

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE MANITOBA
NUMÉRO DE RAPPORT : CA-WSP-231-00717-00

ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3 SOMMAIRE SUR LA PARTICIPATION DE PHASE 3

AVRIL 10, 2025

CONFIDENTIEL





ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3

SOMMAIRE SUR LA PARTICIPATION DE PHASE 3

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE
MANITOBA

CONFIDENTIEL

N^o DE PROJET : CA-WSP-231-00717-00
DATE : AVRIL 10, 2025

WSP
1600, PLACE BUFFALO
WINNIPEG (MANITOBA) R3T 6B8
TÉL. : +1 204 477-6650
WSP.COM

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PROCESSUS DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS.....	2
PHASE 3 DE LA PARTICIPATION	3
Phase 3 – Réunion avec des intervenants de la municipalité rurale de Macdonald	3
Phase 3 – Réunion avec des groupes d’intervenants	3
Phase 3 – Réunions avec les propriétaires fonciers directement touchés.....	4
Phase 3 – Réunion avec des intervenants de la Ville de Winnipeg	4
Phase 3 – Réunion avec des intervenants des ministères provinciaux	5
Phase 3 – Participation MB et résultats du sondage.....	5
RÉSUMÉ ET PROCHAINES ÉTAPES	9
RÉSULTATS DU SONDRAGE SUR L’ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3.....	11
FIGURES	
FIGURE 1.1: ZONE D’ÉTUDE	1
FIGURE 3.1 : RELATION DES PARTICIPANTS AVEC LA ZONE D’ÉTUDE	5
FIGURE 3.2 : FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS SUR LA RPGC 3.....	6
FIGURE 3.3 : EFFET CLASSÉ DE LA CONCEPTION PRÉFÉRÉE À COURT TERME SUR L’ACCÈS, LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES BIENS PERSONNELS OU ACTIVITÉS COMMERCIALES	7
FIGURE 3.4 : EFFET CLASSÉ DE LA CONCEPTION PRÉFÉRÉE À LONG TERME SUR L’ACCÈS, LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES BIENS PERSONNELS OU ACTIVITÉS COMMERCIALES.....	7

ANNEXE

ANNEXE A – RÉSULTATS DU SONDRAGE DE LA PHASE 3

INTRODUCTION

La route provinciale à grande circulation (RPGC) 3 est une artère principale indivise à chaussée unique à deux voies située au sud-ouest de la ville de Winnipeg, dans la municipalité rurale (MR) de Macdonald. Le développement le long de la RPGC 3 va du développement agricole au résidentiel, en passant par le commercial et l'industriel. Une grande partie des développements industriels et commerciaux les plus récents s'est produite le long de la partie est du corridor, plus proche de la ville de Winnipeg. Le développement adjacent est desservi par une gamme de types d'accès, y compris un accès indirect depuis une route municipale à intersection, des approches privées et un accès depuis des routes de service.

WSP Canada Inc. (WSP) a été engagé par Transport et Infrastructure Manitoba (TIM) pour élaborer une conception fonctionnelle et un plan de gestion de l'accès pour l'élargissement de la RPGC 3 de la route 7E jusqu'à la limite de la ville de Winnipeg (la zone d'étude comme indiqué sur la **figure 1.1** englobe également les terres voisines). Le plan envisage des options pour deux tracés principaux de corridors : 1) le tracé existant pour se connecter directement au boulevard McGillivray et 2) un réalignement pour se connecter directement au prolongement d'Abinojii Mikanah. L'étude définit également des plans conceptuels pour trois routes municipales qui seront reliées à la RPGC 3. L'étude met à jour une étude du plan d'élargissement à quatre voies et de gestion des accès de 2006 préparée par WSP, en tenant compte des développements survenus depuis 2006, des développements prévus et des dernières données et prévisions de circulation. WSP a également été engagé par TIM pour diriger le processus de participation du public et des intervenants pour le projet.

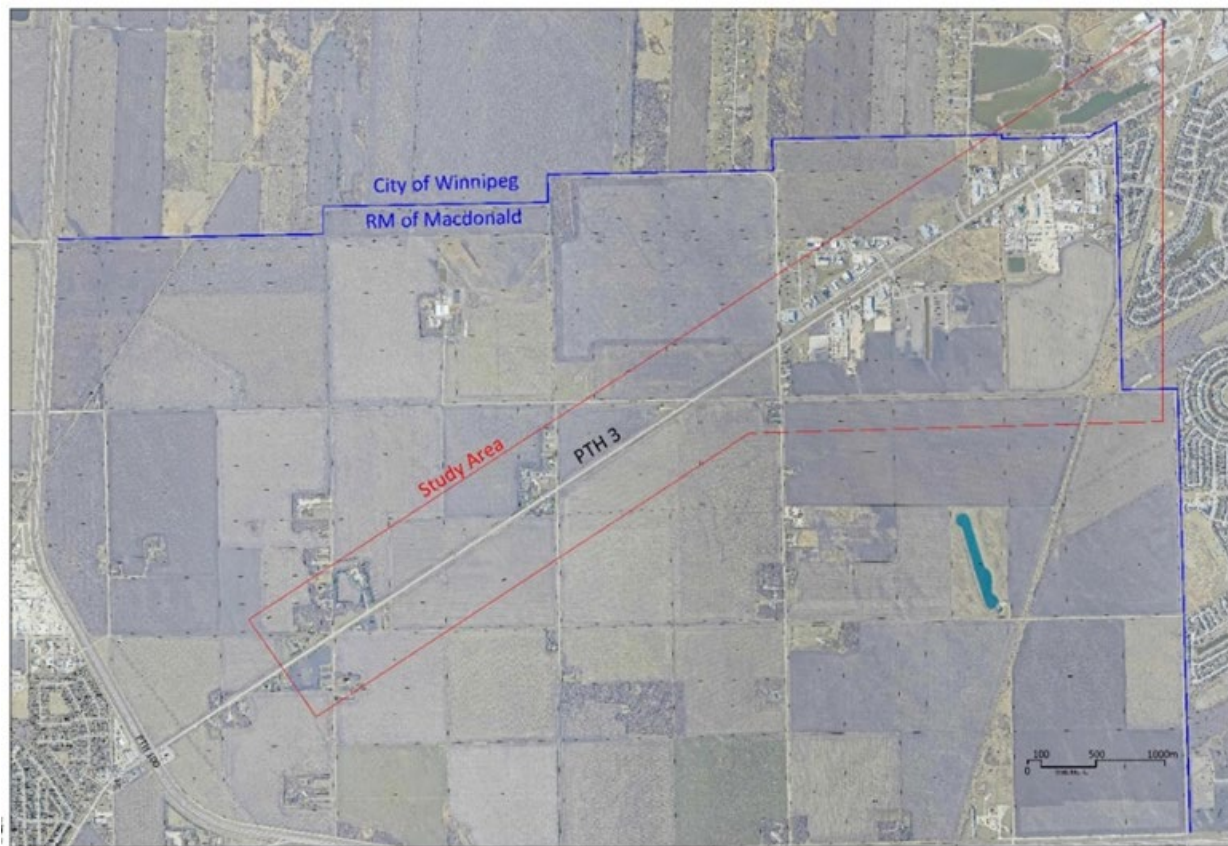


Figure 1.1 : Zone d'étude

PROCESSUS DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS

La participation des intervenants et du public joue un rôle important dans le projet. La stratégie de participation des intervenants et du public comprend trois phases de participation avec les objectifs suivants :

- **PHASE 1 – Détermination des intervenants et communication :** Présenter le projet aux principaux intervenants, communiquer la portée et le calendrier du projet, et recueillir les premiers commentaires sur le projet, y compris les contraintes particulières au sein de la zone d'étude. Cette phase comprend également la présentation du projet au grand public.
- **PHASE 2 – Présentation des options de conception :** Présenter les options de conception aux intervenants et au public, et obtenir des commentaires sur les autres solutions.
- **PHASE 3 – Présentation de la solution de conception préférée :** Présenter l'option de conception préférée au public et aux intervenants, et présenter la justification de la décision relative à l'option de conception préférée.

La **phase 1** comprenait deux réunions de groupe en personne avec les intervenants, une réunion en personne avec la MR de Macdonald et des réunions virtuelles avec la Ville de Winnipeg et les ministères provinciaux concernés. Les panneaux de présentation ont également été rendus accessibles au public sur le site Web de TIM.

La **phase 2** comprenait deux réunions de groupe en personne avec les intervenants, une réunion en personne avec la MR de Macdonald et des réunions virtuelles avec la Ville de Winnipeg et les ministères provinciaux concernés. Les panneaux de présentation ont également été rendus accessibles au public dans le cadre de la participation du public hébergée sur le site Web Participation MB.

La **phase 3** comprenait deux réunions de groupe en personne avec les intervenants, une réunion en personne avec la MR de Macdonald et des réunions virtuelles avec la Ville de Winnipeg et les ministères provinciaux concernés. Comme dans la phase 2, les panneaux de présentation ont aussi été rendus accessibles au public dans le cadre de la participation du public hébergée sur le site Web Participation MB.

Dans l'ensemble, les techniques de participation utilisées pour ce projet sont les suivantes :

- Réunions de groupes et individuelles avec les intervenants
- Réunions avec les propriétaires fonciers
- Utilisation d'un sondage en ligne et du site Web Participation MB pour obtenir les commentaires du public au cours des phases 2 et 3

PHASE 3 DE LA PARTICIPATION

Les réunions des intervenants suivantes ont eu lieu dans le cadre de la **phase 3** :

- 13 septembre 2024 – réunion en personne avec la MR de Macdonald;
- 17 septembre 2024 – réunion en personne avec des groupes d’intervenants;
- 19 septembre 2024 – réunion virtuelle avec la Ville de Winnipeg;
- 19 septembre 2024 – réunion virtuelle avec les ministères provinciaux concernés;
- 18 septembre 2024 et 24 septembre 2024 – trois réunions en personne avec les propriétaires fonciers directement touchés.

L’objectif de ces réunions des intervenants était le suivant :

- informer les participants de l’objectif et de la portée de l’étude;
- présenter les commentaires tirés de la participation des phases 1 et 2;
- présenter l’option préférée et recueillir les derniers commentaires.

Chaque réunion était guidée par des panneaux de présentation, qui ont ensuite été mis à disposition sur le site Web Participation MB avec des modifications mineures.

PHASE 3 – RÉUNION AVEC DES INTERVENANTS DE LA MR DE MACDONALD

Cette réunion en personne des intervenants a eu lieu le 13 septembre 2024, avec l’administration et les élus de la MR de Macdonald, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. Les commentaires reçus lors de la réunion se résument comme suit :

- la municipalité rurale a demandé des éclaircissements sur la responsabilité de maintenance des nouvelles routes internes et des routes de service;
- la municipalité rurale a posé des questions concernant l’impact sur les futurs développements et a demandé de peaufiner la conception préférée afin de l’adapter à une zone récemment développée;
- la municipalité rurale a décrit la tension financière exercée sur les municipalités en raison des coûts de déplacement de l’infrastructure municipale et a demandé que la Province budgétise ces coûts en tant que partie intégrante du projet.

PHASE 3 – RÉUNION AVEC DES GROUPES D’INTERVENANTS

Une réunion en personne avec des intervenants s’est tenue le 17 septembre 2024, dans un format de va-et-vient, au Whyte Ridge Community Centre. Des invitations aux réunions ont été envoyées par courrier électronique à tous les intervenants qui n’étaient pas invités aux autres réunions de la phase 3, ainsi qu’aux propriétaires fonciers directement touchés sous forme d’option de rechange aux autres réunions réservées aux propriétaires fonciers. Au total, 72 personnes se sont inscrites. Des représentants de TIM et de WSP ont également participé à la séance.

La réunion a duré deux heures, selon un format sans rendez-vous. Les propriétaires fonciers ont été invités à lire les panneaux de présentation à leur rythme et à poser des questions à l’équipe du projet au besoin. Il s’agissait des mêmes panneaux de présentation présentés lors des autres réunions avec des intervenants. En plus des panneaux de présentation, des tableaux illustrant la conception préférée étaient également disponibles, et les participants étaient invités à les annoter avec des commentaires. Les principaux problèmes soulevés durant ces réunions étaient

l'importance des points d'accès pour les entreprises et les véhicules agricoles, de même que l'impact général sur les propriétés.

Après la réunion, les participants ont été invités à répondre à un sondage mis à disposition sur papier. Le sondage fourni était essentiellement semblable à celui accessible au grand public et publié sur Participation MB.

PHASE 3 – RÉUNIONS AVEC LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS DIRECTEMENT TOUCHÉS

Trois réunions en personne, en format de va-et-vient, ont été tenues avec les propriétaires fonciers directement touchés. La première réunion a eu lieu le 18 septembre 2024 et les deux autres – une en après-midi et une en soirée –, le 24 septembre 2024, au Whyte Ridge Community Centre. Les réunions étaient sur invitation uniquement et des invitations ont été envoyées à un total de 98 propriétaires fonciers (39 de la MR de Macdonald et 59 de la Ville de Winnipeg) désignés comme étant directement touchés par la conception préférée à court ou à long terme.

Les propriétaires fonciers ont été invités à assister à l'une des trois réunions. Des représentants de TIM et de WSP ont également participé aux séances. Au total, 16 personnes se sont inscrites, et les séances ont compté 8, 5 et 3 personnes inscrites, respectivement. Il convient de noter que les propriétaires fonciers directement touchés ont aussi reçu des invitations pour assister à la réunion avec des groupes d'intervenants du 17 septembre 2024, à laquelle 72 personnes se sont inscrites. L'offre de cette date en tant qu'autre option de réunion a vraisemblablement contribué au nombre élevé de participants à la réunion avec des groupes d'intervenants par rapport au faible taux de participation aux réunions réservées aux propriétaires fonciers.

Ces réunions avaient le même format de va-et-vient que les réunions avec des groupes d'intervenants, avec des panneaux de présentation et des plans imprimés de la conception préférée que les participants étaient encouragés à annoter. Comme dans la réunion avec des groupes d'intervenants, les principaux problèmes soulevés durant ces réunions étaient l'importance des points d'accès pour les entreprises et les véhicules agricoles, de même que l'impact général sur les propriétés.

Après chaque réunion, les participants ont été invités à répondre à un sondage mis à disposition sur papier. Le sondage fourni était essentiellement semblable à celui accessible au grand public et publié sur Participation MB.

PHASE 3 – RÉUNION AVEC DES INTERVENANTS DE LA VILLE DE WINNIPEG

Cette réunion virtuelle a eu lieu le 19 septembre 2024 avec l'administration de la Ville de Winnipeg, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. Les commentaires reçus lors de la réunion se résument comme suit :

- la Ville a demandé plus de détails concernant la largeur des emprises, la vitesse de conception et la connexion au chemin Brady;
- la Ville s'est informée à propos du calendrier de la conception préférée à court et à long terme et a voulu savoir si les terres longeant l'emplacement prévu des corridors seraient protégées d'un futur développement;
- la Ville a indiqué qu'il existe des emprises limitées pour la transition à l'approche du chemin Brady et a décrit l'importance de se montrer flexible dans les détails de conception pour cette zone.

PHASE 3 – RÉUNION AVEC DES INTERVENANTS DES MINISTÈRES PROVINCIAUX

La réunion finale de la phase 3 a eu lieu virtuellement le 19 septembre 2024 avec les ministères provinciaux concernés, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. TIM a informé les ministères provinciaux que l'étendue des travaux du projet ne comprenait pas de plan d'expropriation.

PHASE 3 – PARTICIPATION MB ET RÉSULTATS DU SONDAGE

Le matériel de présentation et le sondage en ligne accessibles au grand public étaient disponibles sur le site Web de Participation MB le 9 janvier 2025. Cent treize personnes ont utilisé l'hyperlien vers le sondage. Le sondage a pris fin le 17 janvier 2025. Un total de 24 réponses au sondage de Participation MB ont été reçues. Le taux de réponse plus faible par rapport au nombre de personnes ayant visité l'hyperlien vers le sondage peut s'expliquer par le fait que les répondants doivent créer un compte Participation MB pour répondre au sondage.

Au total, 31 réponses ont été reçues au sondage, dont 7 réponses sur papier (provenant des réunions avec des propriétaires fonciers et des intervenants) et 24 en ligne à travers Participation MB. Les résultats complets du sondage sont présentés à l'**annexe A**, et un résumé des résultats est fourni ci-dessous.

Le sondage comportait neuf questions et était organisé sur la base des conceptions préférées à court et à long terme. La conception préférée à court terme comprenait une présentation de la gestion des accès à l'aide des intersections dotées de feux de circulation.

Les répondants pouvaient sauter une question à tout moment. Le sondage a débuté par deux questions initiales, portant sur la relation des répondants avec la zone d'étude et à quelle fréquence ils se déplacent sur la RPGC 3 entre la route 7E et le chemin Brady.

Ils pouvaient sélectionner plus d'un choix de réponse pour décrire leur lien avec la zone. Parmi les réponses reçues, 21 % ont indiqué qu'ils résidaient dans la zone d'étude. Sur les 34 % ayant sélectionné « Autre », la majorité a indiqué qu'ils voyageaient régulièrement dans la région (voir **figure 3.1**).

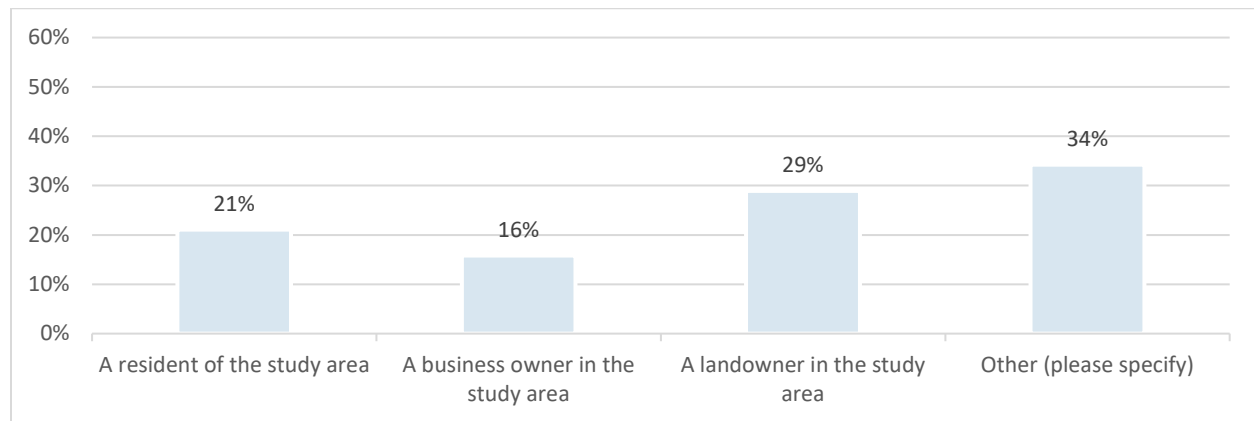


Figure 3.1 : Relation des participants avec la zone d'étude

Lorsqu'on leur a demandé à quelle fréquence ils voyageaient sur la RPGC 3, entre la route 7E et le chemin Brady, la répartition était assez uniforme parmi ceux qui voyageaient hebdomadairement (32 %) et mensuellement (36 %). Une proportion plus faible (26 %) des répondants a indiqué qu'ils voyageaient quotidiennement dans la zone (voir **figure 3.2**).

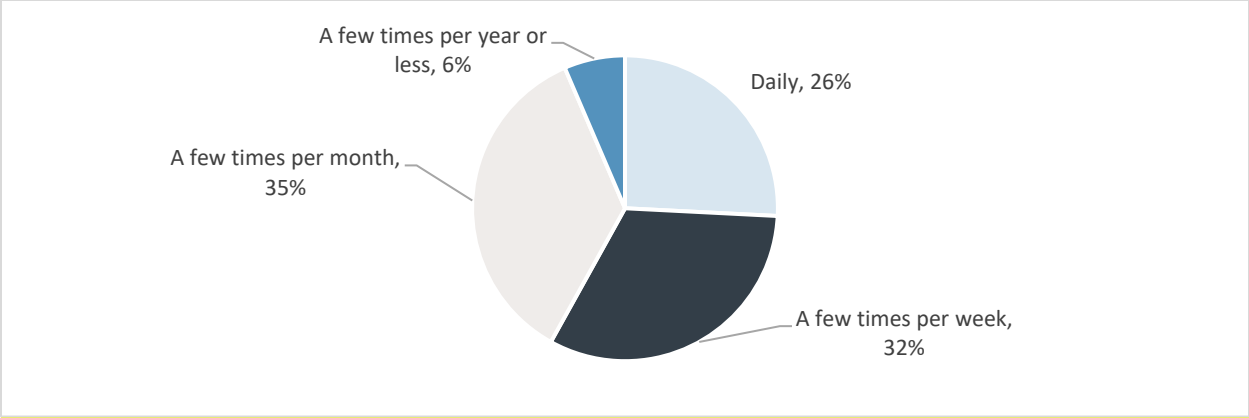


Figure 3.2 : Fréquence des déplacements sur la RGC 3

Il a ensuite été demandé aux répondants au sondage de classer l'effet perçu de la conception préférée à court et à long terme sur une échelle allant de « très positif » à « très négatif » pour les critères suivants :

- accès;
- circulation routière;
- biens personnels ou activités commerciales.

Les résultats concernant la conception préférée à court et à long terme sont présentés ci-dessous ensemble pour chacun de ces critères.

Conception préférée à court terme

Environ la moitié des répondants ont indiqué que la conception préférée à court terme – y compris la gestion de l'accès à l'aide d'intersections dotées de feux de circulation – aurait un impact très positif ou positif sur l'accès (62 %), la circulation routière (52 %) et les biens personnels ou activités commerciales (48 %). Un quart des répondants, environ, ont fait état d'un effet négatif ou très négatif à chacun des trois critères.

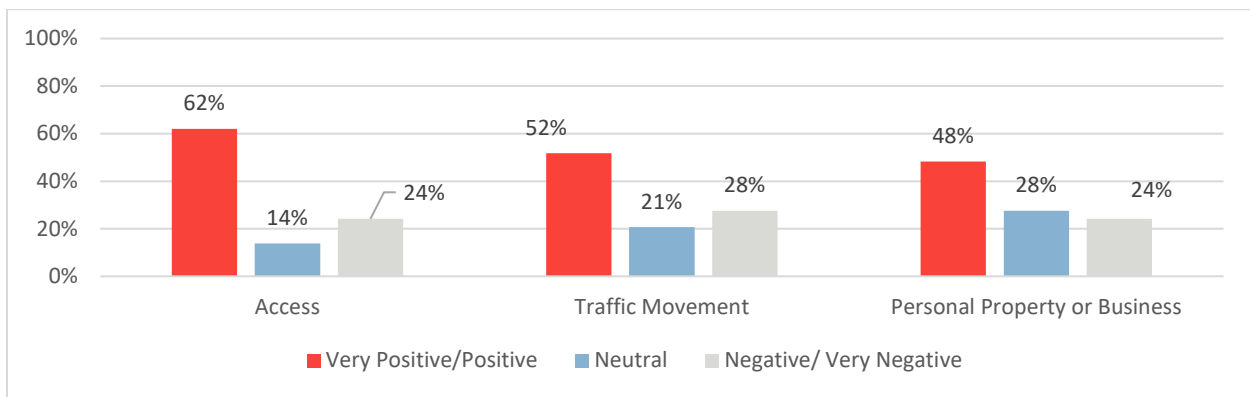


Figure 3.3 : Effet classé de la conception préférée à court terme sur l'accès, la circulation routière et les biens personnels ou activités commerciales

Conception préférée à long terme

Les répondants devaient classer l'effet de la conception préférée à long terme de la même manière que celui de la conception préférée à court terme. Plus de la moitié des répondants ont indiqué que la conception préférée à long terme aurait un impact très positif ou positif sur l'accès (66 %) et la circulation routière (59 %). Un peu moins de la moitié des répondants (48 %) ont classé l'effet sur les biens personnels ou activités commerciales dans la catégorie très positif ou positif.

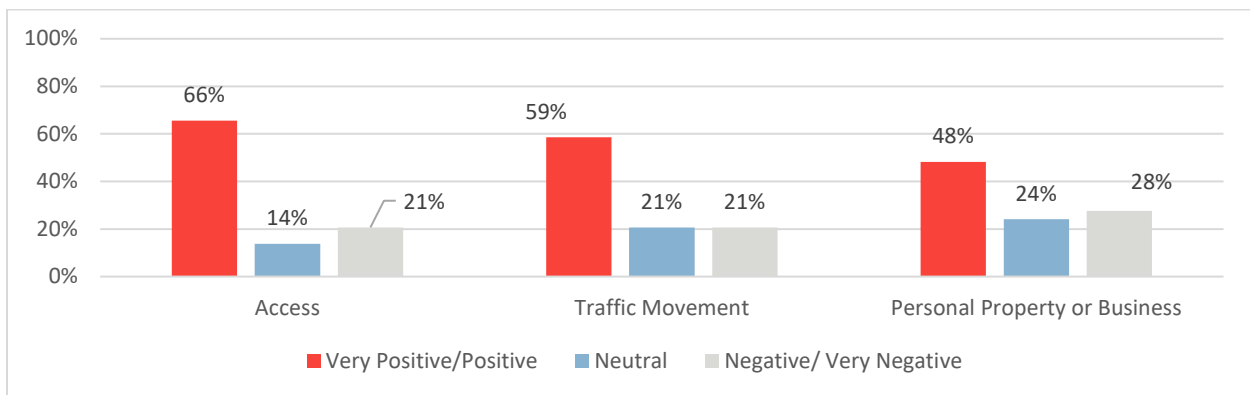


Figure 3.4 : Effet classé de la conception préférée à long terme sur l'accès, la circulation routière et les biens personnels ou activités commerciales

Autres commentaires

Les répondants ont eu la possibilité de formuler des commentaires supplémentaires concernant la conception préférée à court et à long terme, de même que l'étude dans son ensemble. Les commentaires additionnels reçus se résument comme suit :

- les répondants se sont dits inquiets que les feux de circulation ajoutés à diverses intersections aient un impact sur la fluidité de la circulation;
- les répondants ont décrit des problèmes concernant la suppression de l'accès à leurs propriétés, de même que l'impact qu'elle aurait sur les activités commerciales et leur viabilité générale;
- certains répondants ont manifesté leur intérêt pour l'inclusion de connexions actives avec le transport le long du corridor;
- certains répondants ont indiqué leurs connexions préférées, y compris une connexion de la RPGC 3 du chemin Brady à Abinojii Mikanah au lieu du boulevard McGillivray;
- certains répondants ont indiqué avoir l'impression que le processus de consultation visait à les informer de décisions déjà prises plutôt que de solliciter leurs commentaires.

RÉSUMÉ ET PROCHAINES ÉTAPES

La troisième phase de participation comprenait une combinaison de réunions virtuelles et en personne qui ont eu lieu en septembre 2024. Des panneaux de présentation et un sondage en ligne, accessibles au grand public, ont suivi en janvier 2025. Les commentaires ont été enregistrés au moyen d'une combinaison de notes de réunion (pour les réunions individuelles qui ont eu lieu avec la MR de Macdonald, la Ville de Winnipeg et les ministères provinciaux), ainsi que des tableaux annotés (pour les réunions de groupe en personne avec des intervenants et des propriétaires fonciers) et un sondage (disponible à toutes les réunions et pour le public en ligne).

De manière générale, les intervenants étaient favorables aux améliorations de la sécurité et de la fluidité de la circulation. Des préoccupations liées aux effets sur les propriétés et à l'accès des véhicules agricoles ont été exprimées par la MR de Macdonald, les propriétaires fonciers et les propriétaires d'entreprises en particulier. La municipalité a également exprimé ses inquiétudes quant à l'effet sur le développement futur.

Le sondage a montré un soutien général à l'égard de la conception préférée à court et à long terme, selon l'effet perçu sur les biens personnels ou activités commerciales, la circulation routière et l'accès. Les préoccupations exprimées étaient liées à l'impact sur les terres, au manque d'infrastructure active comprise dans la conception et au nombre d'intersections additionnelles contrôlées par des feux de circulation.

Les commentaires reçus durant la phase 3 seront pris en considération dans l'achèvement de l'étude de conception fonctionnelle.

ANNEXE

A

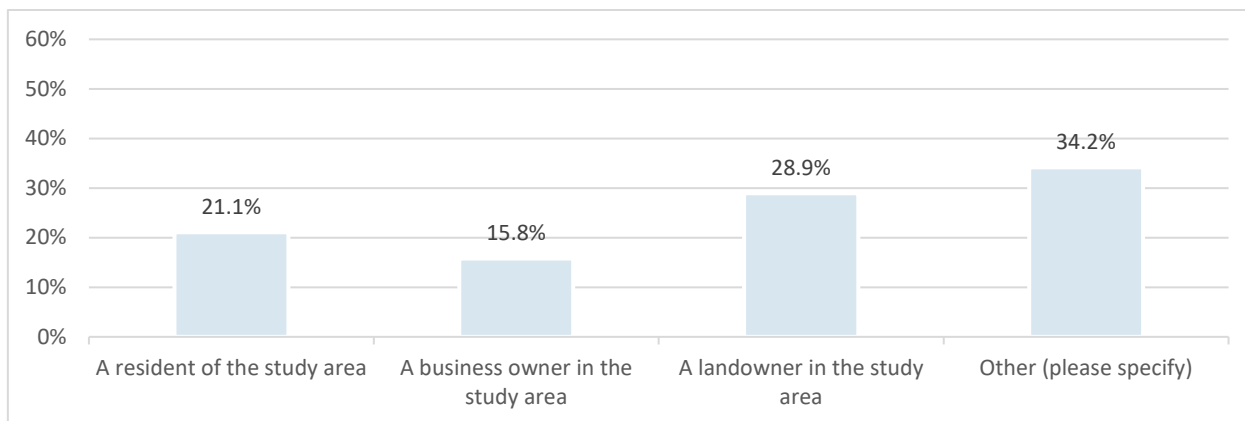
PHASE 3 – RÉSULTATS DU
SONDAGE



RÉSULTATS DU SONDAGE SUR L'ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3

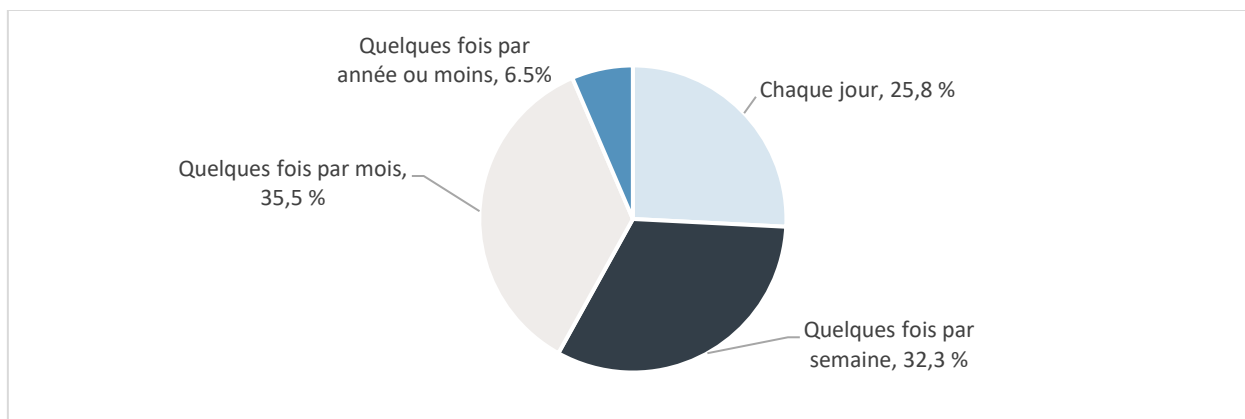
Nombre total de participants : Total de 31 (24 par Participation MB, et 7 copies papier)

Question 1 – Êtes-vous (cochez tous les choix qui s'appliquent) :

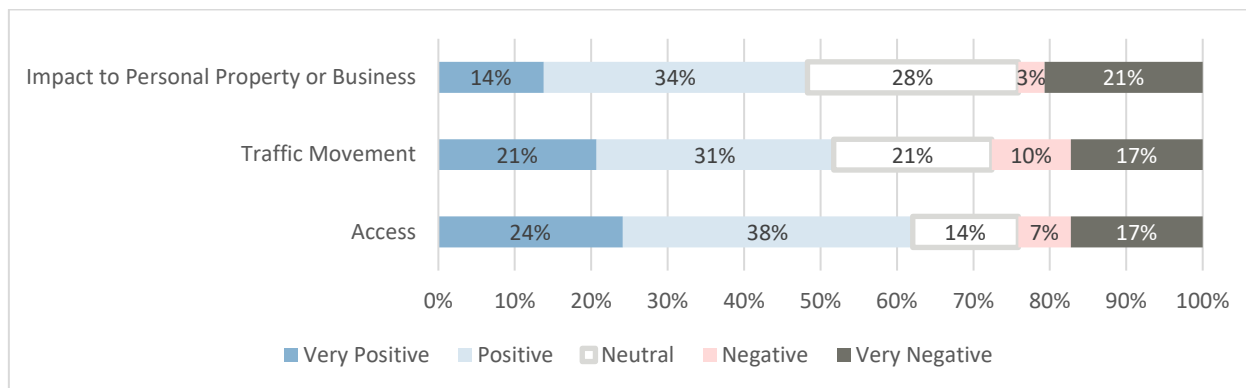


Autre : [caviardé]

Question 2 – À quelle fréquence voyagez-vous sur la RPGC 3 entre la route 7E et le chemin Brady?



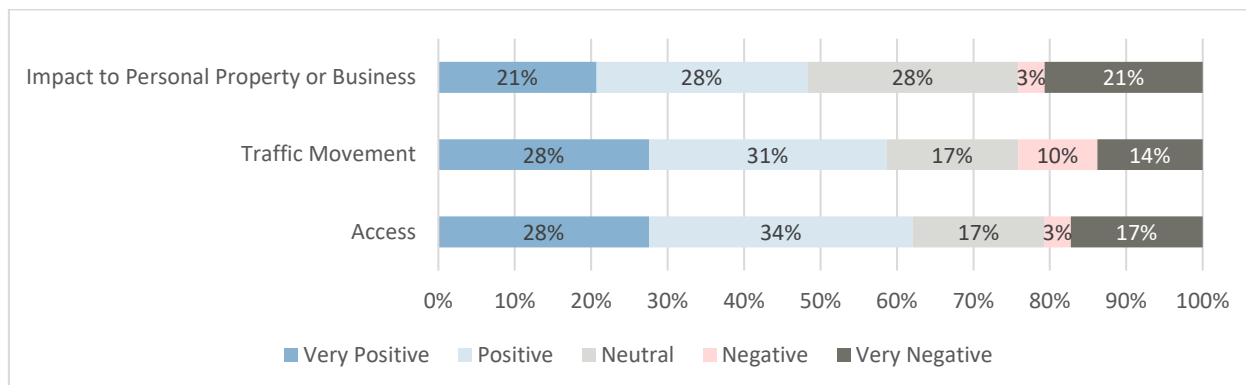
Question 3 – Après avoir examiné les panneaux des pages 8 à 11 (faisant référence à la conception préférée : intersection, court terme et gestion de l'accès à l'aide d'intersections dotées de feux de circulation), comment décririez-vous l'effet de la conception préférée sur les éléments suivants?



Question 4 – Après avoir examiné les panneaux des pages 8 à 11 (faisant référence à la conception préférée : intersection, court terme et gestion de l'accès à l'aide d'intersections dotées de feux de circulation), avez-vous d'autres commentaires à formuler à propos de la conception préférée?

[caviardé]

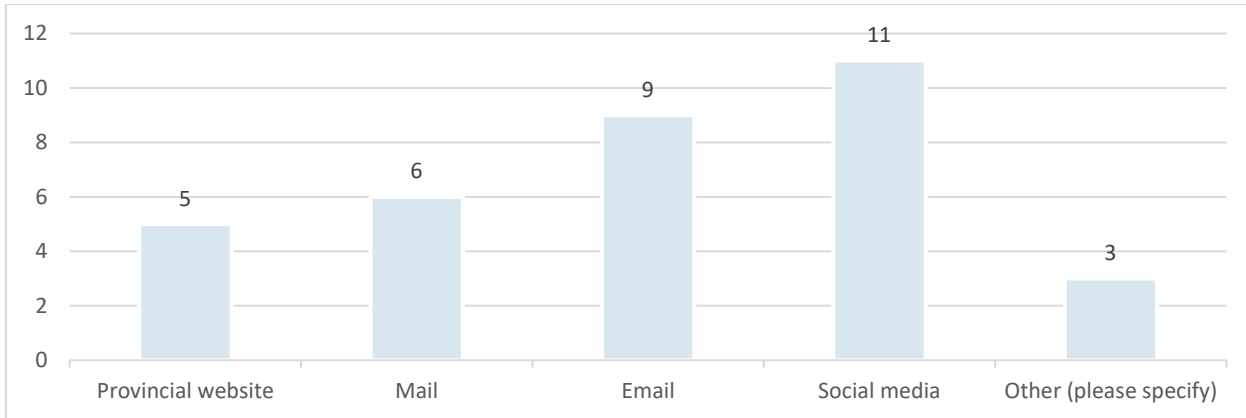
Question 5 – Après avoir examiné le panneau de la page 12 (faisant référence à la conception préférée à long terme), comment décririez-vous l'effet de la conception préférée sur les éléments suivants?



Question 6 – Après avoir examiné le panneau de la page 12 (faisant référence à la conception préférée à long terme), avez-vous d'autres commentaires à formuler à propos de la conception préférée?

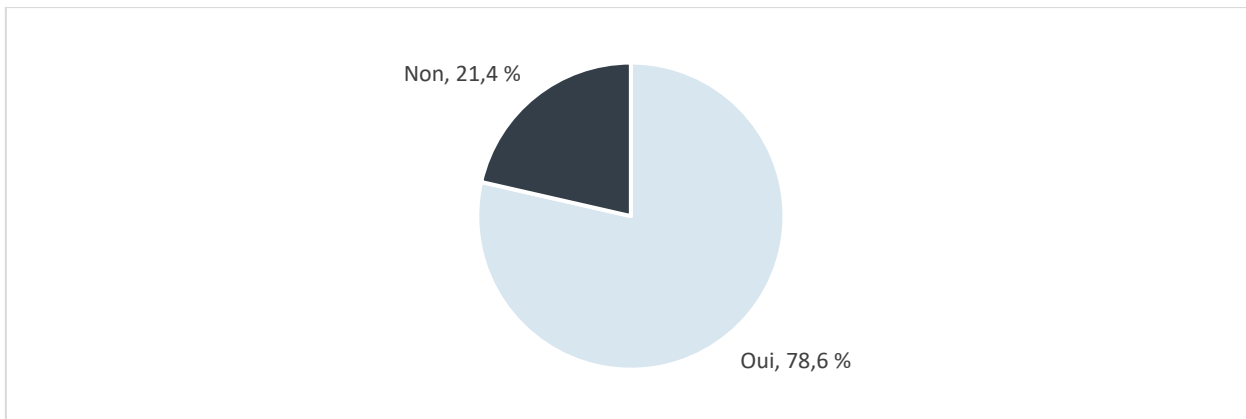
[caviardé]

Question 7 – Comment avez-vous appris que se tenait cette étude (cochez tous les choix qui s'appliquent)?



Autre : [caviardé]

Question 8 – Est-ce que le matériel de participation vous a fourni les renseignements nécessaires sur le but de cette étude et la conception préférée?



Question 9 – Avez-vous d'autres commentaires à formuler à propos de l'étude de conception fonctionnelle de la RPGC 3? Veuillez les écrire ci-dessous :

[caviardé]