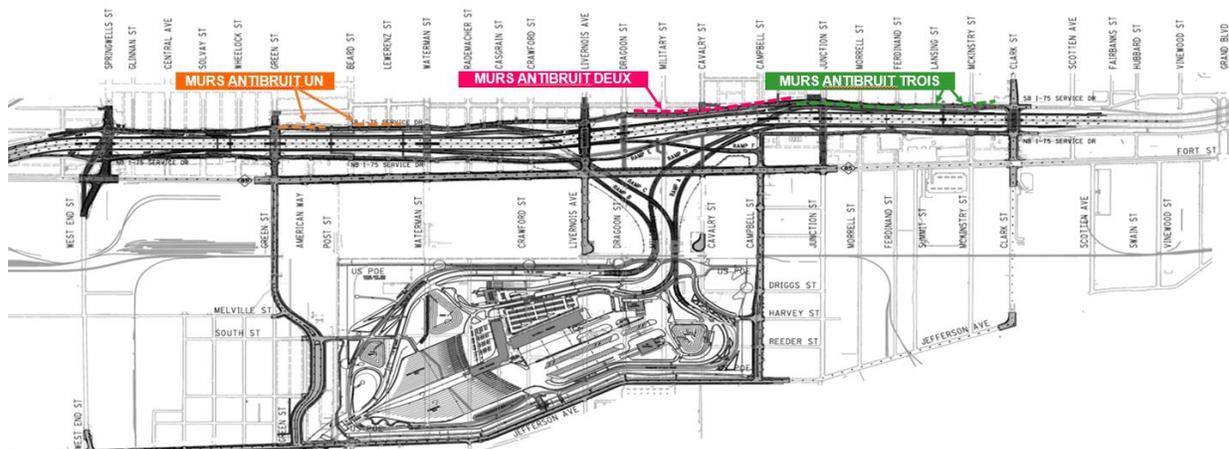


Le projet du Pont international Gordie-Howe implique d'importantes activités de construction, notamment la démolition et le retrait ou la reconstruction de routes et de ponts existants, ainsi que la construction de nouvelles infrastructures.

Pour satisfaire aux exigences de l'étude des incidences environnementales finale (EIEF), Bridging North America (BNA) construit des murs antibruit (barrières acoustiques) le long de trois sections de l'I-75 en direction du sud afin d'atténuer le bruit de l'autoroute pour les personnes qui habitent à proximité. Les murs antibruit sont construits entre l'I-75 et les voies de desserte sur des terrains appartenant à l'État et n'affecteront pas les trottoirs le long des voies de desserte. Emplacements des murs antibruit :

1. Entre les rues Green et Waterman
2. Entre les rues Dragoon et Junction
3. Entre les rues Junction au Clark



CONSTRUCTION DES MURS ANTIBRUIT

La construction des murs antibruit a commencé en janvier 2023 et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année.

Chacun des trois murs antibruit se trouve à différents stades de construction. La construction des murs antibruit comprend les étapes suivantes :

- Des puits de forage sont installés à environ 20-70 pieds dans le sol pour servir de fondation aux murs antibruit.
- Des poteaux sont installés pour soutenir les panneaux du mur antibruit, qui sont en béton préfabriqué.

- Les panneaux sont fixés aux poteaux.

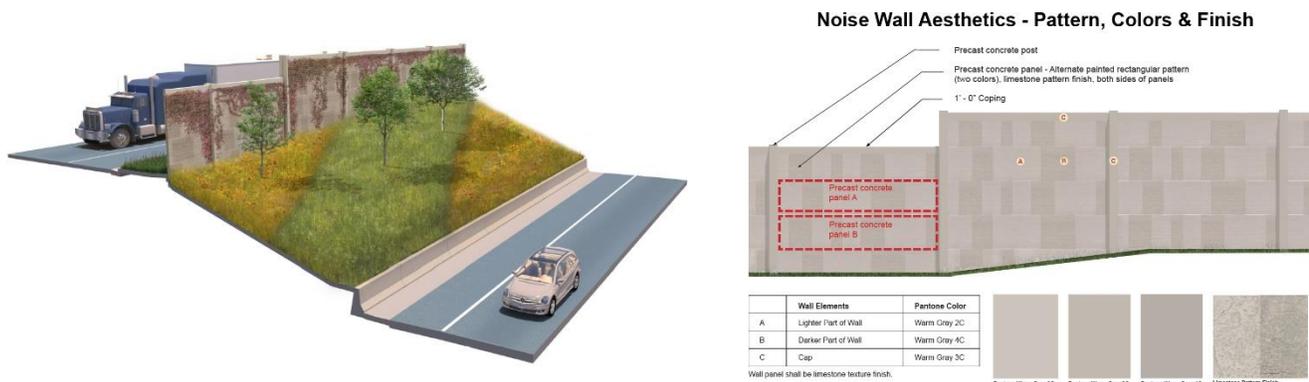
CE À QUOI S'ATTENDRE PENDANT LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Pendant les travaux, des fermetures de voies uniques des voies de desserte de l'I-75 en direction du nord et du sud seront mises en place, si nécessaire. Les résidents pourraient également être exposés au bruit et aux vibrations lors du forage des puits.

ESTHÉTIQUE DES MURS ANTIBRUIT

Les murs antibruit seront construits entre l'I-75 et les voies de desserte sur des terrains appartenant à l'État. Ils n'affecteront pas les trottoirs des voies de desserte. Lorsque l'espace est disponible, des arbres, des arbustes et des plantes seront ajoutés.

La hauteur des murs antibruit variera en fonction de l'emplacement, entre 10 et 20 pieds. Les murs seront constitués de panneaux de béton préfabriqués d'une épaisseur d'environ 8 pouces. Les panneaux seront reliés entre eux pour former un mur antibruit continu.



Les couleurs des murs alterneront entre une finition à motif calcaire et différents tons de gris. Lorsque le Pont international Gordie-Howe sera ouvert au public, le MDOT sera responsable de l'entretien des murs antibruit en tant que partie intégrante de son réseau autoroutier.

CRITÈRES POUR LES MURS ANTIBRUIT

L'emplacement des murs antibruit a été déterminé en 2009 et revu par le Michigan Department of Transportation (MDOT) en 2018. Avant 2009, le MDOT a effectué une analyse préliminaire du bruit de la circulation dans les quartiers situés le long du corridor de l'I-75 afin de déterminer si les résidents subissaient des nuisances sonores dues à la circulation. Une analyse informatique a été utilisée pour prévoir les niveaux de trafic projetés. À la suite de cette analyse, le MDOT a réalisé une étude plus détaillée de la protection offerte par des murs antibruit dans ces zones spécifiques. Ces activités ont permis d'identifier les trois emplacements retenus.

La politique du MDOT visant à mettre en place des mesures de réduction du bruit, comme les murs antibruit, dépend de la faisabilité et du caractère raisonnable. Les facteurs suivants aident à évaluer le caractère raisonnable :

- Y a-t-il des impacts sonores?

- Est-il possible de réduire le bruit de la circulation routière d'un point de vue technique, sécuritaire et acoustique?
- Est-il raisonnable d'atténuer le bruit de la circulation routière en tenant compte du rapport coûts-avantages, du point de vue de la majorité des résidents et des propriétaires bénéficiaires et de la nécessité de fournir une atténuation suffisante?
- Le rapport coût-efficacité est déterminé en divisant le coût total de la réduction du bruit par le nombre de propriétaires bénéficiaires.
- La réalisation des objectifs de conception de la réduction du bruit.

Les paramètres suivants sont utilisés pour évaluer la faisabilité :

- Une réduction du bruit d'au moins cinq décibels peut-elle être obtenue pour 75 % des propriétaires bénéficiaires?
- Le mur antibruit peut-il être conçu et physiquement construit à l'endroit proposé?
- L'emplacement du mur antibruit posera-t-il un problème de sécurité?
- L'emplacement du mur antibruit limitera-t-il l'accès aux véhicules ou aux piétons?
- Le mur antibruit aura-t-il un impact sur les services publics ou le drainage, ou les services publics et le drainage existants auront-ils un impact sur les murs antibruit?

RÉSIDENCES BÉNÉFICIAIRES ET ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ

Les résidents situés dans les zones des murs antibruit identifiées qui bénéficieront d'une réduction du bruit de cinq décibels ou plus sont considérés comme vivant dans des résidences bénéficiaires. Le MDOT a identifié 155 « résidences bénéficiaires » le long du corridor de l'I-75 en direction du sud, entre les rues Green et Clark.

Les personnes vivant dans ces résidences ont été consultées au sujet de la construction des murs antibruit. En février 2022, les résidents bénéficiaires ont voté en faveur de la construction des trois murs antibruit.

Pour de plus amples renseignements sur le projet du Pont international Gordie-Howe, visitez le site www.gordiehoweinternationalbridge.com ou composez le 1 844 322-1773. Suivez-nous sur Twitter : www.twitter.com/GordieHoweBrg, aimez-nous sur Facebook : www.facebook.com/GordieHoweBridge, et connectez avec nous sur LinkedIn : www.linkedin.com/company/wdba-apwd