ministère des Richesses naturelles (MRN) de l'Ontario.

Installation de mesures de protection de l'environnement – L'installation d'une barrière temporaire anti-passage de serpents d'environ 10 km est terminée.

Démolition des bâtiments – Les matériaux réutilisables dans les bâtiments restants situés dans le corridor de l'autoroute seront récupérés, puis les bâtiments seront démolis et déblayés.

Les travaux d'ingénierie actuels sur le terrain comprennent :

- Levé de terrain du corridor.
- Reconnaissance géotechnique, comme le forage de puits afin de mieux comprendre les conditions du sol.
- Collecte de données environnementales et échantillonnage pour fournir des renseignements supplémentaires sur les conditions environnementales actuelles.



Durant le processus d'évaluation environnementale, un certain nombre d'engagements visant à atténuer les effets potentiels ont été faits. Durant la conception, WEMG doit préparer des rapports de conception et construction (RCC) pour montrer comment ces engagements sont repris dans le projet de l'autoroute.

Une série de RCC sera élaborée entre 2011 et 2012 afin de documenter :

- la conception
- les consultations effectuées au sujet de la conception
- les approbations et autorisations requises
- les incidences environnementales et les mesures d'atténuation
- comment les engagements pris lors de l'évaluation environnementale seront mis en œuvre.

LES RCC seront préparés et mis à disposition pour une période de 30 jours avant la construction des travaux décrits dans chaque rapport. Les commentaires reçus seront examinés et intégrés à la conception, le cas échéant.

L'emplacement des travaux proposés, qui seront inclus dans chaque RCC, est indiqué dans le plan clé du RCC.

Le projet de construction proposé lors de cette séance d'information publique sera documenté dans le RCC n° 1. De plus amples renseignements sur les travaux associés à d'autres RCC seront fournis durant des séances d'information futures.

Où nous étions - Phase de l'évaluation environnementale

- Documente le projet approuvé en vertu de la Loi sur l'évaluation environnementale.
- Le processus d'évaluation environnementale a inclus des possibilités de commentaires du public.
- Inclut les engagements pour atténuer les incidences.



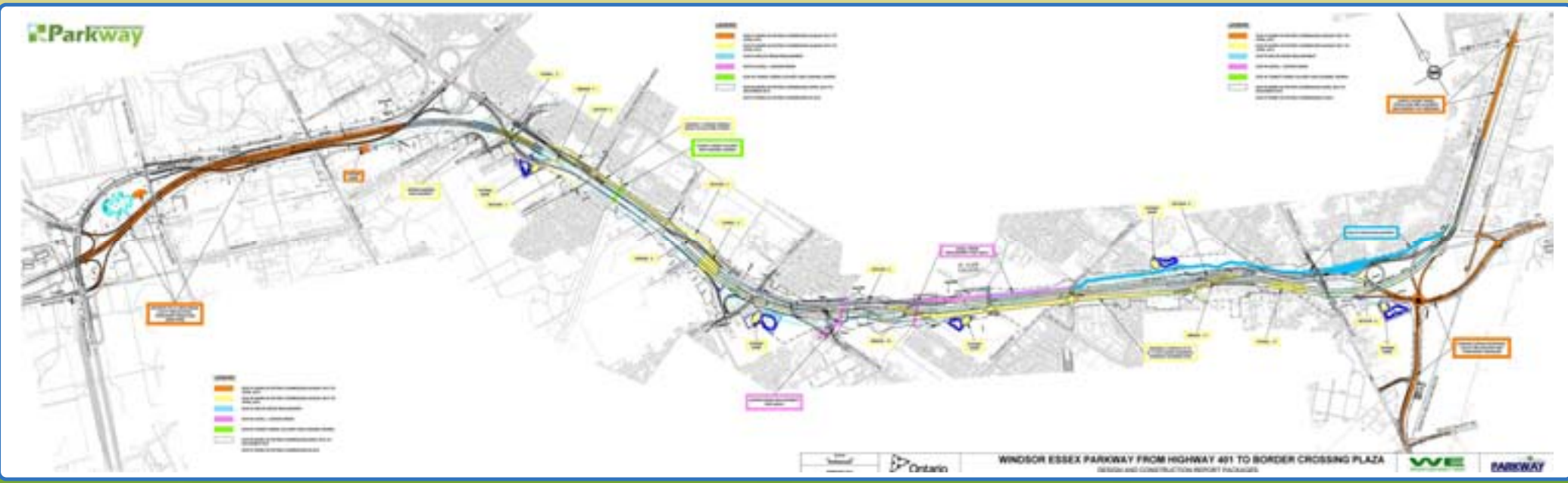
Où nous sommes aujourd'hui - Conception détaillée

- Achèvement de la conception
- Confirmation des incidences environnementales et recommandation de mesures d'atténuation
- Intégration des engagements pris lors de la phase d'évaluation environnementale
- Consultation et commentaires du public sur des questions de conception spécifiques
- Documentation des processus dans des rapports de conception et construction aux fins de l'information au public.



Où nous allons - Construction et entretien

- Pendant la construction et l'entretien, WEMG continuera d'exécuter les engagements pris dans l'évaluation environnementale.



Pour faciliter la consultation, une copie imprimée de ce plan clé a été montée à la station de table.

La construction de l'autoroute comprendra généralement les genres d'activités suivants :

- **Nivellement des terres** au moyen de buteurs, d'excavatrices, de tombereaux, de niveleuses et de compacteurs
- **Déblaiement des structures actuelles** à l'aide d'excavatrices, de camions, de grues, de marteaux-piqueurs et de fraiseuses d'asphalte
- **Construction d'installations de drainage temporaires et permanentes** à l'aide d'excavatrices et de chargeuses à chenilles
- **Construction d'ouvrages** (tunnels et ponts) à l'aide d'excavatrices, de camions, de sonnettes, de grues, de pompes à béton et de truelles mécaniques
- **Construction et pavage de routes** à l'aide d'excavatrices, de niveleuses, de camions, d'asphalteuses et de bétonnières de chaussée.



Afin de minimiser la durée de la construction, nous avons :

- Organisé le séquençage de la construction de la meilleure façon possible.
- Utilisé des composants préfabriqués pour les structures, le cas échéant.
- Incorporé la construction de détournements pour ouvrir un accès illimité aux chantiers tout en maintenant la circulation.

Il est reconnu que les activités de construction pourraient causer des incidences temporaires sur le bruit. Les mesures suivantes seront mises en œuvre pour atténuer le bruit pendant la construction de l'autoroute :

- Veiller à ce que l'équipement de construction soit en bon état, équipé de silencieux fonctionnels et se conforme aux normes en matière d'émissions sonores décrites dans les lignes directrices du MEO.
- Dans la mesure du possible, limiter les activités de construction les plus bruyantes aux heures du jour et travailler conformément aux règlements municipaux de contrôle du bruit. Des exemptions au règlement municipal sur le contrôle du bruit pourraient être nécessaires dans certains cas.
- Lorsque le séquençage de la construction le permet, des barrières anti-bruit et/ou des bermes permanentes peuvent être construites au cours des premières phases de la construction afin de réduire les niveaux de bruit de la construction aux endroits récepteurs. En fait, les barrières anti-bruit ont déjà été construites à l'extrémité est du projet.
- Dans la mesure du possible, maximiser la distance entre les zones de rassemblement et les récepteurs à proximité.
- Entretenir les pistes de chantier pour éviter les nids de poule et les ornières, et prévenir le bruit intense causé par la circulation des véhicules sur des surfaces inégales.
- Élaborer un plan pour faire des consultations concernant les activités bruyantes, comme le battage de pieux.
- Fournir des bulletins d'information aux résidents et aux entreprises sur les activités de construction les plus récentes dans leur région.
- Mettre en place un processus pour recevoir les plaintes relatives au bruit de construction reçues du public, y enquêter et y donner suite.

Des consultations proactives avec les communautés se poursuivront durant les phases de conception et de construction afin d'offrir des possibilités supplémentaires de faire des suggestions et observations sur les mesures d'atténuation du bruit. Nous avons l'intention de tenir des réunions avec les résidents et les entreprises durant lesquelles les problèmes de bruit et d'atténuation peuvent être discutés. Veuillez vous inscrire durant la séance d'information publique ou visitez

www.weparkway.ca.

Mise en œuvre de mesures d'atténuation globales et de pratiques exemplaires de gestion, notamment :

Gestion de la poussière

- Arrosage périodique ou stabilisation des sols perturbés et exposés
- Limitation de la vitesse des véhicules en déplacement
- Pulvérisation d'eau pendant le chargement et le déchargement des matériaux
- Balayage et/ou rinçage à l'eau des entrées aux zones de construction
- Utilisation du chlorure de calcium pour éliminer la poussière sur les routes d'accès.

Protection et gestion de la qualité de l'eau

- La protection et la gestion des régimes d'eaux souterraines pour l'habitat du poisson, les zones humides et les prairies seront traitées durant la phase de conception.
- Un permis de prélèvement d'eau, délivré par le ministère de l'Environnement, sera obtenu pour cerner la quantité des eaux souterraines requise pendant la période de construction, et repérer l'emplacement des points et exigences d'apport d'eau, le cas échéant, pour le traitement de l'eau avant son déversement.
- Des plans de gestion du sel seront élaborés pour les phases de construction et d'exploitation.
- Des bassins permanents de gestion des eaux pluviales seront construits et entretenus afin de contrôler la qualité de l'eau.

Mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments

- Durant la construction, des plans de contrôle de l'érosion et des sédiments seront élaborés et mis en œuvre pour protéger les eaux de surface, ainsi que les écosystèmes et propriétés adjacents.
- Les protocoles seront fondés sur le «Environmental Guide for Erosion and Sediment Control During Construction of Highway Projects» du ministère des Transports.
- Des bassins de gestion des eaux pluviales temporaires seront utilisés durant la construction de l'autoroute pour gérer la qualité de l'eau.

Protection des ressources archéologiques/culturelles

- Des enquêtes sur les ressources archéologiques et patrimoniales continuent d'être entreprises.
- Pour la phase de construction, toute découverte archéologique imprévue sera communiquée aux organismes appropriés.

Système de gestion de l'environnement (SGE)

- Le SGE gèrera et organisera les affaires environnementales associées à l'autoroute.
- Ce système sera utilisé pour la durée du projet afin de satisfaire aux obligations environnementales et aux exigences de conformité.
- Des travaux sont en cours sur un cycle de gestion «planifier, faire, vérifier, agir» visant à améliorer continuellement les performances environnementales.
- Le SGE est fondé sur la norme ISO 14001.

Mesures temporaires de contrôle du drainage, de l'érosion et des sédiments

- La gestion de l'eau lors de la construction est essentielle pour protéger l'environnement et assurer un chantier de construction sûr et efficace.
- Avant de commencer les fouilles, un drainage de protection approprié sera installé le long du haut des talus remaniés. À mesure que les excavations se poursuivent, un drainage permanent ou temporaire et autres ouvrages de protection seront installés, au besoin, pour atténuer l'érosion.
- Parmi les mesures temporaires de contrôle du drainage, de l'érosion et des sédiments, qui seront prises durant la construction, citons :
 - Drainage temporaire du chantier, notamment les flux nivelés et/ou les pompes
 - Contrôles des sédiments, notamment les collecteurs de sédiments, les bassins de décantation et les unités mobiles de séparation des sédiments
 - Contrôles de l'érosion, notamment les clôtures anti-érosion, les ballots de paille et les couvre-sol.
- Les protocoles de contrôle de l'érosion et des sédiments seront fondés sur le document «*Environmental Guide for Erosion and Sediment Control During Construction of Highway Projects*» du ministère des Transports.
- Des inspections périodiques de tous les contrôles de l'érosion et des sédiments seront effectuées durant la construction, comme suit :
 - Inspections hebdomadaires de toutes les mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments
 - Inspection suite à une chute de pluie et après une fonte importante des neiges
 - Inspections quotidiennes en cas de périodes prolongées de pluie ou de fonte des neiges
 - Inspections fréquentes des zones à risque élevé, comme les tas de terre et les lieux d'égouttage.
- Toutes les installations de contrôle de l'érosion et des sédiments endommagées/lacunaires seront réparées ou remplacées dans les 48 heures suivant l'inspection.



Tout projet de construction de routes implique une certaine perturbation de la circulation. WEMG s'engage à minimiser les inconvénients de vos déplacements pendant toute la durée de construction de l'autoroute.

- 4 voies de circulation – 2 dans chaque sens – seront maintenues le long du corridor de Huron Church Road/route 3 durant les heures normales de déplacement.
- Des réductions à une seule voie dans chaque sens seront nécessaires pour certaines opérations pendant les heures de fin de nuit.

Perturbations auxquelles vous pouvez faire face durant la construction

Des fermetures temporaires des routes de passage seront nécessaires pour North Talbot Road en vue du remplacement du pont.

Ces travaux se produiront plus tôt dans la construction de l'autoroute et seront discutés dans le premier rapport de conception et de construction, et présentés lors de cette séance d'information publique.

La nécessité de fermer temporairement d'autres routes de passage est en train d'être confirmée et, au besoin, sera présentée lors d'une prochaine séance d'information publique et discutée dans les rapports de conception et de construction.

L'autoroute 401 sera fermée durant deux week-ends (jusqu'à 55 heures par fermeture) pour faciliter la démolition du pont North Talbot Road et les activités subséquentes liées à la construction du nouveau pont.

Une fermeture similaire de l'autoroute 401 sera nécessaire pour la démolition du pont de la route 3 par-dessus de l'autoroute 401.

L'évaluation environnementale a cerné un certain nombre de routes municipales (ou parties de ces routes) qui doivent être fermées en permanence pour faciliter la construction de l'autoroute.

Ces fermetures seront exécutées, le cas échéant, lors de la construction de l'autoroute. Les discussions avec les municipalités locales sont nécessaires pour confirmer le processus à suivre pour exécuter chaque fermeture.

Vous serez informés au sujet de la fermeture selon les méthodes suivantes : avis publics imprimés dans les journaux locaux, lettres aux résidents et mises à jour sur www.weparkway.ca.

Outer Drive (Tecumseh)
Mero Avenue (Tecumseh)
Howard Avenue (Tecumseh et LaSalle)
Grosvenor Drive (LaSalle)
Surrey Drive (LaSalle)
Homestead Lane (LaSalle)
Kendleton Court (LaSalle)
Cousineau Road (LaSalle)
Gould Street (LaSalle)
Reddock Street (Windsor)
Lansing Street (Windsor)
Pulford Street (Windsor)
Gratiot Street (Windsor)
Sansotta Court (Windsor)
Lamont Avenue (Windsor)
Valebrook Street (Windsor)
Fifth Street (Windsor)
Yorktown Avenue (Windsor)
Spring Garden Road (Windsor)
Chappus Street (Windsor)
Beech Street (Windsor)

Pour connaître l'emplacement et l'ampleur de ces fermetures, consultez le plan de conception de l'autoroute placé à la station de table.

Qu'est-ce qui sera construit?

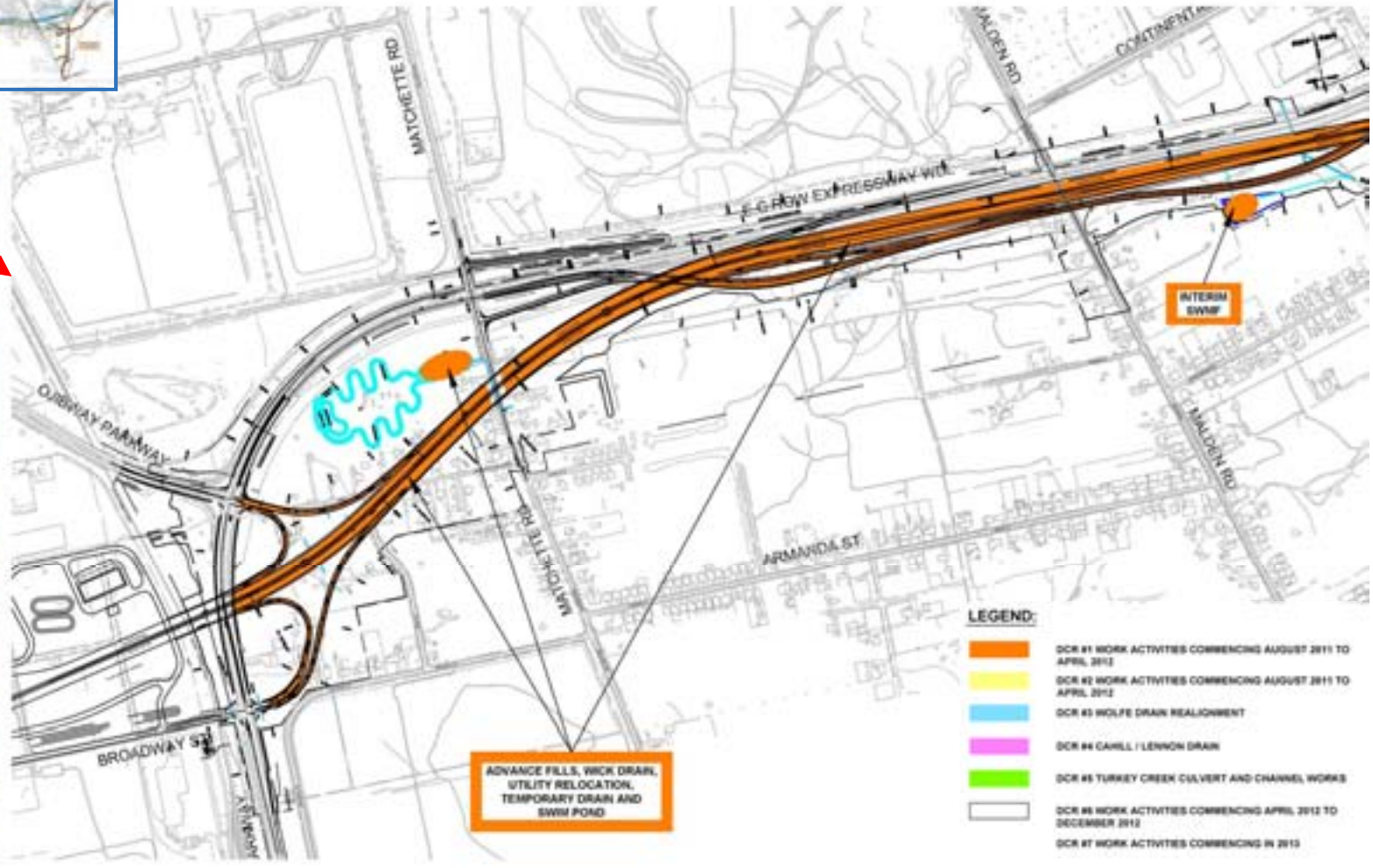
Les travaux préparatoires à l'extrémité ouest de l'autoroute comprennent l'installation de drains verticaux et le remblayage. Les drains verticaux sont des canaux de drainage artificiel qui permettent un tassement plus rapide de certains types de sols et fournissent une plus grande résistance dans les zones où une quantité importante de remblai sera utilisée. Une fois que les drains verticaux ont été installés, le remblai sera disposé de façon à construire des talus, et la zone sera prête à la construction de routes et au pavage à un stade futur du processus de construction. Ce travail préparatif comprend ce qui suit :

- Nivellement du sol
- Mise en place d'une couche de drainage de sable et de gravier
- Installation des drains verticaux sur les talus de plus de 3 mètres de hauteur
- Installation de drains temporaires et d'un bassin de gestion des eaux pluviales
- Application de remblais limono-argileux. Le remblai sera compacté et du matériel supplémentaire sera placé temporairement par-dessus afin de favoriser un plus grand compactage (surcharge temporaire).

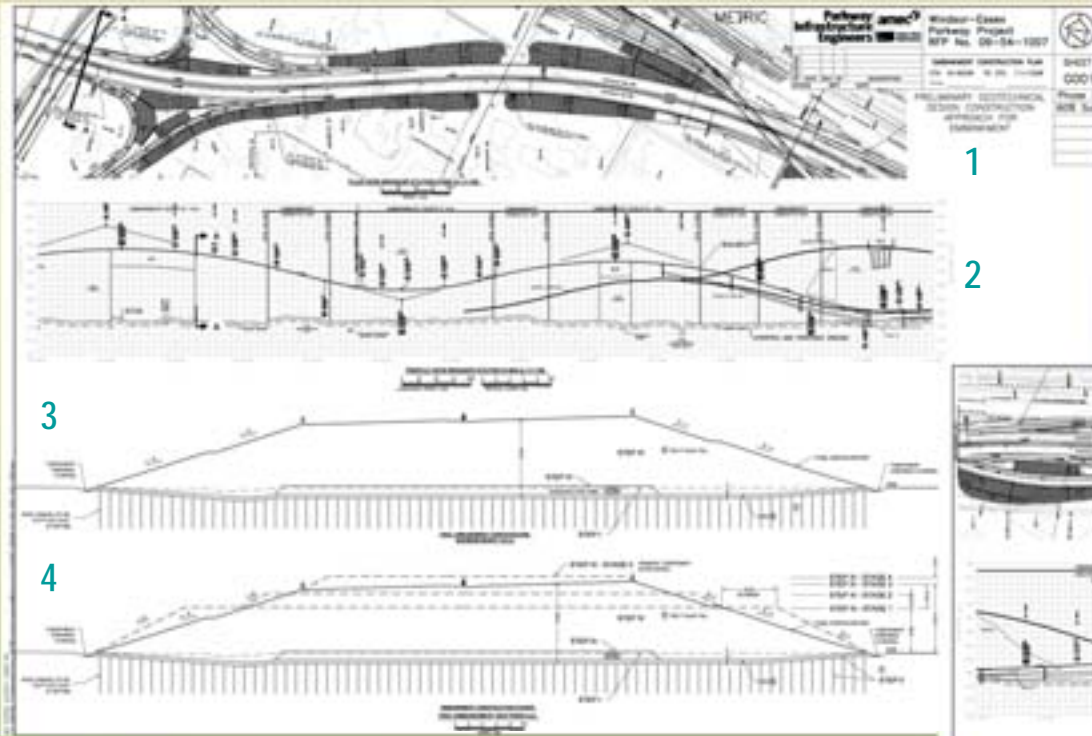
L'installation des drains verticaux et la pose du remblai peuvent exiger la fermeture temporaire de Matchette Road et de Malden Road. L'information sur les itinéraires de déviation proposés au cas où des fermetures seraient exigées sera présentée lors d'une prochaine séance d'information publique. **Vous serez informés au sujet de la fermeture selon les méthodes suivantes : avis publics imprimés dans les journaux locaux, lettres aux résidents et mises à jour sur www.weparkway.ca**

Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées
Circulation supplémentaire de camions pour le transport de remblais et de matériaux granulaires.	Dans la mesure du possible, les camions seront tenus d'emprunter E.C. Row et la route 3, plutôt que les routes locales, pour le transport des matériaux.
Fermeture temporaire possible de Matchette Road et de Malden Road pendant la construction des talus et de la surcharge temporaire.	Si la fermeture est nécessaire, une seule des routes sera fermée à la fois. Consultez la fiche d'information «Vous tenir au courant durant la construction» pour de plus amples renseignements sur la façon dont nous communiquerons la fermeture des routes et la perturbation causée par la construction. De plus amples renseignements sur les fermetures seront présentés lors d'une prochaine séance d'information publique.
Bruit et poussière pendant la construction.	Consultez la fiche d'information sur les mesures d'atténuation.
Affaissement du sol.	L'affaissement du sol se produira principalement dans la zone du projet.
Les pentes exposées pourraient entraîner de la poussière soufflée par le vent, de même que des problèmes de drainage, d'érosion et de sédimentation.	La construction de drains verticaux comprendra l'installation de structures de drainage temporaire pour gérer la qualité et la quantité des eaux de surface. Consultez la fiche d'information sur le contrôle de l'érosion et de la sédimentation.
Un certain nombre d'espèces en péril ont été identifiées dans cette zone de construction.	Toutes les espèces en péril seront relocalisées avant la construction.
Réinstallation et protection des services publics existants.	Coordination avec les entreprises de services publics et les municipalités.

Travaux préparatifs de remblayage et d'installation de drains verticaux



Travaux préparatifs de remblayage et d'installation de drains verticaux



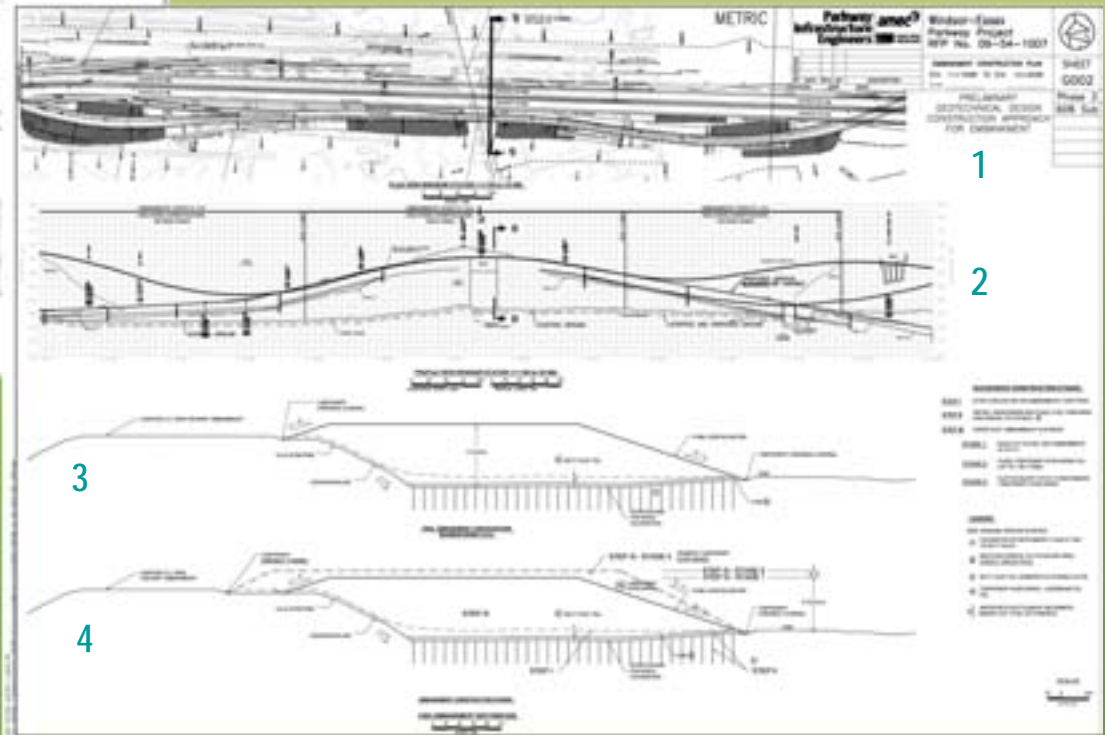
1
2

Ces dessins vous fournissent de plus amples renseignements sur les drains verticaux et les remblais pour créer des talus.

La première figure dans chaque dessin illustre l'emplacement des drains verticaux et du remblai (indiqué par des hachures).

La deuxième figure dans le dessin montre le profil des talus finaux par rapport au niveau actuel du terrain.

Les troisième et quatrième figures dans le dessin reflètent une coupe transversale du talus.



1
2
3
4

Les étapes suivantes font partie de la construction :

Étape I - Déblayer la terre dans l'empreinte du talus (la zone hachurée apparaissant sur le premier dessin).

Étape II - Installer les drains verticaux et le lit filtrant de sable et gravier (apparaissant comme (a) dans le deuxième dessin).

Étape III - Construire le talus en phases.

- Phase 1 - Construire le haut talus
- Phase 2 - Placer un remblai de surcharge temporaire (jusqu'à 1,5 m d'épaisseur)
- Phase 3 - Aplatir la pente et enlever le remblai de surcharge temporaire.

Qu'est-ce qui sera construit?

Pour tenir compte de l'élargissement de l'autoroute 401 à l'extrémité Est de l'autoroute, le pont sur North Talbot Road doit être remplacé. Le remplacement du pont comprend les éléments suivants :

- Démolition du pont actuel au-dessus de l'autoroute 401. Ce travail sera effectué en une fin de semaine où l'autoroute 401 sera fermée pendant un maximum de 55 heures consécutives.
- Pose des poutres maîtresses du nouveau pont. Ce travail nécessitera également la fermeture de l'autoroute 401 en une fin de semaine pendant un maximum de 55 heures consécutives.
- Construction et pavage du tablier du pont.

Le remplacement de ce pont nécessitera la fermeture temporaire de North Talbot Road à l'autoroute 401 pendant environ six mois durant la construction du pont. La fermeture temporaire de l'autoroute 401 pendant la démolition du pont existant et la **construction** d'une partie du nouveau pont sera également nécessaire. Durant la fermeture de North Talbot Road, la circulation empruntera d'autres routes locales. L'itinéraire de déviation suite à la fermeture de l'autoroute 401 durant le week-end est indiqué sur un panneau distinct.

Les fermetures et la perturbation de la circulation seront communiquées selon les méthodes suivantes : avis publics, rapports dans les médias locaux, lettres aux résidents adjacents et mises à jour sur www.weparkway.ca



Effets potentiels

Mesures d'atténuation proposées

L'autoroute 401 sera fermée pendant un maximum de 55 heures (de 22 h le vendredi à 5 h le lundi) au cours d'une fin de semaine pour la démolition du pont. Une deuxième fermeture pendant un maximum de 55 heures sera prévue pour la construction du nouveau pont.

Un plan de déviation de la circulation sur l'autoroute 401 a été préparé (voir panneau distinct) et des panneaux de signalisation appropriés seront disposés pour orienter la circulation. La police sera présente lors de la fermeture pour contribuer à la gestion de la circulation. Le public sera informé à l'avance de ces activités.

Perturbation de la circulation à cause de la fermeture de North Talbot Road pendant environ 6 mois.

Des panneaux appropriés seront placés pour aviser les conducteurs de la fermeture de North Talbot Road. L'agent de liaison public se réunira avec les propriétaires d'entreprises avant la construction pour comprendre leurs préoccupations et collaborer avec eux pour repérer les mesures qui pourraient atténuer l'incidence de la construction sur leurs entreprises. **L'information sera communiquée selon les méthodes suivantes : avis publics, rapports dans les médias locaux, lettres aux résidents adjacents et mises à jour sur www.weparkway.ca.**

Bruit et poussière pendant la construction, y compris le battage de pieux nécessaire sur North Talbot Road.

Des barrières anti-bruit construites récemment dans la région contribueront à minimiser le bruit pendant la construction. Des réunions seront tenues avec les groupes de résidents et d'entreprises pour discuter les problèmes, notamment l'incidence potentielle du bruit. Veuillez consulter la fiche d'information sur les mesures d'atténuation pour plus d'information.

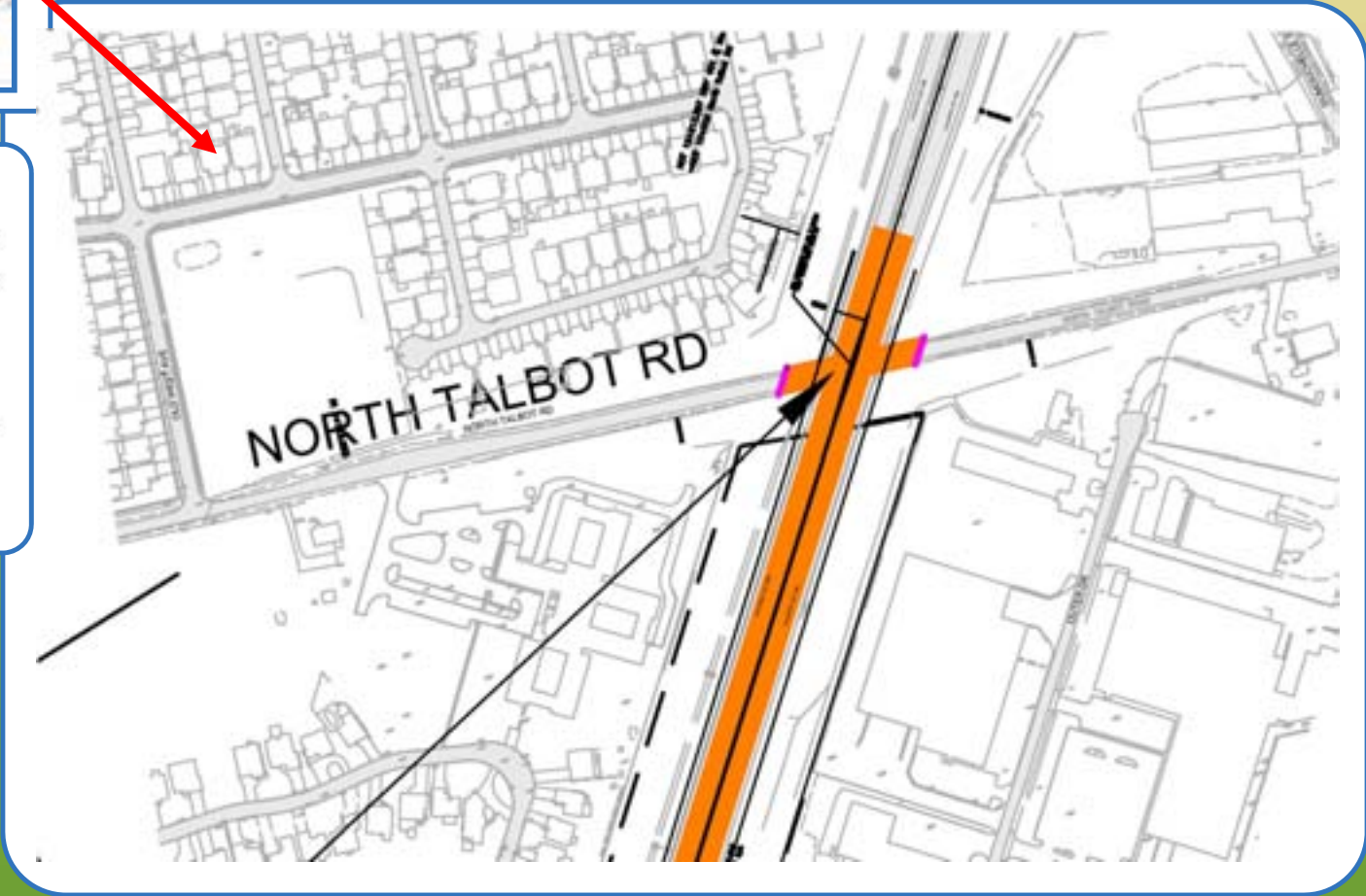
Possibilité de circulation des véhicules de chantier dans la communauté durant la fermeture de North Talbot Road en vue de la construction du nouveau pont.

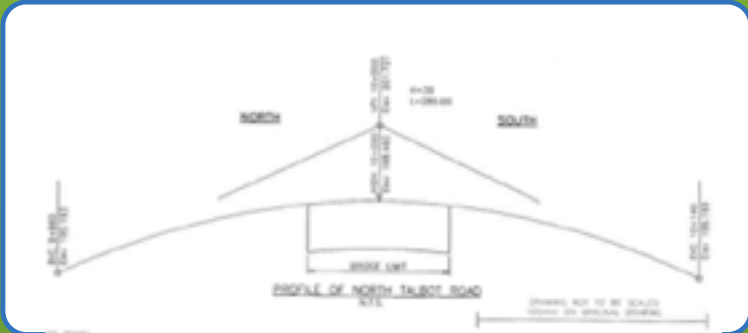
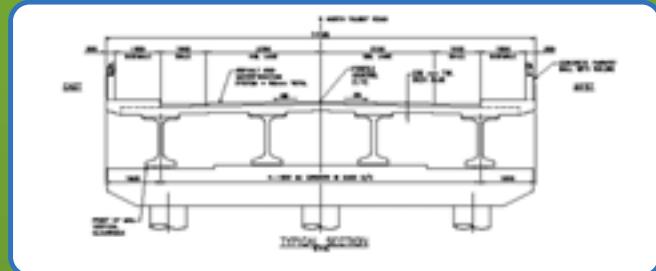
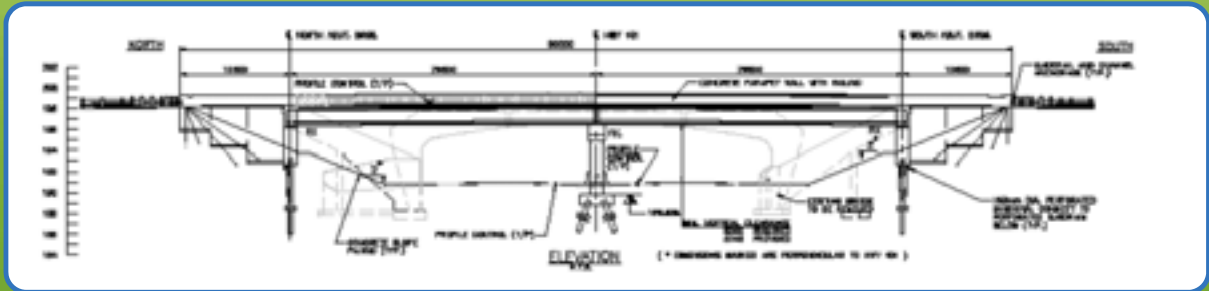
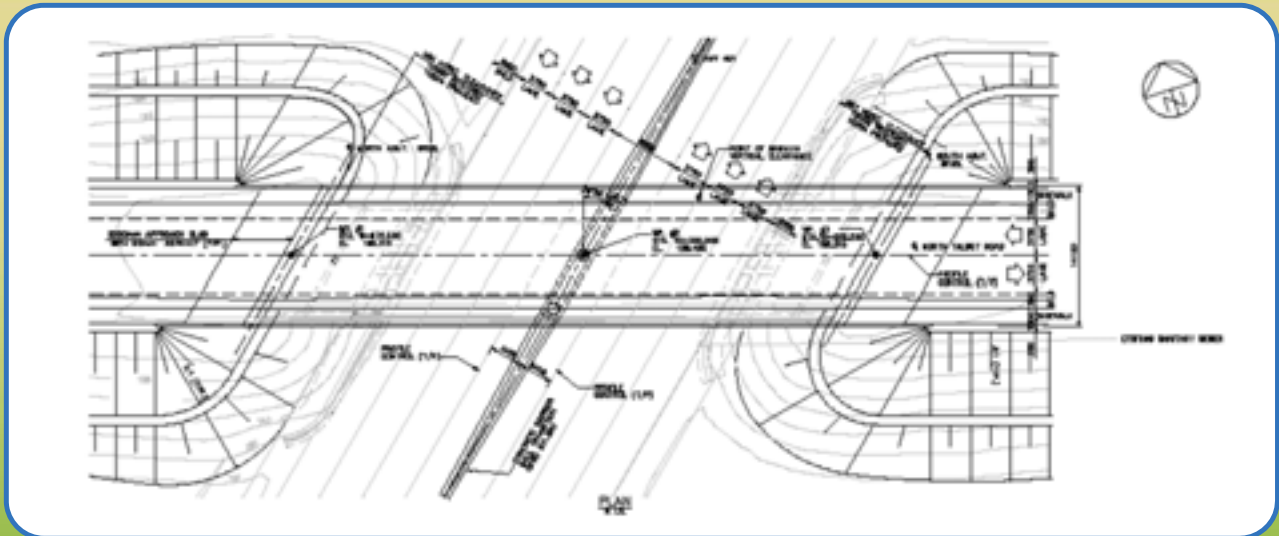
Dans la mesure du possible, la circulation des véhicules de chantier dans la communauté sera réduite au minimum en utilisant l'autoroute 401 pour accéder au site.



LEGEND:

- DCR #1 WORK ACTIVITIES COMMENCING AUGUST 2011 TO APRIL 2012
- DCR #2 WORK ACTIVITIES COMMENCING AUGUST 2011 TO APRIL 2012
- DCR #3 WOLFE DRAIN REALIGNMENT
- DCR #4 CAHILL / LENNON DRAIN
- DCR #5 TURKEY CREEK CULVERT AND CHANNEL WORKS
- DCR #6 WORK ACTIVITIES COMMENCING APRIL 2012 TO DECEMBER 2012
- DCR #7 WORK ACTIVITIES COMMENCING IN 2013

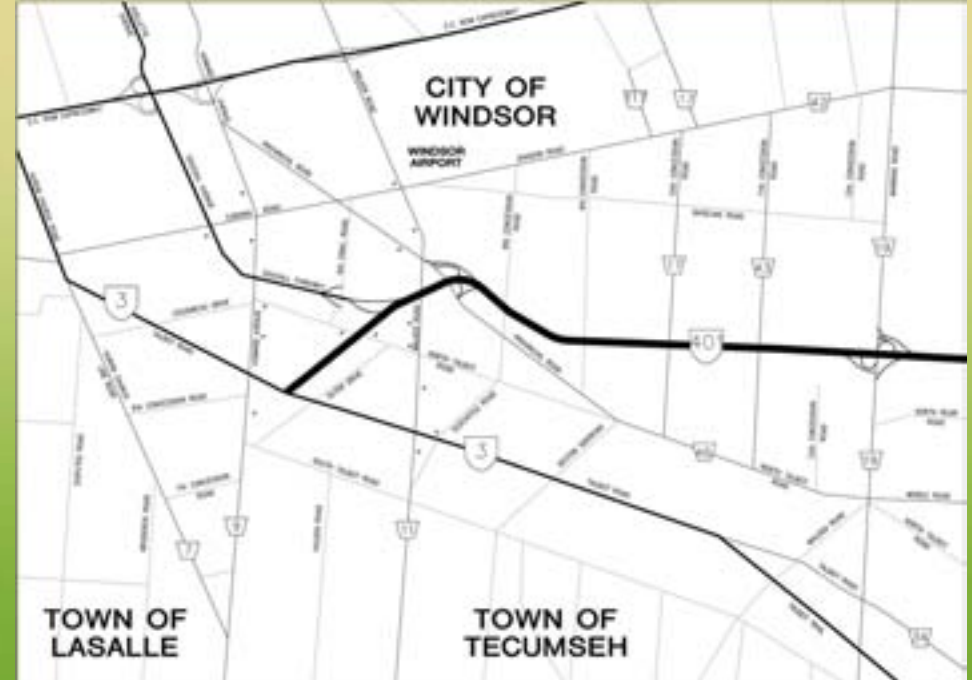




Autoroute 401



North Talbot Road



LEGEND:

- INCIDENT MANAGEMENT TRAFFIC ROUTE
- TRAFFIC DIRECTION

Une signalisation informationnelle avant et pendant la fermeture de North Talbot Road sera fournie afin d'orienter la circulation locale. Le plan montre l'emplacement approximatif de la signalisation temporaire pour les travaux sur North Talbot Road. Des panneaux aviseront les conducteurs que la route est fermée et, selon l'endroit, pourront indiquer «Accès local seulement» ou «Utiliser autre chemin».

Qu'est-ce qui sera construit?

Il est proposé d'élargir l'autoroute 401 de quatre à six voies en construisant une voie supplémentaire vers l'est et une voie supplémentaire vers l'ouest. La construction commencerait 60 mètres à l'est de North Talbot Road et se poursuivrait en direction ouest sur environ 700 mètres. Ce travail sera effectué tôt pour faciliter la gestion de la circulation durant la construction et comprendra généralement les éléments suivants :

- **Maintenir le profil actuel de l'autoroute 401**
- **Construire une nouvelle voie de 3,75 m et un nouvel accotement de 3 m dans chaque sens**
- **L'autoroute 401 élargie sera composée d'une section transversale rurale avec fossés ouverts et des pentes de talus de 4:1**
- **Un rajustement au réseau d'égouts pluvial actuel sera nécessaire**
- **Un nouveau panneau à messages variables (PMV) sera installé en direction de l'ouest, près de la limite est du projet afin de fournir de l'information routière.**

Durant la construction, des réductions de voies seront nécessaires sur l'autoroute 401.

Effets potentiels

Mesures d'atténuation proposées

Embouteillages en raison de la réduction des voies durant les opérations de nivellement et de pavage.

Toute fermeture de voies nécessaire sur l'autoroute 401 sera communiquée au public et aux parties prenantes à l'avance. Vous serez informés au sujet de la fermeture selon les méthodes suivantes : avis publics imprimés dans les journaux locaux, lettres aux résidents et mises à jour sur www.weparkway.ca.

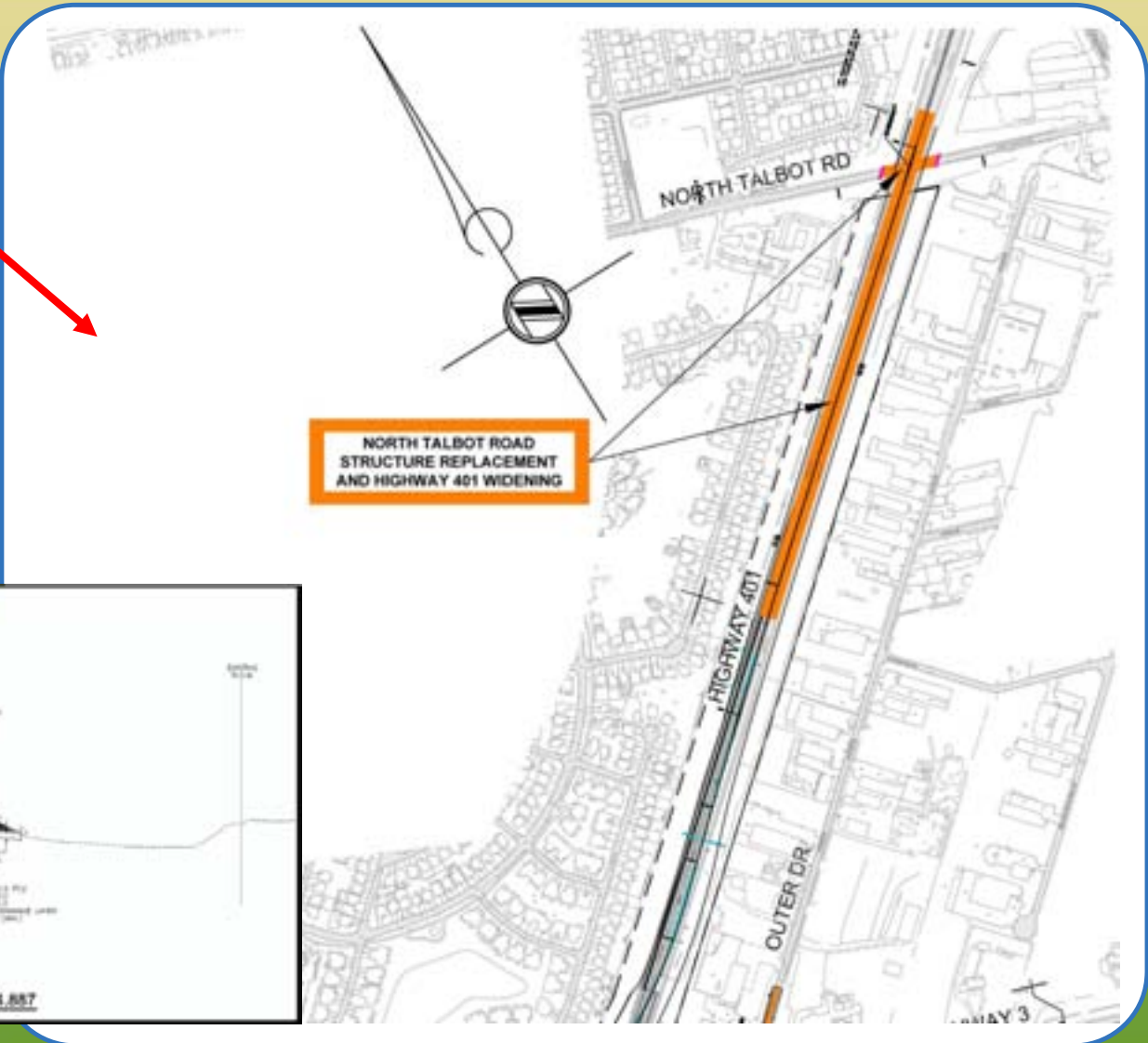
Bruit et poussière pendant la construction.

Des murs anti-bruit ont déjà été construits le long du côté ouest de l'autoroute 401. Pour plus d'information sur les mesures d'atténuation du bruit et de la poussière, reportez-vous à la fiche d'information sur les mesures d'atténuation.



LEGEND:

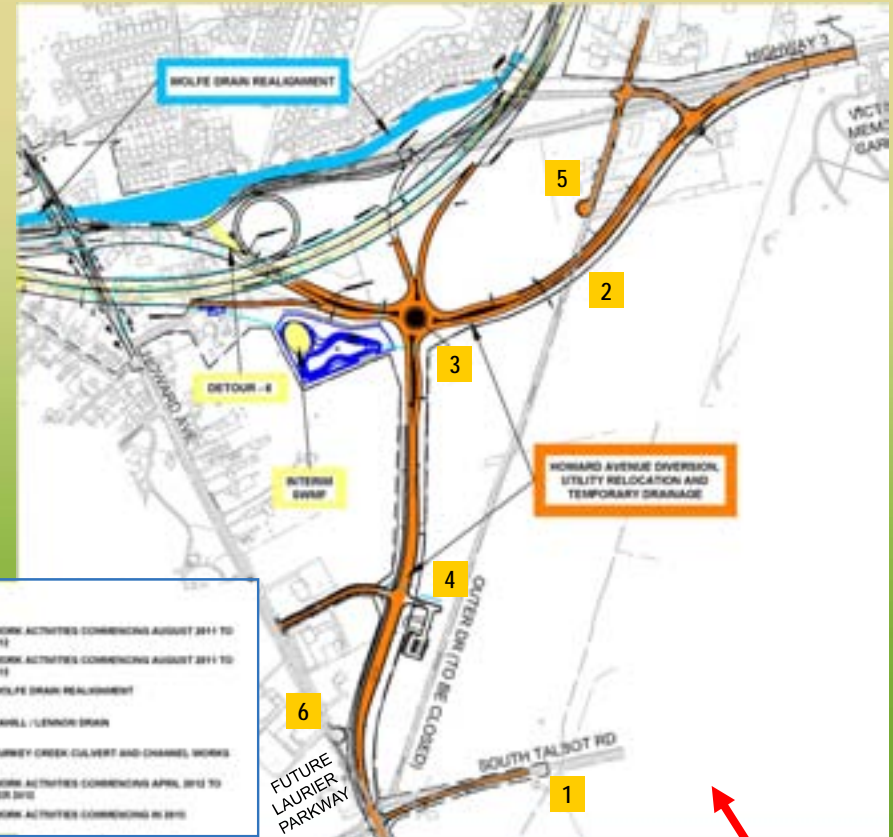
- DCR #1 WORK ACTIVITIES COMMENCING AUGUST 2011 TO APRIL 2012
- DCR #2 WORK ACTIVITIES COMMENCING AUGUST 2011 TO APRIL 2012
- DCR #3 WOLFE DRAIN REALIGNMENT
- DCR #4 CAHILL / LENNON DRAIN
- DCR #5 TURKEY CREEK CULVERT AND CHANNEL WORKS
- DCR #6 WORK ACTIVITIES COMMENCING APRIL 2012 TO DECEMBER 2012
- DCR #7 WORK ACTIVITIES COMMENCING IN 2013



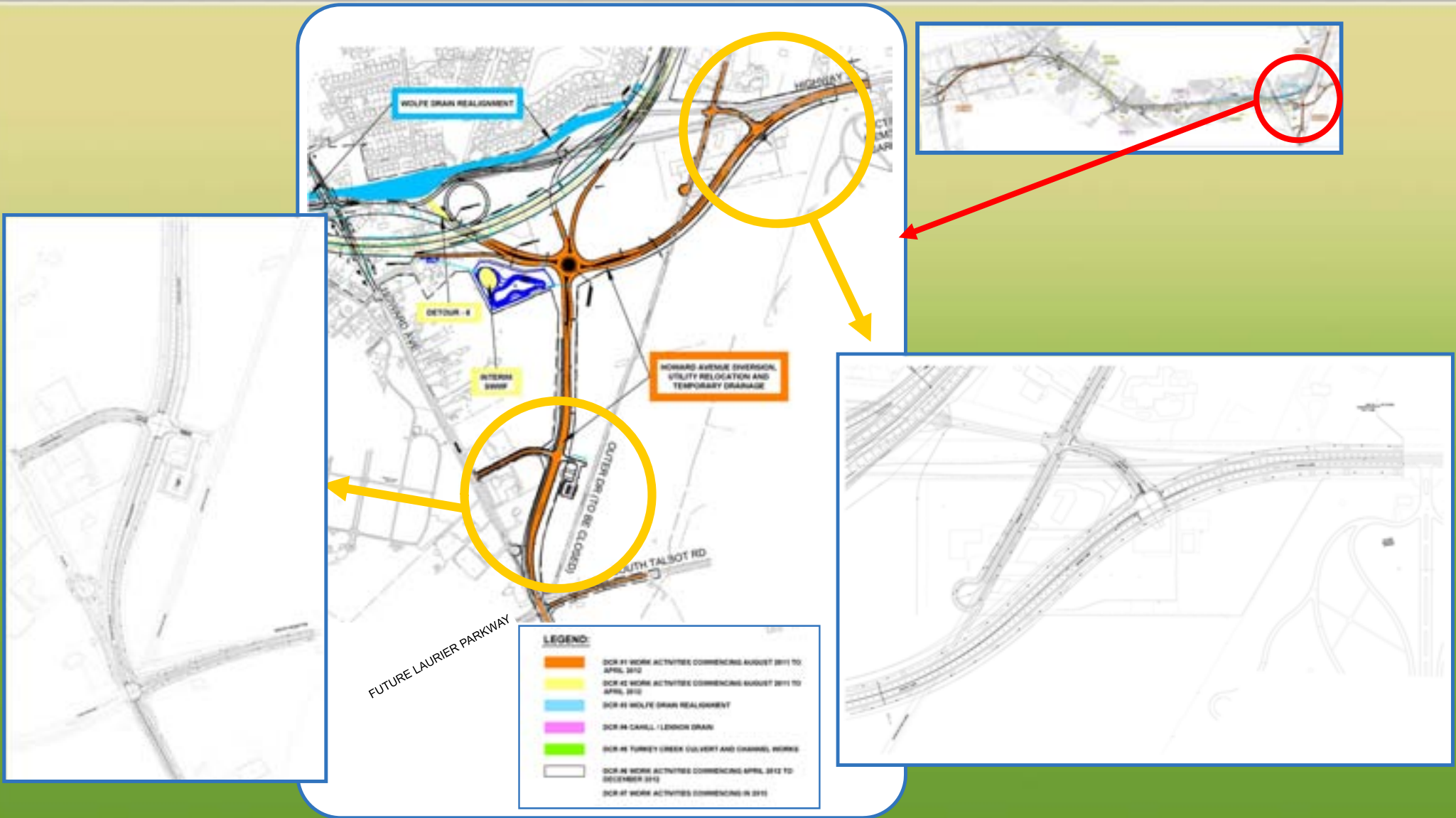
Qu'est-ce qui sera construit?

Le délestage de Howard Avenue comprend la construction d'une nouvelle route qui reliera Howard Avenue, l'autoroute 401 et la route 3. Il s'agit d'une route permanente à deux voies avec des fossés et un chemin d'accès multi-usages. Il sera construit tôt pour maintenir la fluidité de la circulation pendant la construction de l'autoroute. La construction du délestage de Howard Avenue comprend :

- Construction d'un délestage sur Howard Avenue, une nouvelle route à l'est de l'actuelle Howard Avenue.
- Réalignement de South Talbot Road avec Laurier Parkway et modifications à la signalisation. (1)
- Réalignement de la route 3 avec une connexion au délestage de Howard Avenue au moyen d'un rond-point. (2)
- Construction d'un rond-point pour connecter la route 3, les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 401 et le délestage de Howard Avenue. (3)
- Construction d'un stationnement réservé au covoiturage. (4)
- Fermeture d'Outer Drive, qui demeurera un corridor de service pour les réseaux aériens de distribution (Hydro One et Union Gas). (5)
- Howard Avenue se terminera par un cul-de-sac, juste au nord de Laurier Parkway. (6)
- Des travaux de drainage divers seront effectués, notamment des fossés, des drains municipaux et des ponceaux seront installés.
- Les services publics devront être relocalisés.



Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées
Relocalisation de la végétation et nivellement.	Les espèces en péril seront transplantées et le site sera aménagé à l'achèvement de la construction.
Bruit et poussière pendant la construction.	Consultez la fiche d'information sur les mesures d'atténuation.
Infiltration des véhicules de chantier dans la communauté.	Les règlements municipaux concernant l'itinéraire des camions seront suivis. Les camions emprunteront Howard Avenue et la route 3.



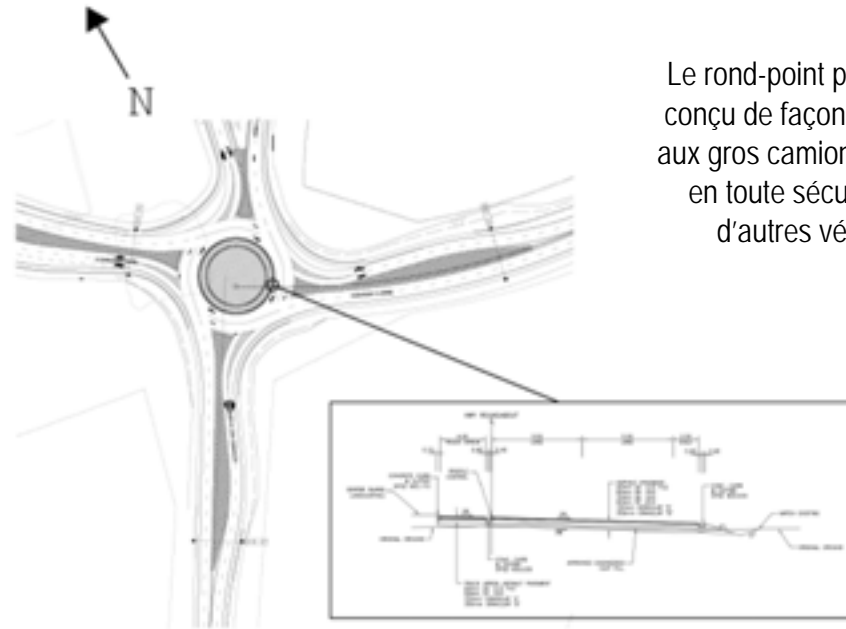
Qu'est-ce qui sera construit?

Dans le cadre du délestage de la Howard Avenue, un rond-point à deux voies sera construit à l'intersection du nouveau tracé de la route 3, du futur délestage de la Howard Avenue et des bretelles d'accès/de sortie proposées sur l'autoroute.

Le rond-point sera d'une taille suffisante pour accueillir les gros camions et assurera la fluidité de la circulation dans cette zone.

Le centre du rond-point fera l'objet d'un aménagement paysager (les détails sur l'aménagement paysager du rond-point seront présentés lors d'une prochaine séance d'information publique).

Le rond-point sera l'une des premières structures qui seront construites sur l'autoroute afin de faciliter les opérations de gestion de la circulation.



Le rond-point proposé sera conçu de façon à permettre aux gros camions de circuler en toute sécurité à côté d'autres véhicules.



Example of a roundabout (not a rendering)

Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées
Relocalisation de la végétation et nivellement.	Les espèces en péril seront transplantées et le site sera aménagé à l'achèvement de la construction.
Bruit et poussière pendant la construction.	Consultez la fiche d'information sur les mesures d'atténuation.
Les conducteurs non habitués aux ronds-points peuvent initialement trouver de la difficulté à naviguer l'intersection.	De l'information sera communiquée à la communauté sur la façon de naviguer le rond-point en toute sécurité.

ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

Engagement envers les paysages écologiques

- Restauration écologique minimum : 60 ha (150 acres) (environ 50 % du plan d'aménagement paysager) pour sept types de formations végétales, corridors riverains et zones humides.
- **Fonctions du paysage**
 - Protéger les vestiges naturels existants
 - Renforcer la fonction écologique et la complexité des habitats existants
 - Établir de nouveaux habitats.
- **Conception et mise en œuvre de la restauration écologique**
 - Utiliser des espèces de plantes endémiques non envahissantes seulement
 - Distribuer les typologies en fonction de l'habitat à proximité
 - Maintenir ou optimiser la taille des parcelles
 - Promouvoir la durabilité de l'habitat des espèces en péril
 - Entreprendre la gestion des lisières et des arbres, et les ajustements du sol
 - Entretenir la végétation (par exemple, brûlage dirigé, tonte, découpe)
 - Surveiller le succès de la plantation et prendre des mesures correctives, au besoin.

Les espèces végétales en péril situées dans le corridor de l'autoroute :

- Aléstris farineux
 - Liatris à épis
- Aster très élevé
- Ptéléa trifolié
- Micocoulier rabougré
- Chicot du Canada
- Habénaire blanchâtre

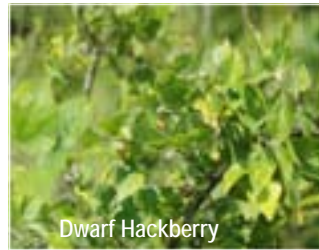
Protection de l'habitat des espèces en péril

Le ministère des Ressources naturelles a délivré un permis en vertu de la *Loi sur la protection des espèces en péril* de 2007 autorisant la construction de l'autoroute (Permis n° : AY-D-001-09).

Le permis établit certaines exigences pour garantir que les espèces en péril pouvant être touchées par la construction sont protégées et que l'habitat est amélioré.



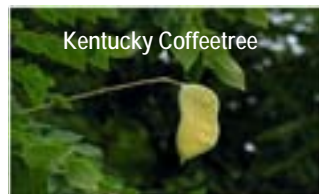
Aster très élevé



Dwarf Hackberry



Aléstris farineux



Kentucky Coffeetree



Habénaire blanchâtre



Liatris à épis



Ptéléa trifolié

Plans de gestion, de surveillance et de restauration des habitats végétaux

Ces plans sont déjà en place et définissent les stratégies d'atténuation et de restauration, notamment :

- Enlèvement, repiquage et récupération des plantes dans les zones de construction
- Propagation des pousses, des plantes et/ou des graines dans des pépinières afin de replanter et d'augmenter les populations végétales existantes.

Objectifs du processus de restauration :

- Augmenter l'ampleur et la qualité de la prairie à herbes hautes par une variété de techniques.
 - Réduire l'abondance des espèces envahissantes.
- Entretenir les prairies au moyen du brûlage dirigé et d'autres techniques de perturbation.

Serpents en péril situés dans la zone de l'autoroute :

- Couleuvre fauve de l'Est
- Couleuvre à petite tête

Des inventaires complets des populations de serpents dans la région ont été réalisés sur plusieurs années et se poursuivront jusqu'après la construction.



Couleuvre fauve de l'Est



Couleuvre à petite tête



Plans de gestion, de surveillance et de restauration de l'habitat des serpents

- Des paysages écologiques seront créés pour soutenir les populations de serpents.
 - Les caractéristiques et populations de l'habitat actuel seront surveillées.
- Un habitat tridimensionnel supplémentaire sera construit pour soutenir les fonctions clés de la vie.



Outils utilisés pour la protection des serpents en cours de construction :

- Barrières temporaires autour des chantiers de construction actifs et création de gîtes d'hibernation
 - Inspection quotidienne des chantiers de construction
- Recherches et sauvetage ciblé de serpents trouvés dans le périmètre du projet
- Inspection des bâtiments/tas de débris avant la démolition ou le déblaiement.

Engagement communautaire

- Augmenter la sensibilisation de la communauté aux espèces en péril dans leurs quartiers.
- Expliquer les avantages d'avoir ces espèces dans la région.
 - Informer les membres de la communauté sur les techniques de protection et d'atténuation entreprises dans le cadre du projet.

Installation de barrière anti-passage de serpents (printemps 2011)

- Une barrière temporaire anti-passage de serpents a été placée à proximité de l'habitat connu des serpents.
- Une clôture d'environ 10 km a été installée.
- La clôture est d'environ 1,5 mètres de hauteur.
- Objectifs de la clôture :
 - Empêcher les couleuvres fauves de l'Est et les couleuvres à petite tête d'entrer dans le chantier.
 - Les couleuvres fauves de l'Est sont de superbes grimpeurs
 - Empêcher d'autres animaux sauvages d'entrer dans le site.
 - Servir de clôture de construction qui promouvra la sécurité publique.
- La barrière temporaire anti-passage de serpents sera inspectée et entretenue tout au long de la construction.



* Clôture en jaune

Transplantation des plantes en péril (printemps 2011)

- **Relocalisation des plantes :**
 - Une équipe de 50 personnes a travaillé sur la relocalisation des plantes vers l'extérieur de l'empreinte de construction.
 - Le liatris à épis et l'aster très élevé ont été relocalisés.
 - La transplantation de l'aléstris farineux est prévue au cours des prochaines années.
 - Les espèces en péril seront transférées aux sites de restauration.
 - La relocalisation est nécessaire pour atteindre les objectifs écologiques de création et d'expansion de la prairie à herbes hautes.
 - Des botanistes et des spécialistes en restauration écologique font partie des équipes.
- **Surveillance :**
 - La santé des plantes relocalisées sera surveillée pendant toute la durée du projet et pendant cinq ans après la construction.



Surveillance de sauvetage des serpents (printemps 2011)

- **Surveillance :**
 - Une équipe de six à dix spécialistes et techniciens en serpents surveilleront la population de serpents.
 - L'emplacement, le poids, la longueur, et le sexe des serpents, ainsi qu'un certain nombre d'autres caractéristiques, sont surveillés.
- **Sauvetage :**
 - La récupération ciblée des serpents a commencé.
 - Tous les serpents trouvés dans le droit de passage ont été enlevés des zones de construction futures.
 - Toutes les espèces de serpents en péril seront traitées à des fins de suivi tout au long de la période de construction et au-delà.
 - Les couleuvres fauves de l'Est et les couleuvres à petite tête ont émergé de leur hibernation plus tard que d'habitude (à cause du temps anormalement froid et humide).
 - La recherche et la surveillance pour assurer la protection des espèces en péril sont en cours. Le public est encouragé à offrir son aide en informant l'équipe de dommages ou risques présumés aux espèces en péril.

Votre agent de liaison public
Trevor Fadyen
Téléphone : 226-347-1519
Courriel : wep-plo@lura.ca



Objectif

- Aucune perte nette de productivité de l'habitat du poisson
- Compenser les pertes ou modifications inévitables de l'habitat du poisson en prévoyant la recréation d'habitats «semblables».

Considérations fonctionnelles

- Lien régional avec la rivière Détroit
- Liens avec les écosystèmes terrestres et les zones humides
- Corridors aquatiques et terrestres et habitats du poisson.

Habitats clés

- Bassin hydrologique Turkey Creek
- Aire de drainage Wolfe/Cahill
- Aire de drainage Lennon
- Aire de drainage Youngstown
- Aire de drainage du bassin

Espèces ciblées

- Grand brochet (frayères)
- Communautés générales de poissons

Stratégie de compensation de la détérioration de l'habitat du poisson

Une stratégie globale est en cours d'élaboration pour compenser la perte inévitable de l'habitat du poisson découlant de la construction de l'autoroute. Les travaux de compensation nécessiteront l'approbation du gouvernement fédéral et devraient inclure :

Aire de drainage Lennon - améliorations à l'habitat

- principes de conception des émissaires naturels
- aire de reproduction et de refuge
- prairie inondable, fourrés d'arbustes et forêt en terre-basse
- zones littorales à eaux libres.

Aire de drainage Wolfe - Relocalisation et améliorations à l'habitat

- principes de conception des émissaires naturels
- poches des zones humides pour la reproduction et le refuge
- prairies inondables et fourrés riverains
- lien fonctionnel entre les communautés des cours d'eau et des plaines inondables.

Aire de drainage Grand Marais (Turkey Creek) – Restauration de canal

- rénovation des éléments et substrats des émissaires naturels
- restauration des plaines inondables
- plantations riveraines.

Développement et restauration des prairies

- Avant la colonisation européenne de la région de Windsor-Essex, le paysage était composé en grande partie de prairies.
- Au cours du projet, des travaux seront entrepris dans les terres du projet pour rétablir ces paysages de prairie.

Brûlage dirigé

- Le feu est une exigence dans la création et l'entretien de l'habitat indigène des prairies.
- La perturbation causée par le feu permet aux plantes indigènes des prairies de prendre, tout en minimisant la concurrence des espèces envahissantes.
- Grâce au feu, le sol subit une carence d'azote, ce qui est essentiel à l'établissement des plantes de prairie.
- À compter de 2011, le brûlage dirigé peut être effectué dans plusieurs lieux de restauration le long du corridor de l'autoroute.

Récupération/repiquage des plantes

- Les espèces végétales d'une importance particulière seront récupérées à partir des terres touchées par la construction et l'exploitation de l'autoroute.
- Les graines des espèces végétales ont été et continueront d'être recueillies afin de fournir des semences pour les activités de restauration.
- Au début du printemps 2011, un spécialiste commencera à transférer ces plantes aux zones de restauration le long du corridor de l'autoroute.

Retrait des plantes ligneuses et contrôle des espèces envahissantes

- Les arbustes, arbres et plantes herbacées envahissants seront supprimés selon une variété de moyens pour favoriser l'expansion des espèces transplantées et l'habitat de prairie.

