

Conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 – Cycle 2A

Aperçu du projet

La conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 (le « projet ») concerne l'intersection des routes provinciales à grande circulation (RPGC) 1 et 5. La RPGC 1 fait partie du réseau routier national qui facilite le commerce et les déplacements interprovinciaux, tandis que la RPGC 5 relie les grandes routes provinciales est-ouest qui traversent la région. En juin 2023, cette intersection a été le théâtre d'une importante collision qui a coûté la vie à 17 personnes et bouleversé celle de nombreuses autres. Depuis, d'autres collisions y sont survenues.

Le gouvernement du Manitoba s'efforce de soutenir les personnes touchées par la collision et d'élaborer des mesures préventives pour qu'un tel événement ne se reproduise jamais. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure (le « ministère ») a chargé WSP Canada Inc. (« WSP ») et Landmark Planning & Design Inc. (« Landmark ») d'examiner la zone d'étude, illustrée à la figure 1, en ce qui concerne le génie civil, la conception et la sécurité.



Figure 1 : Zone d'étude du projet

Landmark a pour rôle de communiquer avec les titulaires de droits et les parties prenantes possiblement concernés et avec le public pour leur transmettre des renseignements sur le projet, écouter leurs divers points de vue et intégrer efficacement ces points de vue au processus d'évaluation des options.

L'information tirée de ces interactions sera examinée en équipe et aux étapes clés afin de vérifier que l'ensemble des points de vue et des connaissances sont intégrés dans le processus d'étude et dans les recommandations.

Aperçu de la consultation

Résumé du cycle 1 de la consultation

En juin et en juillet 2024, Landmark a organisé des séances de consultation avec les titulaires de droits, les parties prenantes et le public dans le cadre du cycle 1 du processus de consultation sur le projet de conception fonctionnelle de l'intersection des RPGC 1 et 5.

Les objectifs du cycle 1 consistaient à déterminer les titulaires de droits et les parties prenantes possiblement concernés et à les rencontrer, ainsi que les membres du public, pour leur communiquer des renseignements sur le projet et obtenir leurs observations, notamment à l'égard des incidences ou problèmes possibles et des préoccupations dont l'équipe du projet allait devoir tenir compte pour définir et concevoir des options. Les observations recueillies au cours du cycle 1 du processus de consultation ont servi à évaluer les options de conception préliminaires relatives à l'intersection des RPGC 1 et 5.

Cycle 2A – Objectifs de la consultation

Landmark a mené un processus de consultation complet lors des séances du cycle 2A en novembre 2024. Un volet important du processus était la série de séances de consultation avec les titulaires de droits, les parties prenantes et le public.

L'objectif du cycle 2A était de fournir des mises à jour sur le projet, d'expliquer les options aux personnes participantes, de communiquer l'évaluation préliminaire des options, de recueillir des observations et de donner des renseignements importants sur les prochaines étapes du projet.

Cycle 2A – Invitations aux séances de consultation

Avant le début du processus de consultation, Landmark a tenu une réunion de lancement du projet avec WSP et le ministère. Lors de cette réunion, l'équipe du projet a confirmé la liste préliminaire des titulaires de droits et des parties prenantes possiblement intéressés. Les titulaires de droits et parties prenantes mentionnés ci-dessous ont été invités à participer aux séances de consultation des cycles 1 et 2A.

Le ministère a retenu les titulaires de droits suivants :

- Première nation de Swan Lake
- Fédération métisse du Manitoba

L'équipe du projet a retenu les groupes de parties prenantes suivants :

- Municipalité de North Cypress-Langford
- Ville de Carberry
- Familles et collectivités touchées par la collision de juin 2023
- Propriétaires fonciers voisins (y compris le Manitoba Crop Diversification Centre, Robin's Nest Motel and Cafe et McCain Foods Limited)
- Service de lutte contre les incendies et de sauvetage de Carberry et de North Cypress-Langford
- Gendarmerie royale du Canada, détachement de Carberry
- Gendarmerie royale du Canada, détachement de Dauphin
- Centre de santé de Carberry
- Chambre de commerce de Carberry et du district
- Services médicaux d'urgence (ambulance) de Santé Prairie Mountain
- Collège Carberry
- École élémentaire R. J. Waugh
- Manitoba Trucking Association
- Snoman (Snowmobilers of Manitoba) Inc.
- Sentiers Manitoba
- Membres du public
- Autres parties, le cas échéant

Cycle 2A – Séances de consultation

Séances interactives

Les séances auprès de groupes précis de titulaires de droits ou de parties prenantes se sont tenues virtuellement ou en personne. À chaque séance, un exposé de l'équipe du projet était suivi d'une foire aux questions où les parties prenantes avaient l'occasion de poser des questions et de communiquer leurs commentaires, préoccupations ou observations. Ci-dessous figurent les séances de consultation du cycle 2A à l'intention des parties prenantes organisées en personne ou à distance sur Microsoft Teams.

Séances du cycle 2A à l'intention des titulaires de droits

- Fédération métisse du Manitoba – 27 novembre 2024 à 15 h (virtuelle)

Séances du cycle 2A à l'intention des parties prenantes

- Ville de Carberry – 21 novembre 2024 à 9 h 30 (virtuelle)
- Municipalité de North Cypress-Langford – 21 novembre 2024 à 11 h (virtuelle)
- Parties prenantes clés et familles (Manitoba Trucking Association, Gendarmerie royale du Canada et Snoman, Sprucewoods Snowdrifters) – 27 novembre 2024 à 13 h 30 (virtuelle)
- Propriétaires fonciers voisins – 28 novembre 2024 à 16 h (Collège Carberry)

Au début du projet, nous avons communiqué avec les familles des victimes de la collision de juin 2023 afin de savoir dans quelle mesure elles souhaitaient participer aux consultations. Landmark a collaboré avec un représentant de la Gendarmerie royale du Canada et un représentant des familles des victimes pour établir le contact et communiquer avec le groupe de familles. Un seul membre de ce groupe a décidé de participer à la séance à l'intention des parties prenantes et des familles du cycle 2A. Les autres membres du groupe ont choisi de ne pas y participer, préférant suivre le projet à distance grâce aux mises à jour générales.

Séance portes ouvertes

L'équipe du projet a tenu une séance avec exposé qui était destinée aux membres du public. Lors de cette séance portes ouvertes, les personnes présentes ont donc assisté à un exposé, puis à une foire aux questions où elles ont posé des questions et communiqué leurs commentaires, préoccupations ou observations.

Après la foire aux questions, les membres de l'équipe du projet représentant Landmark, le ministère et WSP sont restés pour continuer de répondre aux questions des personnes qui s'étaient déplacées. L'équipe du projet a aussi fourni des exemplaires papier d'une feuille de commentaires à remplir, ainsi qu'un lien menant à une feuille de commentaires en ligne permettant de transmettre des questions, des commentaires ou des préoccupations.

Cycle 2A – Séance portes ouvertes

- Membres du public – 28 novembre 2024 à 18 h 30 (Collège Carberry)

Demandes de renseignements des parties prenantes

Landmark a répondu à des demandes de renseignements par téléphone et par courriel et a traité les préoccupations des titulaires de droits, des parties prenantes et des membres du public tout au long des cycles 1 et 2A de consultation. La correspondance a été consignée par Landmark.

Ce que nous avons entendu

Cycle 2A – Séances interactives

À chaque séance interactive, les titulaires de droits et les parties prenantes étaient invités à poser des questions et à faire connaître leurs commentaires, préoccupations ou observations. Un résumé des observations recueillies lors de chaque séance ciblée figure ci-dessous.

Séance avec la Fédération métisse du Manitoba

La Fédération métisse du Manitoba a fait le point sur son processus d'examen interne du projet. Les messages et les commentaires suivants ont été recueillis :

- Un commentaire porte sur le fait que la Fédération pourrait consulter ses membres sur un éventail de projets menés par le ministère, dont le projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Un commentaire explique que les intérêts de la Fédération en lien avec le projet concernent des ressources patrimoniales et des questions d'aménagement du territoire.
- Une remarque précise que l'équipe du projet a communiqué l'empreinte préliminaire de celui-ci au service du patrimoine de la Fédération. Aucune préoccupation majeure n'a été relevée pour le moment.
- La Fédération demande d'être informée des mises à jour du projet concernant les jalons de la conception, les consultations et les évaluations patrimoniales.

Séance avec la municipalité de North Cypress-Langford

La municipalité de North Cypress-Langford a commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Elle a transmis ses préoccupations et ses suggestions à l'équipe du projet. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- La principale préoccupation de la municipalité est que le projet d'améliorations à l'intersection progresse. Elle se réjouit des travaux réalisés à ce jour.
- Il y a une préoccupation sur la sécurité de manière générale à l'intersection actuelle.
- Un commentaire avance que les options de l'intersection qui intègrent un terre-plein central élargi sont à retenir.
- Il y a une préoccupation concernant l'option de l'intersection à feux, car elle risque de donner un faux sentiment de sécurité. Cette option devrait être reléguée pour privilégier les autres aménagements proposés.
- Un commentaire explique que, pendant la récolte d'automne, la circulation des camions chargés de pommes de terre pourrait être difficile si l'option d'intersection avec demi-tour restreint est retenue. En effet, les camions devraient faire un demi-tour et traverser plusieurs voies de circulation.

- Des questions sont posées pour savoir à quand remontent les données sur les collisions et la circulation à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Un commentaire souligne que la circulation des poids lourds peut augmenter selon le temps de l'année.
- Un commentaire mentionne que la circulation à l'intersection semble en hausse, ce qui cause des refoulements plus fréquents.
- Un commentaire indique que les gens évitent l'intersection et passent par de petites routes afin d'éviter la longue file pour les virages à gauche.

Séance avec la Ville de Carberry

La Ville de Carberry a commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Elle a transmis ses préoccupations et ses suggestions à l'équipe du projet. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Des préoccupations sont exprimées par rapport au respect du calendrier du projet, étant donné que la majorité des options d'améliorations à l'intersection exigent une acquisition foncière.
- Un commentaire rappelle que, par le passé, les expropriations ont causé des problèmes à la municipalité.
- Une suggestion est faite pour que les options d'améliorations à l'intersection ne soient pas trop compliquées. Même s'il y aura toujours des erreurs de conduite, il faut tenter d'éliminer les sources de confusion.
- Un commentaire mentionne qu'un échangeur à niveaux séparés serait une solution avantageuse en raison de sa simplicité et de la circulation continue des véhicules.
- Il est admis qu'un échangeur à niveaux séparés serait coûteux par rapport aux autres options d'améliorations à l'intersection. Une intersection à feux est probablement l'option la plus réaliste si le coût est le facteur déterminant.
- Il y a des préoccupations concernant l'option du carrefour giratoire, car elle exige des changements de voie.
- Une préoccupation porte sur le risque de collision à angle droit à l'intersection des RPGC 1 et 5. Un commentaire mentionne que l'option de l'intersection avec terre-plein central élargi n'élimine pas complètement le risque de collision à angle droit.
- Il y a une préoccupation concernant l'option de l'intersection avec demi-tour restreint, car les véhicules circuleraient à différentes vitesses.
- Une suggestion est faite de réduire la vitesse permise et d'utiliser un radar photographique pour que la limite soit respectée à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Il y a des préoccupations sur la fermeture des terre-pleins centraux à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5, car les exploitants agricoles empruntent ces voies pour contourner l'intersection.

Séance avec les parties prenantes

Les parties prenantes ont commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Elles ont transmis leurs préoccupations et leurs suggestions à l'équipe du projet. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Un commentaire souligne que la collectivité souhaite voir des changements à l'intersection des RPGC 1 et 5. Il y a des incertitudes sur l'échéancier du projet.
- Un commentaire évoque l'inquiétude ressentie par de nombreuses personnes au volant de leur véhicule lorsqu'elles traversent l'intersection dans son état actuel.
- Il y a des préoccupations liées aux autobus scolaires qui empruntent la RPGC 1, car les gros véhicules ne rentrent pas dans le terre-plein central de l'intersection actuelle.
- Un commentaire précise que la largeur du terre-plein central accomode tout au plus deux petits véhicules utilitaires sport.
- Un commentaire relève qu'aucune des options d'améliorations à l'intersection ne touchera les sentiers de motoneige, car les motoneigistes pourront toujours traverser la RPGC 5.
- Une préoccupation concerne la fermeture des terre-pleins centraux, qui risque de créer des fossés. Une suggestion propose d'aménager de légers dénivelés pour atténuer les effets sur les sentiers de motoneige.
- Un commentaire souligne que le tronçon du Sentier transcanadien qui relie Neepawa traverse la RPGC 1 à l'ouest de l'intersection à l'étude. L'intersection a toujours été préoccupante pour le sentier. L'idéal serait une intersection à feux ou un échangeur à niveaux séparés, car ces options permettraient aux usagers qui utilisent un mode de transport actif de traverser l'intersection de façon sécuritaire.
- Un commentaire indique que l'échangeur à niveaux séparés est la meilleure option du point de vue de la sécurité et qu'elle n'interromprait pas la circulation.
- Il y a une préoccupation concernant l'option du carrefour giratoire, car elle pourrait ralentir la circulation.
- Un commentaire précise que la matrice d'évaluation explique bien les limites de l'option du carrefour giratoire.
- Un commentaire souligne que l'option de l'intersection divisée pourrait réduire la charge mentale des conducteurs et s'appliquer à d'autres intersections au Manitoba pour créer une uniformité.
- Un commentaire relève que l'option de l'intersection divisée nécessiterait de prolonger les voies de virage (aussi appelées voies de décélération) pour les virages à droite dans toutes les directions afin de donner assez de temps aux conducteurs pour changer de voie.
- Une suggestion est faite d'élargir encore davantage le terre-plein central de l'option de l'intersection divisée.
- Il y a des préoccupations concernant l'intersection avec demi-tour restreint, car elle augmente la distance à parcourir et que, en faisant demi-tour, les camions chargés risquent de déverser des pommes de terre.
- Une suggestion est faite d'inclure un poids maximal pour les véhicules lourds dans la conception de l'intersection.
- Une suggestion propose que l'aménagement tienne compte du fait que les semi-remorques occupent souvent plusieurs voies lors d'un virage.
- Un commentaire mentionne qu'on prévoit une augmentation de la circulation en raison de la construction proposée d'une nouvelle école à Neepawa.
- Une suggestion est faite d'intégrer un éclairage 24 heures sur 24 à l'intersection.

Séance avec les propriétaires fonciers voisins

Les propriétaires fonciers voisins ont commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 et les répercussions du projet sur leur terrain et leurs activités. Ils ont transmis leurs préoccupations et leurs suggestions à l'équipe du projet. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Il y a des préoccupations concernant le prolongement proposé des voies de desserte qui figure dans les options de l'intersection élargie et de l'échangeur à niveaux séparés en raison de l'empiétement potentiel sur les champs de pommes de terre, les systèmes d'irrigation et les propriétés privées.
- Une question est posée pour savoir si le système d'irrigation sur le coin sud-ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 serait touché par les améliorations.
- Une suggestion est faite de retirer ou de diminuer le prolongement des voies de desserte pour toutes les options d'améliorations à l'intersection.
- Il y a des préoccupations concernant la fermeture des terre-pleins centraux pour toutes les options d'améliorations à l'intersection, car les exploitants agricoles et les conducteurs de machinerie lourde y circulent actuellement.
- Une suggestion est faite d'inclure plus d'exploitants agricoles parmi les parties intéressées pour qu'ils donnent leur avis sur la fermeture proposée des terre-pleins centraux.
- Il y a des préoccupations concernant l'option de l'intersection avec demi-tour restreint en raison du peu d'exemples au Canada et des difficultés de déneigement anticipées.
- Des suggestions portent sur la matrice d'évaluation, qui devrait mieux rendre compte de la difficulté d'emprunter l'intersection avec demi-tour restreint pour les gros véhicules.
- Un commentaire souligne que l'option de l'intersection avec demi-tour restreint ne permettra pas aux gros véhicules d'atteindre la vitesse nécessaire pour circuler sur l'autoroute, alors il faudra réduire la limite de vitesse.
- Des commentaires indiquent que l'option de l'intersection divisée pourrait avoir une incidence négative sur les terres et les systèmes d'irrigation.
- Des commentaires soulèvent que l'option du carrefour giratoire semble moins perturbatrice pour ce qui est de l'acquisition foncière.
- Une suggestion est faite d'installer un radar photographique et de réduire les limites de vitesse aux abords de l'intersection à l'étude.

Séance portes ouvertes

Une séance portes ouvertes a eu lieu le 28 novembre 2024 au Collège Carberry, à Carberry (Manitoba), et 47 personnes y ont participé.

Foire aux questions

L'équipe du projet a présenté un exposé aux personnes réunies. Après l'exposé, une foire aux questions a permis à celles-ci de poser des questions et de communiquer leurs commentaires, préoccupations ou observations sur le projet. Leurs commentaires sont résumés comme suit :

- Il y a des préoccupations concernant l'option de l'intersection avec demi-tour restreint, car les véhicules circulant en direction nord-sud sur la RPGC 5 seraient contraints de traverser deux voies.

- Il y a une préoccupation par rapport aux semi-remorques, car elles pourraient être trop longues pour le terre-plein central d'une intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a des préoccupations concernant l'option de l'intersection avec demi-tour restreint, car les véhicules circuleraient à différentes vitesses.
- Une suggestion est faite de réduire à 80 km/h la limite de vitesse aux abords de l'intersection des RPGC 1 et 5 et de faire respecter cette limite en installant un radar photographique.
- Une préoccupation porte sur la congestion à l'intersection, car elle risque d'augmenter si la limite de vitesse est réduite.
- Des commentaires soulignent que l'échangeur à niveaux séparés est l'option la plus sécuritaire.
- Une suggestion propose de peindre des lignes doubles de couleur jaune sur la chaussée pour créer une zone de dépassement interdit.
- Un commentaire mentionne qu'il faut sensibiliser les conducteurs sur les manœuvres d'insertion.
- Des commentaires soulèvent qu'une intersection à feux améliorerait la sécurité.
- Il y a des préoccupations concernant la fermeture des terre-pleins centraux pour toutes les options d'améliorations à l'intersection, car ils sont empruntés par la machinerie agricole.
- Un commentaire porte sur le nombre d'accidents et de décès à l'intersection des RPGC 1 et 5.

Feuille de commentaires

Une feuille de commentaires (distribuée sur papier à l'activité en personne et accessible en ligne) a permis de recueillir des observations supplémentaires transmises à l'équipe du projet. Au total, l'équipe a reçu 34 feuilles de commentaires. Le nombre de feuilles reçues pour les activités en personne est légèrement plus élevé que pour les feuilles en ligne.

Feuilles de commentaires sur papier recueillies à l'activité	18
Feuilles de commentaires en ligne	16
Total	34

Types de feuille de commentaires



- In-person comment sheets
- Online comment sheets

Question 1 : Nature de l'intérêt à l'égard du projet

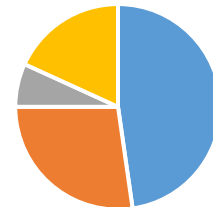
Les personnes participantes ont été interrogées sur la nature de leur intérêt à l'égard du projet et ont donné les réponses suivantes¹. La majorité des personnes se sont identifiées comme des résidents ou des propriétaires fonciers du secteur. Quelques-unes se sont identifiées comme des propriétaires d'entreprise, et 10 personnes ont indiqué avoir un autre type d'intérêt à l'égard du projet.

Résident du secteur	21
Propriétaire foncier du secteur	12
Propriétaire d'entreprise dans le secteur	3
Autre	10

Les 10 personnes qui ont sélectionné « autre » ont précisé ce qui suit :

- J'emprunte l'intersection (4)
- Je visite le secteur ou j'ai de la famille dans le secteur (3)
- Je suis concepteur de routes amateur (1)
- Je travaille pour les services d'urgence (1)

Intérêt à l'égard du projet



- A resident in the area
- A landowner in the area
- A business owner in the area
- Other

Question 2 : Secteur d'intérêt

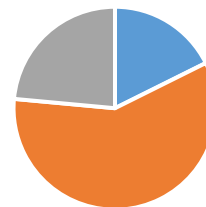
Les personnes ont été interrogées sur le secteur touché par le projet qui les intéressait particulièrement et ont donné les réponses suivantes². Une importante majorité a exprimé son intérêt à l'égard des répercussions du projet sur la municipalité de North Cypress-Langford. D'autres personnes ont mentionné la ville de Carberry et d'autres lieux au Manitoba et ailleurs.

Municipalité de North Cypress-Langford	20
Ville de Carberry	6
Brandon	0
Autre	8

Les 8 personnes qui ont sélectionné « autre » ont précisé ce qui suit :

- Winnipeg (Manitoba) (4)
- Ottawa (Ontario) (2)

Secteur d'intérêt



- Town of Carberry
- Municipality of North Cypress-Langford
- Other

¹ Il était possible de sélectionner plus d'une réponse.

² Il était possible de sélectionner plus d'une réponse.

- Municipalité rurale de Stuartburn (1)
- Ville de Steinbach (1)

Question 3 : Fréquence des déplacements

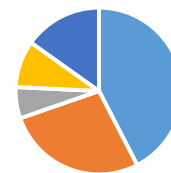
Les personnes ont été interrogées sur la fréquence à laquelle elles passent par l'intersection des RPGC 1 et 5 et ont donné les réponses suivantes. Une importante majorité a répondu qu'elle utilisait fréquemment l'intersection, tandis que certaines personnes le faisaient occasionnellement.

Tous les jours	14
Quelques fois par semaine	9
Quelques fois par année	5
Quelques fois par mois	2
Autre	3

Les 3 personnes qui ont sélectionné « autre » ont précisé ce qui suit :

- De 4 à 8 fois par jour (1)
- Une fois (1)
- Deux fois l'an (1)

Fréquence des déplacements



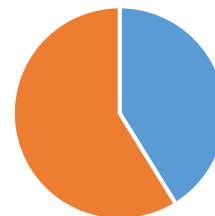
- Daily
- A few times per week
- A few times per month
- Other
- A few times per year

Question 4 : Participation à la séance précédente

Les personnes ont été interrogées sur leur participation à la séance de consultation précédente du projet, en juillet 2024, et ont donné les réponses suivantes. Plus de la moitié d'entre elles ont indiqué qu'elles n'avaient pas participé à la séance précédente.

Non	20
Oui	14

Participation à la séance précédente



- Yes
- No

Question 5 : Répercussions des types d'améliorations à l'intersection

Les personnes participantes ont reçu la liste des options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 présentées dans l'exposé. Elles ont été invitées à donner leur avis sur les

répercussions positives ou négatives sur elles-mêmes ou leur organisation des diverses options d'améliorations à l'intersection.

Options d'intersection

Certaines personnes ont fourni des commentaires sur les options d'intersection. Les types d'intersection ont suscité les réponses suivantes :

Échangeur à niveaux séparés

Au total, 14 personnes ont indiqué que l'option de l'échangeur à niveaux séparés à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Les échangeurs à niveaux séparés sont des aménagements bien connus et répandus au Canada et aux États-Unis.
- Un échangeur à niveaux séparés améliorerait la sécurité.
- Cette option serait la plus acceptable à cette intersection.

Au total, 2 personnes ont indiqué que l'option de l'échangeur à niveaux séparés à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Cette option d'intersection serait trop coûteuse.
- Cette option d'intersection occuperait trop d'espace.

Intersection élargie avec voies auxiliaires

Au total, 4 personnes ont indiqué que l'option de l'intersection élargie avec voies auxiliaires à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Le terre-plein central actuel de l'intersection des RPGC 1 et 5 n'est pas assez large pour accommoder les camions et les semi-remorques.
- Cette option de l'intersection réduirait les points de conflit entre les véhicules. Plus d'usagers pourraient emprunter l'intersection en même temps.
- Cette option pourrait être considérée comme le troisième choix, après l'intersection divisée (premier choix) et l'intersection avec demi-tour restreint (deuxième choix).

Une personne a indiqué que l'option de l'intersection élargie avec voies auxiliaires à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elle sans toutefois fournir d'autres précisions.

Intersection à feux

Au total, 5 personnes ont indiqué que l'option de l'intersection à feux à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Cette option permettrait aux semi-remorques, aux trains routiers et à d'autres gros véhicules de circuler plus facilement et plus rapidement.
- Les feux sont une bonne mesure temporaire à l'intersection des RPGC 1 et 5 en attendant d'autres améliorations.

Au total, 5 personnes ont indiqué que l'option de l'intersection à feux à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Une personne mentionne qu'elle n'utilisera pas l'intersection des RPGC 1 et 5 si cette option est retenue.
- Une préoccupation soulève qu'il ne faut pas compter sur les intersections à feux pour améliorer la sécurité, car elles causent de nombreux accidents et décès.
- Cette option d'intersection ne réglerait pas le problème.
- Cette option d'intersection est plus facile à aménager, mais elle ralentira la circulation et causera plus d'accidents.

Intersection avec demi-tour restreint

Au total, 3 personnes ont indiqué que l'option de l'intersection avec demi-tour restreint à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Cette option d'intersection serait fonctionnelle et rendrait la circulation plus fluide.
- Cette option pourrait être considérée comme un deuxième choix, après l'intersection divisée (premier choix).

Même si 3 personnes ont formulé des commentaires positifs sur l'option de l'intersection avec demi-tour restreint dans les feuilles de commentaires, les personnes ayant assisté à la séance portes ouvertes ont exprimé des réserves par rapport à cette option pendant la foire aux questions (leurs préoccupations figurent dans la section correspondante du présent rapport).

Intersection divisée

Au total, 2 personnes ont indiqué que l'option de l'intersection divisée à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Cette option pourrait être considérée comme un premier choix.
- Le terre-plein central pourrait être élargi, comme à l'intersection du chemin Firdale et de la RPGC 1 (un kilomètre et demi à l'ouest de sa jonction avec la route provinciale secondaire 351 est).

Une personne a indiqué que l'option de l'intersection divisée à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions neutres sur elle. Elle estimait que cette option était préférable aux autres et qu'elle nécessitait moins de sensibilisation des conducteurs.

Carrefour giratoire

Une personne a indiqué que l'option du carrefour giratoire à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elle. Elle a précisé que cette option fonctionnerait mal pour une route express à quatre voies.

Intersection en T avec décalage

Une personne a indiqué que l'option de l'intersection en T avec décalage à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elle. Elle a souligné que cette option serait la plus sécuritaire et pourrait absorber l'augmentation de la circulation provoquée par la croissance démographique du Manitoba.

Autres répercussions

Lorsqu'interrogées sur les répercussions des améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5, plusieurs personnes n'ont pas cité d'option particulière dans leur réponse. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

Répercussions positives

Au total, 9 personnes ont indiqué qu'un aspect quelconque des options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Certaines personnes n'ont pas fourni d'explication, mais d'autres ont ajouté les commentaires suivants :

- La plupart des options présentées constituent d'importantes améliorations à l'intersection.
- Une personne a indiqué ne pas vouloir commenter les options d'intersection sans d'abord les étudier.
- Une suggestion est faite à l'équipe du projet pour qu'elle envisage une nouvelle option d'intersection. L'option est décrite comme une intersection en T avec décalage et demi-tour restreint uniquement pour les virages à gauche à l'intersection des RPGC 1 et 5.

Répercussions négatives

Au total, 7 personnes ont indiqué qu'un aspect quelconque des options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elles. Elles ont fourni les commentaires suivants :

- La fermeture des petites routes comprise dans toutes les options présentées pourrait avoir des répercussions négatives sur les exploitants agricoles qui les empruntent pour traverser la RPGC 1.
- Toutes les options qui exigent que les conducteurs traversent plusieurs voies risquent d'être dangereuses.
- Deux personnes craignent que les voies de desserte empiètent sur les propriétés privées.
- Un commentaire souligne que toutes les options d'intersection qui ne sont pas un échangeur à niveaux séparés auraient des répercussions négatives.

- Il y a une préoccupation concernant l’empreinte importante des options d’intersection.
- Une personne a indiqué avoir eu un accident à l’intersection des RPGC 1 et 5³.

Répercussions neutres

Au total, 5 personnes ont indiqué qu’elles ne subiraient aucune répercussion positive ou négative en raison des options d’améliorations à l’intersection. La plupart n’ont pas fourni d’autre explication, mais une personne a ajouté que toute amélioration bien réalisée permettrait de réduire le risque de collision. Toutefois, une mauvaise réalisation des améliorations risquerait d’augmenter le risque de collision.

Question 6 : Autres sujets

Dans cette question, les personnes ont indiqué si elles avaient d’autres points à mentionner à l’équipe du projet. Au total, 8 personnes ont répondu par la négative, et 15 personnes par l’affirmative. Ces dernières ont fourni à l’équipe un éventail de commentaires et de considérations supplémentaires à inclure dans le processus d’évaluation du projet :

- Une suggestion invite à tenir compte du plan original de pont d’étagement qui avait été créé lors de l’élargissement à quatre voies de l’autoroute sur la période de 1975 à 1976.
- Un commentaire soulève que l’intersection actuelle est trop petite pour accommoder les gros véhicules. Les gens s’impatiente, ce qui cause des accidents.
- Une suggestion propose de consulter l’administration municipale pour améliorer la circulation de la machinerie agricole sur les routes municipales.
- Un commentaire invite à revoir la fermeture des terre-pleins centraux aux extrémités de l’intersection, car elle aura des répercussions négatives sur les exploitants agricoles qui y conduisent leur machinerie.
- Une suggestion porte sur l’ajout de voies d’insertion pour les véhicules qui quittent la RPGC 1; ils n’auraient plus à couper les véhicules qui continuent tout droit.
- Une suggestion vise l’inclusion des propriétaires fonciers dans le processus décisionnel, car ils seront touchés par le déplacement des voies de desserte.
- Une suggestion invite à réduire les coûts et l’acquisition foncière au minimum si l’aménagement d’un échangeur à niveaux séparés est l’option retenue.
- Une suggestion propose de réduire la vitesse à 60 km/h ou à 80 km/h et d’ajouter des radars photographiques aux abords ou à l’intersection des RPGC 1 et 5.
- Un commentaire mentionne que le pont d’étagement serait déjà construit à l’heure actuelle si les études avaient été menées plus rapidement.
- Une suggestion propose de déterminer si d’autres municipalités ont construit des échangeurs à niveaux séparés à un coût moindre que le coût estimatif fourni dans l’exposé.

³ La personne parlait de l’intersection dans son état actuel dans sa réponse, et non des options d’améliorations proposées.

- Une suggestion indique qu'il faut concevoir un échangeur à niveaux séparés standard et aménager un échangeur à une intersection du Manitoba tous les deux ans jusqu'à ce que la RPGC 1 et la route périphérique se trouvent sur des niveaux complètement séparés.
- Un commentaire soulève qu'il faut sensibiliser les conducteurs.

Prochaines étapes

Les observations recueillies au cours du cycle 2A du processus de consultation serviront à poursuivre l'évaluation des options de conception relatives à l'intersection des RPGC 1 et 5. La phase suivante de la consultation sera le cycle 2B. Celui-ci aura pour objectif de tenir les personnes participantes au courant des derniers renseignements sur le projet et de présenter des détails sur la conception des quelques options retenues avant d'en choisir une.

Au moment d'écrire ces lignes, le calendrier du processus de consultation sur le projet s'échelonne comme suit :

- Lancement et contexte du projet (avril-mai 2024)
- Cycle 1 de la consultation (juillet 2024)
- Cycle 2A de la consultation (automne 2024)
- Cycle 2B de la consultation (hiver et printemps 2025)
- Cycle 3 de la consultation (printemps et été 2025)
- Rapport final sur la consultation (été 2025)

Des questions?

Carolina Herrera
Landmark Planning & Design
Coordonnatrice de la consultation
204 453-8008