

# Améliorations de l'intersection des RPGC 5 et 68

## Réfection de la chaussée de la RPGC 68

Cycle 2 – Séance de consultation

Avril 2025



# Reconnaissance territoriale

Nous vous remercions de nous accueillir dans votre collectivité.

Nous reconnaissons que nous sommes rassemblés sur le territoire du Traité n° 2 et que le Manitoba se trouve sur les territoires visés par un traité et les terres ancestrales des peuples anishinaabeg, anishininewuk, dakota oyate, denesuline et nehethowuk.

Le Manitoba est le territoire ancestral des Métis de la rivière Rouge et comprend des terres ancestrales des Inuits.

Nous respectons l'esprit et l'intention des traités. Nous restons déterminés à travailler en partenariat avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis alors que nous marchons ensemble vers la vérité et la réconciliation.

# Mot de bienvenue

Bienvenue dans le deuxième cycle de consultation concernant l'étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection des RPGC 5 et 68 et de la réfection de la chaussée de la RPGC 68 sur 1,8 km à l'est de la RPGC 5.

L'équipe de projet a déjà réalisé des consultations avec la collectivité en février 2025.

Cette présentation de consultation vise les objectifs suivants :



Présenter les options  
du projet



Discuter des  
critères d'évaluation



Examiner le  
calendrier et les  
prochaines étapes  
du projet



Obtenir une  
rétroaction et  
répondre aux  
questions

# Équipe de projet



## Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

Maître de l'ouvrage

*Sanya Awodein, responsable du projet au Ministère*



## Stantec Consulting Ltd.

Conseiller en génie et en consultation

*Prokopis Papadimitropoulos, responsable du projet chez Stantec*



# But du projet



Optimiser la circulation à l'intersection, en améliorer la viabilité et promouvoir le commerce interprovincial par le biais du secteur agricole



Faire la réfection de 1,8 km de chaussée pour supporter les charges approuvées par l'Association des transports du Canada (ATC) et mettre les accotements aux normes



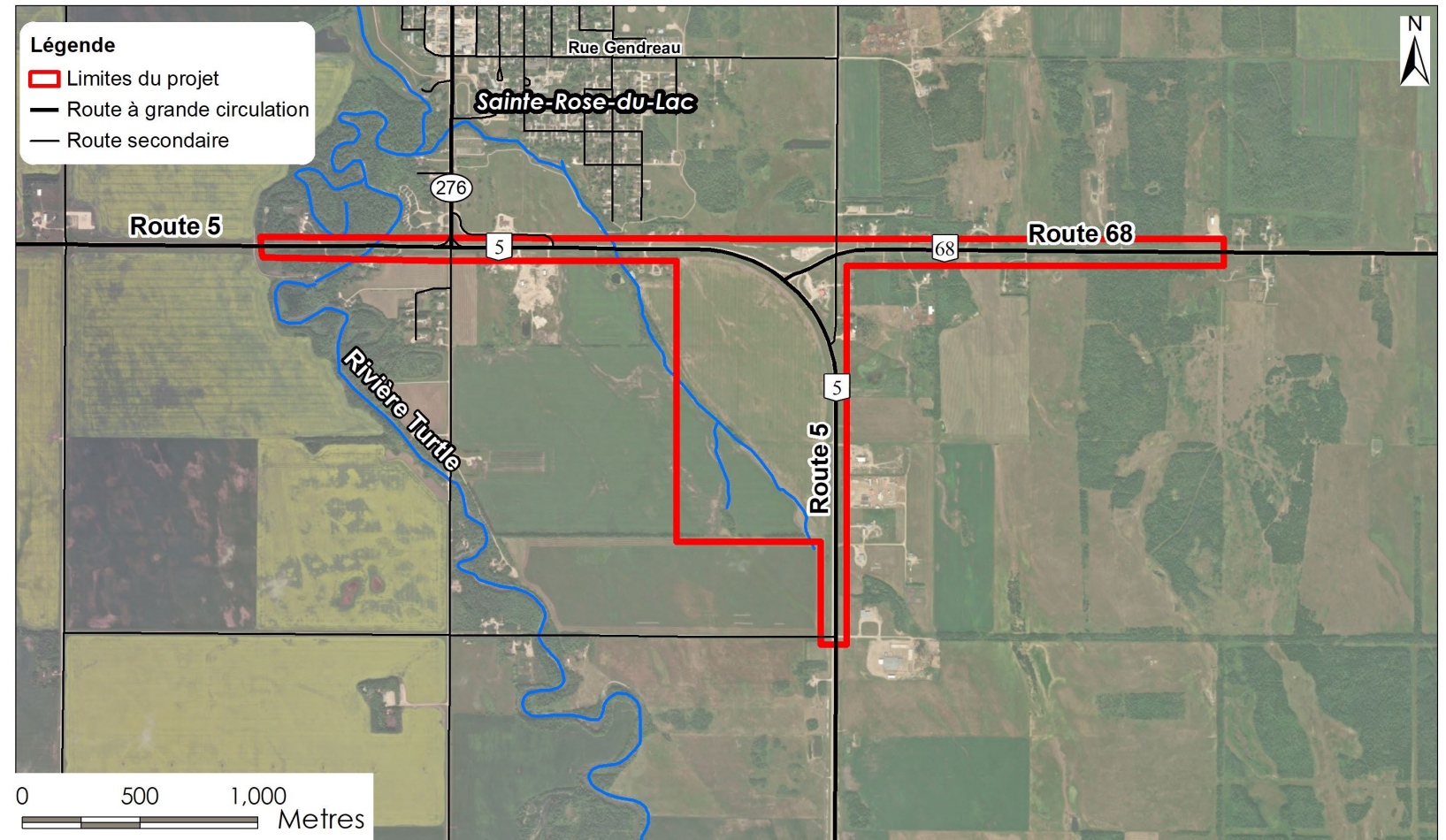
Rendre l'aménagement conforme aux normes du Ministère et à ses recommandations précédentes



Résoudre les problèmes de sécurité en améliorant la géométrie et la gestion de l'accès

# Zone du projet

- Le projet comprend ce qui suit :
  - l'intersection des RPGC 5 et 68;
  - 1.8 km de la RPGC 68 à l'est de l'intersection.
- La zone d'étude comprend :
  - la RPGC 5 vers l'ouest jusqu'au-delà de la rivière Turtle;
  - la RPGC 5 vers le sud jusqu'au marché de vente aux enchères de Sainte-Rose;
  - le terrain situé au sud-ouest de l'intersection existante.



# Aperçu du projet



## Conception fonctionnelle

- Survient tôt dans le processus de conception.
- Élaboration de solutions de rechange.
- Évaluation des options.
- Sélection de l'option privilégiée.



## Conception détaillée

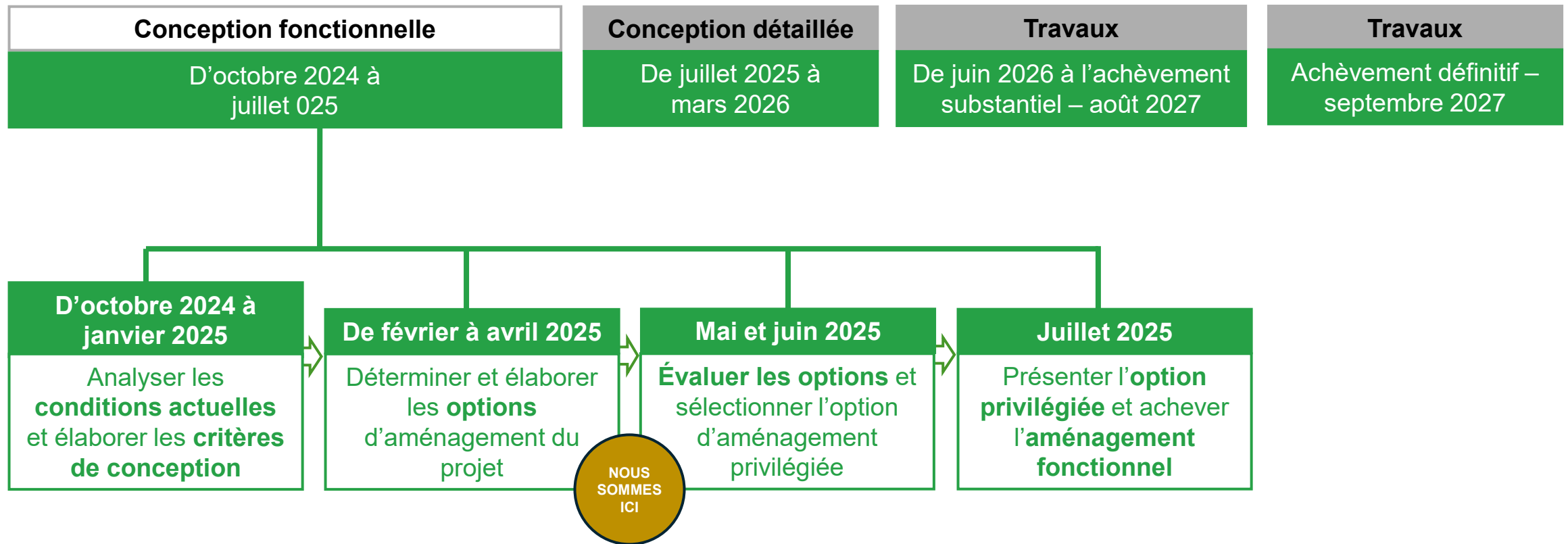
- Élaboration des documents d'appel d'offres, des dessins et des spécifications de construction.



## Travaux

- Mise en œuvre du projet.
- Comprend la gestion et la planification de la circulation.

# Calendrier du projet





# Ce que nous avons entendu

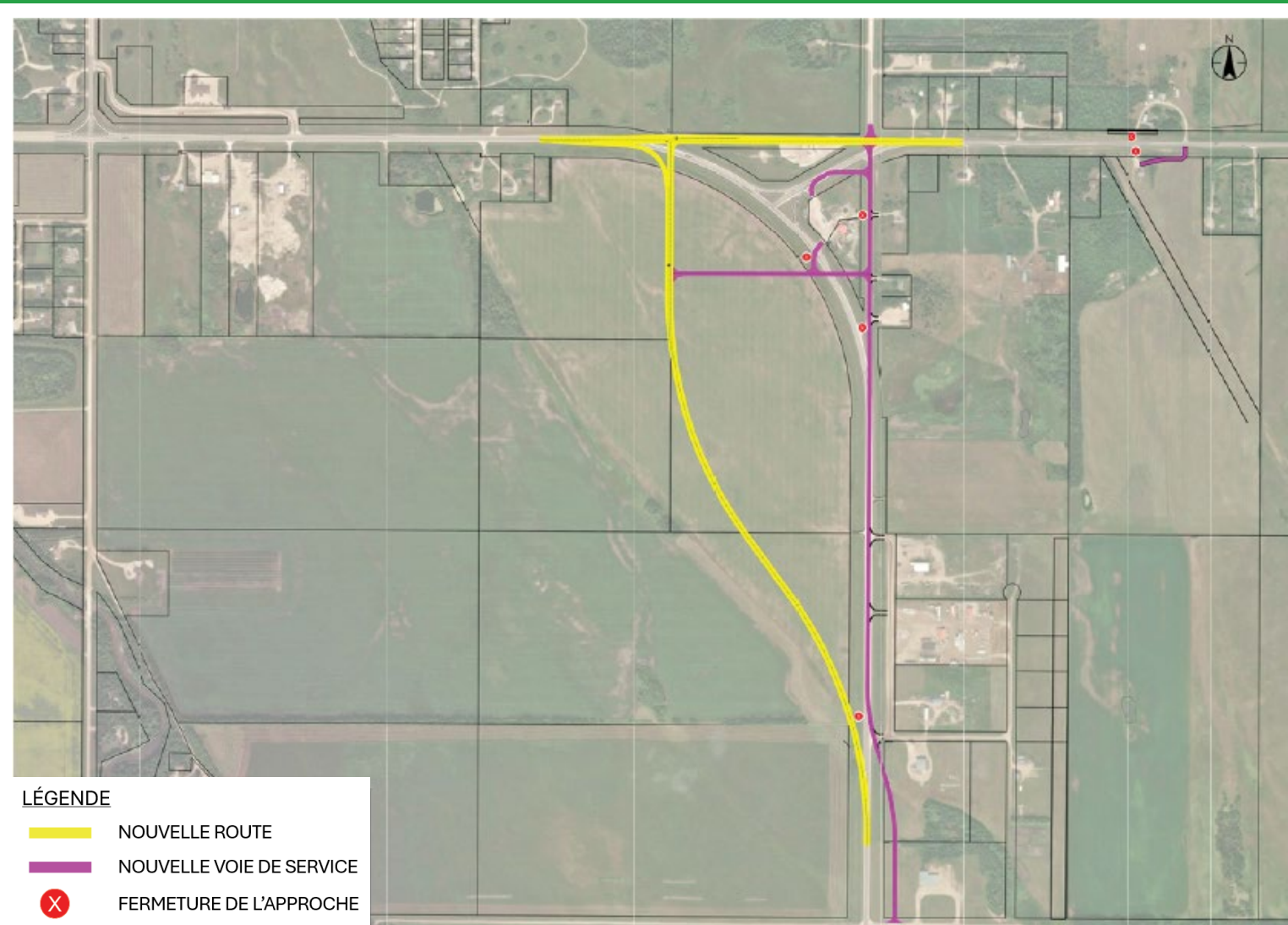
- Lors du premier cycle de consultation, l'équipe du projet a rencontré la municipalité et certaines parties prenantes clés.
- La réunion visait à présenter le projet et à cerner les éventuelles contraintes, possibilités, préférences ou préoccupations à prendre en compte dans l'élaboration des options.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
<b>Réduction des limites de vitesse</b> – Préoccupation concernant les limites de vitesse existantes trop élevées et le mauvais emplacement de la zone de limite de vitesse réduite sur la RPGC 5. Les parties prenantes estiment que cette zone devrait commencer à l'ouest du pont et au sud du marché de vente aux enchères.	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'étendue de la zone de 80 km/h sera examinée dans le cadre du projet.</li><li>• Les options de carrefour giratoire comprendront une recommandation de zone de 30 km/h à l'intérieur et autour du carrefour giratoire.</li></ul>
<b>Sécurité</b> – Préoccupations concernant l'augmentation de la sécurité pour les propriétaires/résidents et les usagers de la route. L'entrée et la sortie des propriétés situées le long de la route sont jugées dangereuses; notamment, problèmes de ligne de visibilité créés par l'élévation.	<ul style="list-style-type: none"><li>• La sécurité de tous les usagers des routes situées dans la zone d'étude sera une préoccupation prioritaire dans le processus d'évaluation.</li></ul>
<b>Voies d'accès, de service et de desserte</b> – Plusieurs propriétaires d'entreprises locales ont dit craindre une éventuelle restriction de l'accès à leur entreprise et les impacts économiques connexes. Ces préoccupations visent tant l'accès restreint pendant les travaux que les modifications d'accès à long terme attribuables au nouvel alignement de l'aménagement.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nous avons envisagé diverses options pour préserver l'accès.</li></ul>
<b>Contournement</b> – Les parties prenantes ont des opinions contradictoires sur l'utilisation de Ring Dyke Road comme voie de contournement pour la RP 276. La municipalité a exprimé sa crainte qu'un réalignement de la RP 276 le long de Ring Dyke Road réduise la circulation dans la ville de Sainte-Rose-du-Lac, diminuant ainsi les possibilités d'investissement économique dans les entreprises locales par les voyageurs et les autres usagers de la route.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le projet ne comprend aucune modification de la RP 276.</li><li>• Certaines options modifieraient l'intersection de Ring Dyke Road et de la RPGC 68.</li></ul>

# Ce que nous avons entendu (suite)

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
<b>Répercussions sur les services publics</b> – Les parties prenantes ont relevé plusieurs services publics dans la zone du projet, notamment des conduites d'eau parallèles à la route.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les services publics ont été contactés et continueront à participer à la détermination des emplacements de leurs infrastructures dans la zone d'étude.</li></ul>
<b>Consultation en personne</b> – Parce que le service Internet est lacunaire dans la région rurale et que tous les résidents n'ont pas accès à un ordinateur ou à Internet, plusieurs parties prenantes ont indiqué leur préférence pour des séances de consultation en personne.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le deuxième cycle de consultation s'est tenu en personne à Sainte-Rose.</li></ul>
<b>Effets en cascade</b> – Les effets possibles sur d'autres intersections ou routes ont fait l'objet de discussions.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les intersections et les routes situées dans la zone d'étude ont été traitées comme un réseau.</li></ul>
<b>Adaptations pendant les travaux</b> – Snoman a mentionné un sentier de motoneige situé dans la zone du projet et a exprimé son intérêt pour une adaptation pendant les travaux. D'autres ont posé des questions sur l'accès aux entreprises pendant les travaux.	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'accès pendant les travaux sera un élément clé de la phase de conception détaillée.</li></ul>
<b>Valeur foncière</b> – En plus des préoccupations concernant la sécurité et le bruit, des parties prenantes ont soulevé la question de la diminution de la valeur des propriétés attribuable au fait que la route pourrait passer plus près de leur maison.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les impacts sur la valeur foncière seront pris en compte tout au long du projet.</li><li>• Des routes de service longeant la RPGC 5 à l'ouest de la RPGC 68 ont été recommandées uniquement dans le cadre d'une phase future.</li></ul>
<b>Acquisition de terrains</b> – Plusieurs questions soulevées au cours des réunions avec les principales parties prenantes concernaient le processus d'acquisition de terrains. Les parties prenantes s'attendent à ce que le ministère négocie individuellement avec les propriétaires fonciers, et les propriétaires s'attendent à une indemnisation adéquate fondée sur la valeur foncière.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le Ministère s'engage à négocier individuellement avec les propriétaires fonciers touchés.</li><li>• Le Ministère s'engage à offrir une indemnité équitable fondée sur le marché pour toute acquisition de terrain.</li></ul>

# Intersection – Option 1



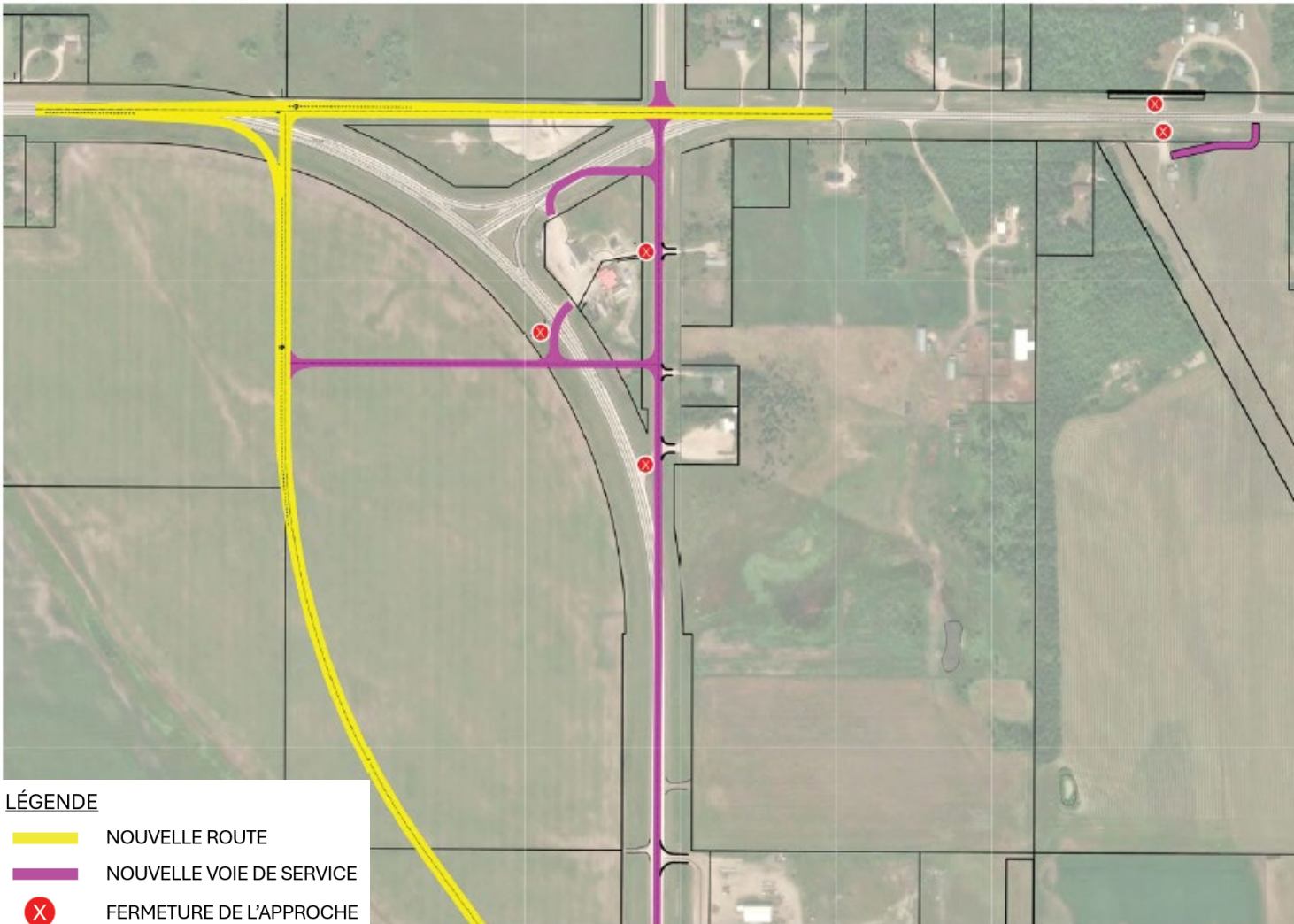
L'option 1 consiste à réaligner l'intersection pour créer une nouvelle intersection en T à 400 m (¼ mille) à l'ouest de Ring Dyke Road.

- Arrêt sur la RPGC 5 vers le nord.
- Passage libre pour la circulation vers l'ouest.
- Bretelle de virage à droite pour la circulation vers l'est allant vers le sud.
- Médiane peinte de 1,0 m à l'intersection.

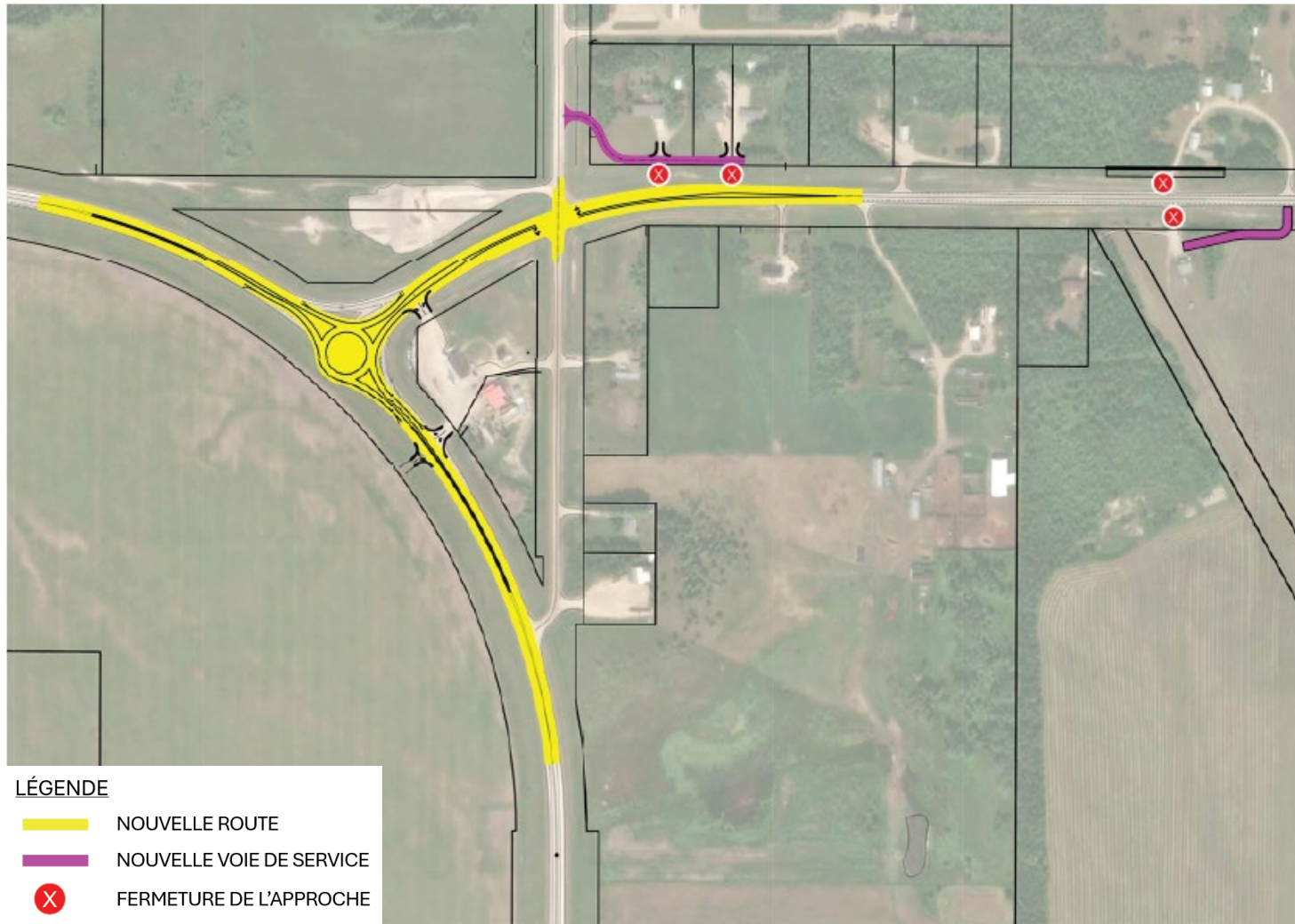
# Intersection – Option 1

L'option 1 consiste à réaligner l'intersection pour créer une nouvelle intersection en T à 400 m (¼ mille) à l'ouest de Ring Dyke Road.

- Ring Dyke Road et la RPGC 5 existante deviennent une nouvelle route de service.
- Construction de nouvelles routes de service pour accéder à Esso et à Integra Tire.



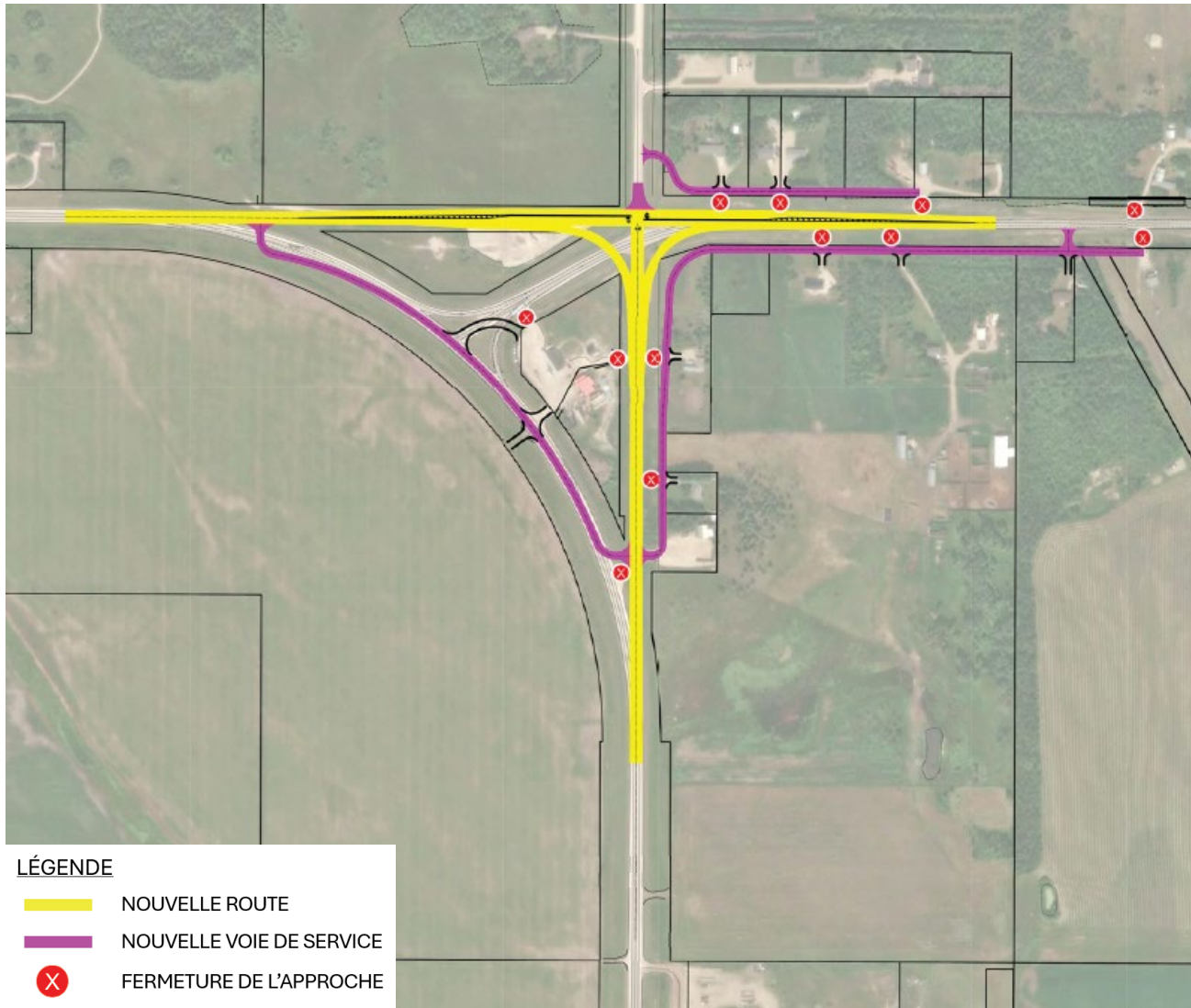
# Intersection – Option 2



L'option 2 consiste à remplacer l'intersection existante par un carrefour giratoire au même endroit.

- Conservation des alignements actuels des RPGC 5 et 68.
- Le carrefour giratoire ralentit toute la circulation à 30 km/h.
- Médiane surélevée en béton de 1,0 m à l'intersection.
- Nouvelles routes de service au nord-est de l'intersection.

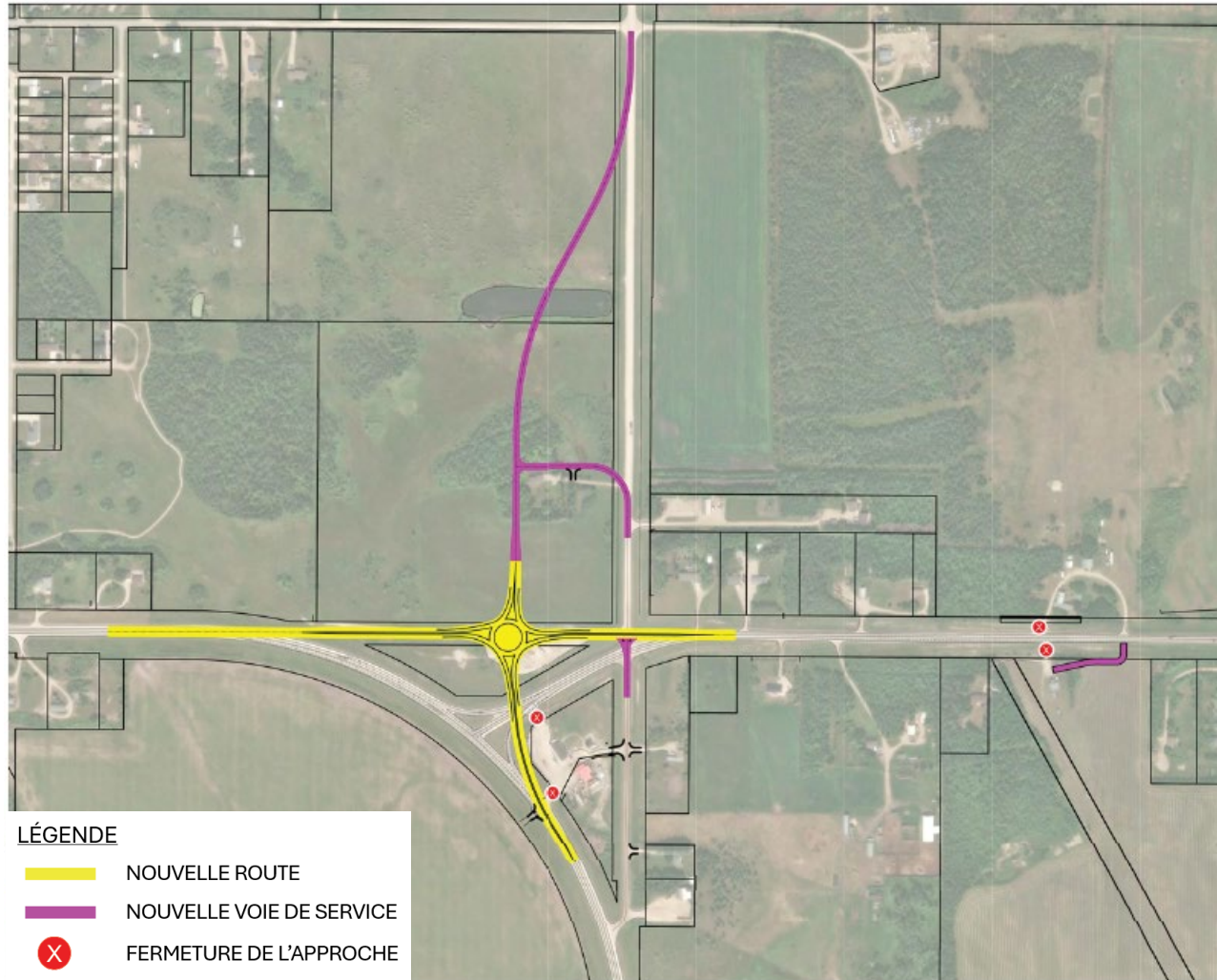
# Intersection – Option 3



L'option 3 consiste à réaligner l'intersection pour créer une nouvelle intersection en T alignée sur Ring Dyke Road.

- Arrêt sur la RPGC 5 vers le nord.
- Passage libre pour la circulation vers l'est.
- Bretelle de virage à droite pour la circulation vers l'est allant vers le sud.
- Bretelle de virage à droite pour la circulation vers le nord allant vers l'est.
- Médiane peinte de 1,0 m à l'intersection.
- Nouvelles routes de service au nord-est et au sud-est de l'intersection.
- La courbe existante de la RPGC 5 devient une route de service.

# Intersection – Option 4

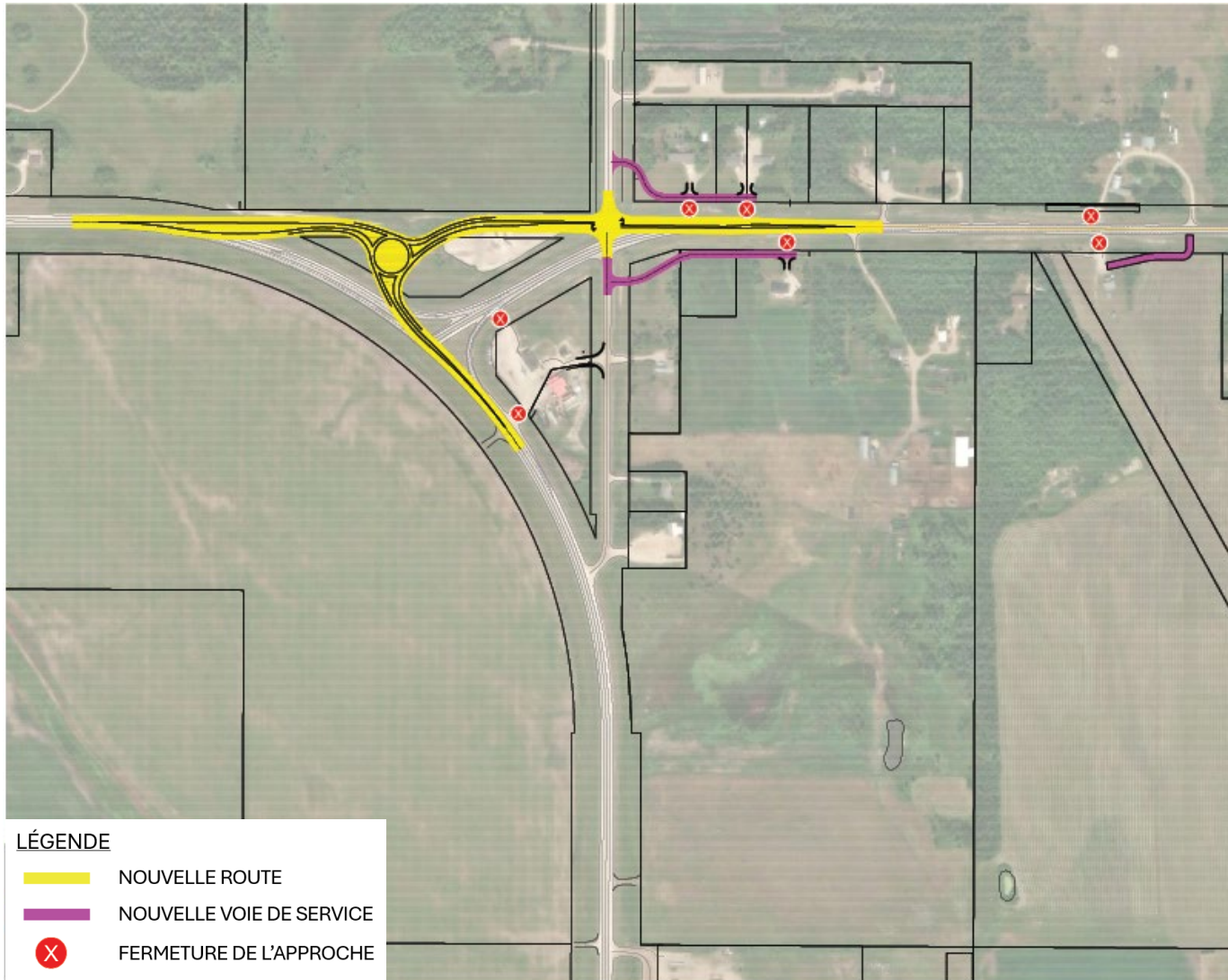


L'option 4 consiste à réaligner l'intersection pour créer un carrefour giratoire au nord, avec un alignement est-ouest droit.

- Le carrefour giratoire ralentit toute la circulation à 30 km/h.
- Médiane surélevée en béton de 1,0 m à l'intersection.
- Ring Dyke Road est reliée au carrefour giratoire.
- Ring Dyke Road est réalignée vers l'ouest sur 800 m (½ mille) au nord de l'intersection.

- Une nouvelle route de service relie les alignements nouveau et existant de Ring Dyke Road.

# Intersection – Option 5



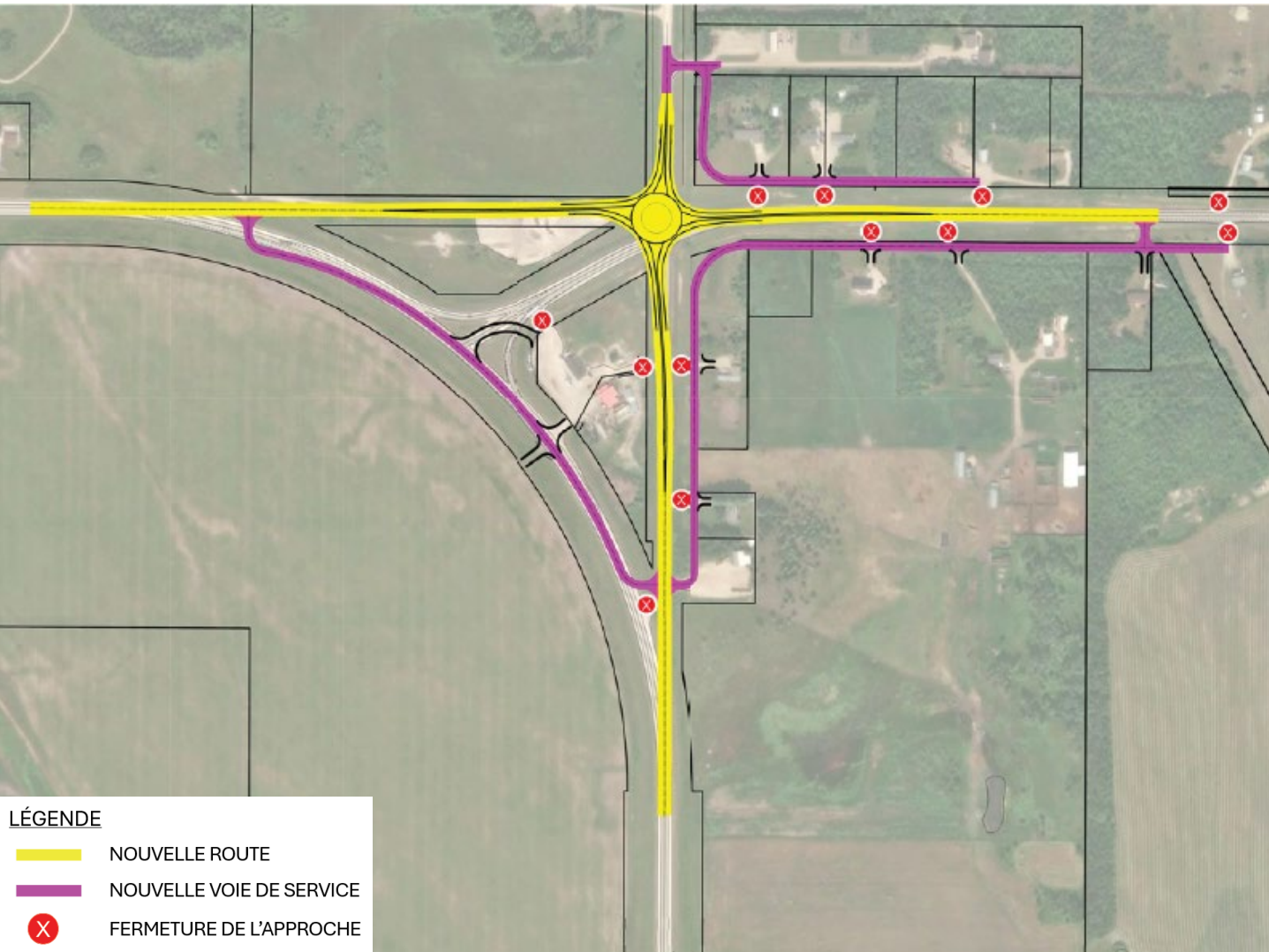
L'option 5 consiste à réaligner l'intersection pour créer un carrefour giratoire au nord, avec un décalage pour chaque approche.

- Le carrefour giratoire ralentit toute la circulation à 30 km/h.
- Médiane surélevée en béton de 1,0 m à l'intersection.
- Intersection distincte pour la RPGC 68 et Ring Dyke Road, avec voies de virage à gauche sur la RPGC 68.

- Nouvelles routes de service au nord-est et au sud-est de l'intersection de la RPGC 68 et de Ring Dyke Road.



# Intersection – Option 6



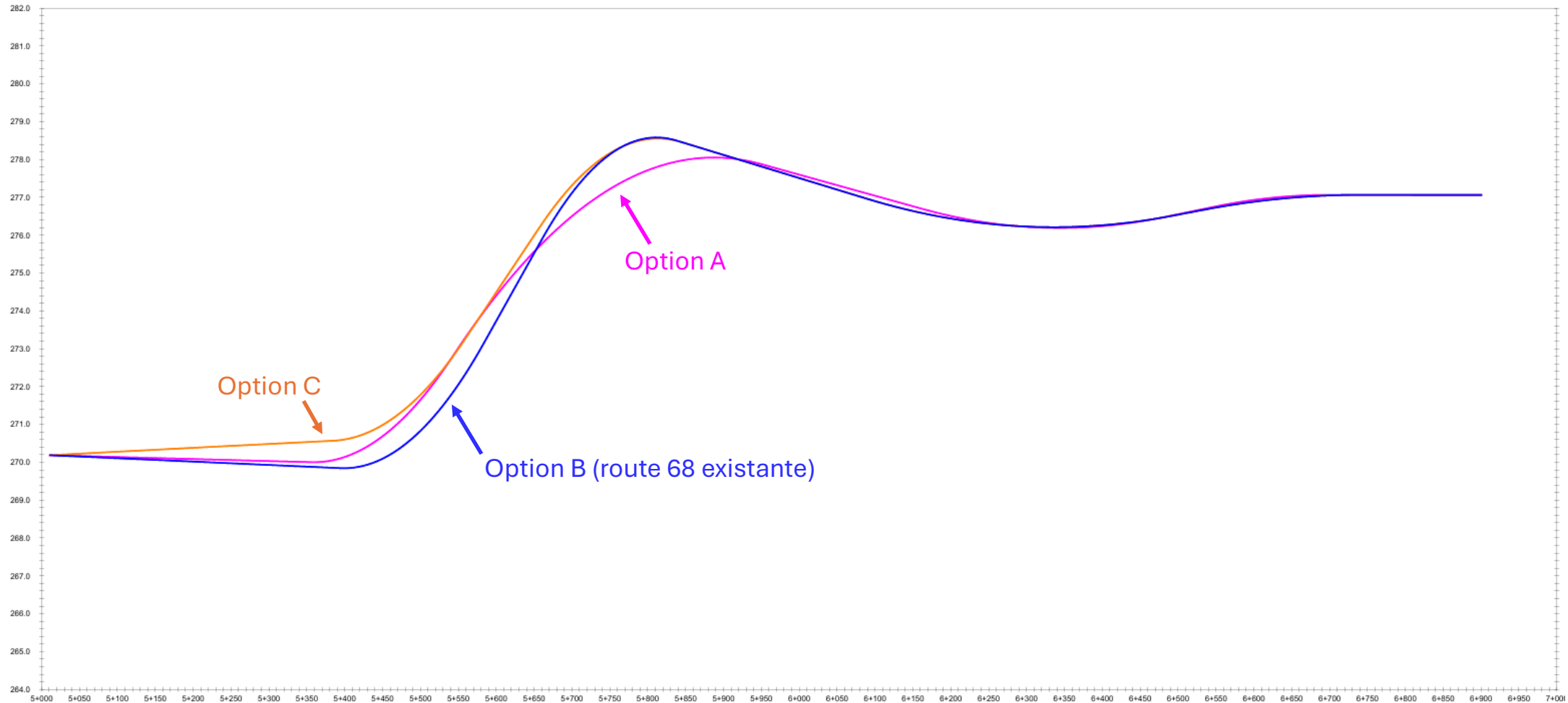
L'option 6 consiste à réaligner l'intersection pour créer un carrefour giratoire sur l'alignement de Ring Dyke Road.

- Le carrefour giratoire ralentit toute la circulation à 30 km/h.
- Médiane surélevée en béton de 1,0 m à l'intersection.
- Ring Dyke Road est reliée au carrefour giratoire.

- Nouvelles routes de service au nord-est et au sud-est de l'intersection.
- La courbe existante de la RPGC 5 devient une route de service.

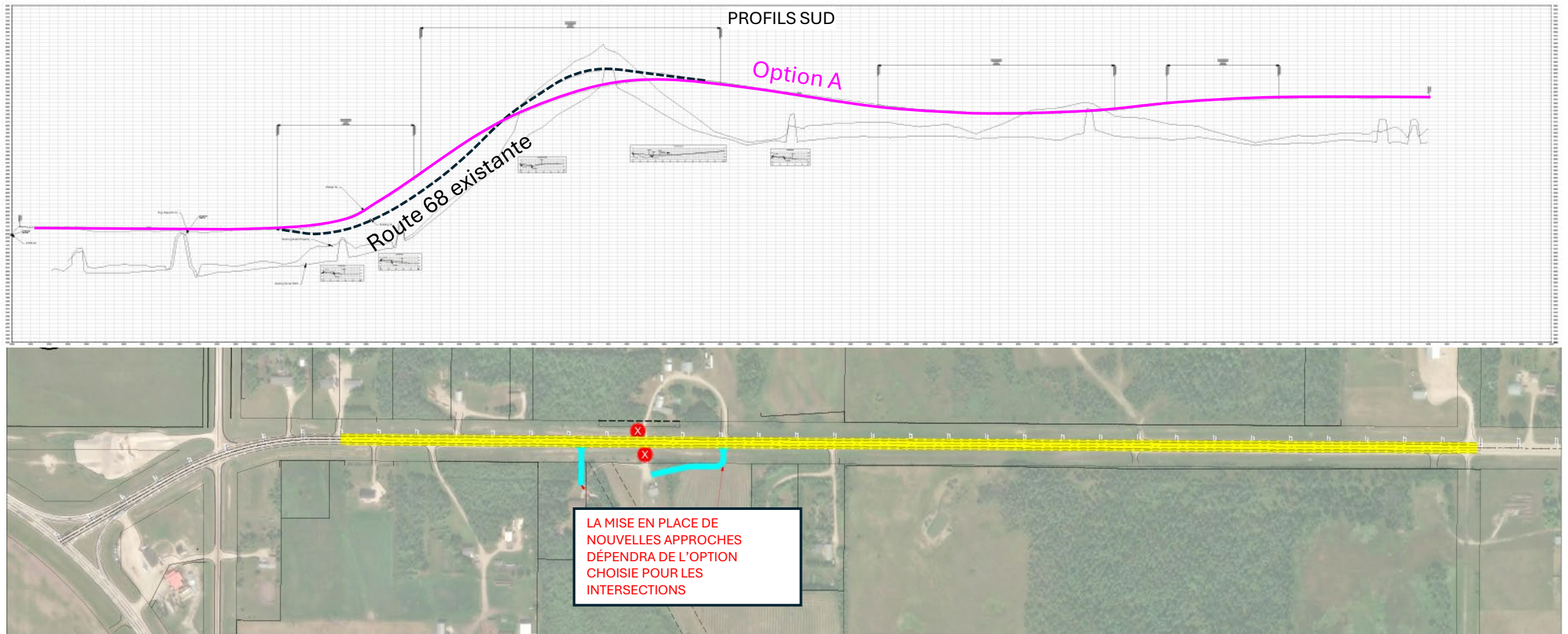
# Options pour la route provinciale à grande circulation 68

Trois options sont à l'étude pour la reconstruction des courbes verticales sur la route provinciale à grande circulation 68 à l'est de la route provinciale à grande circulation 5.



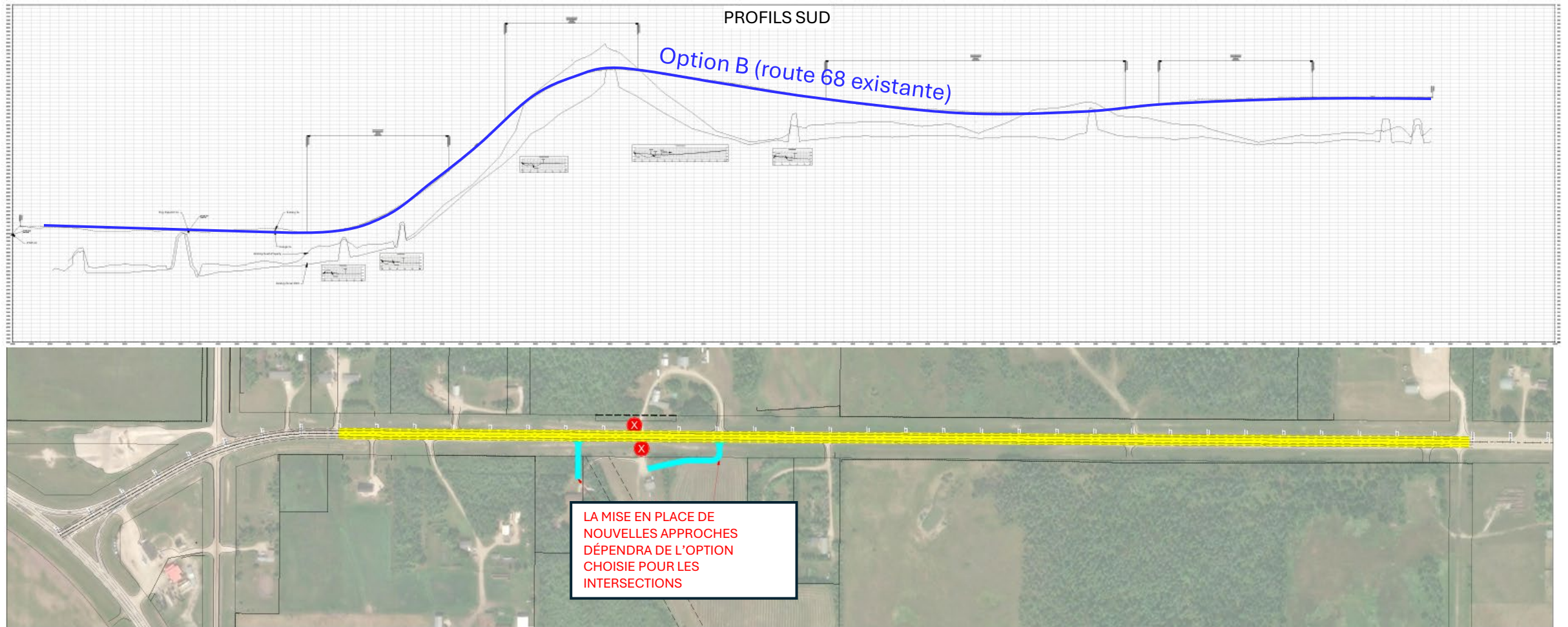
# Route provinciale à grande circulation 68 – Option A

L'option A respecte une pente maximale de 3 % en relevant la courbe de point bas à l'ouest de l'élévation et en rabaissant la courbe de point haut au sommet de l'élévation.



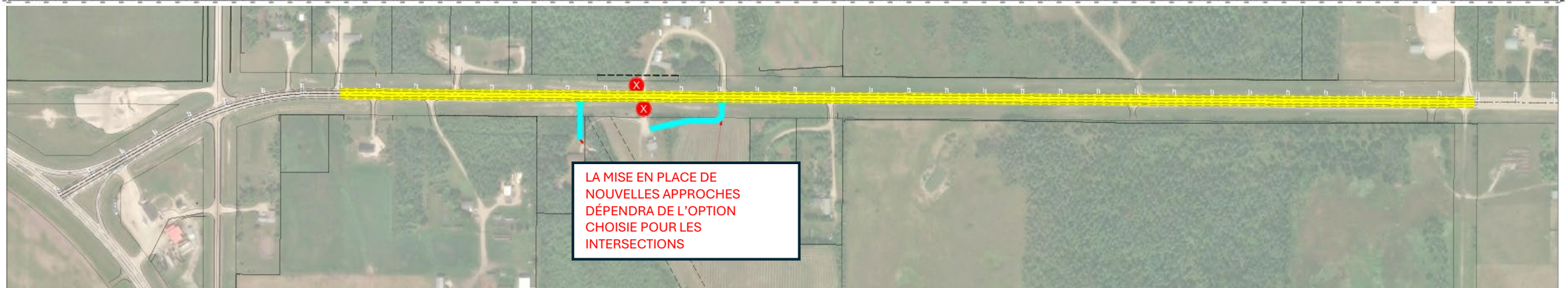
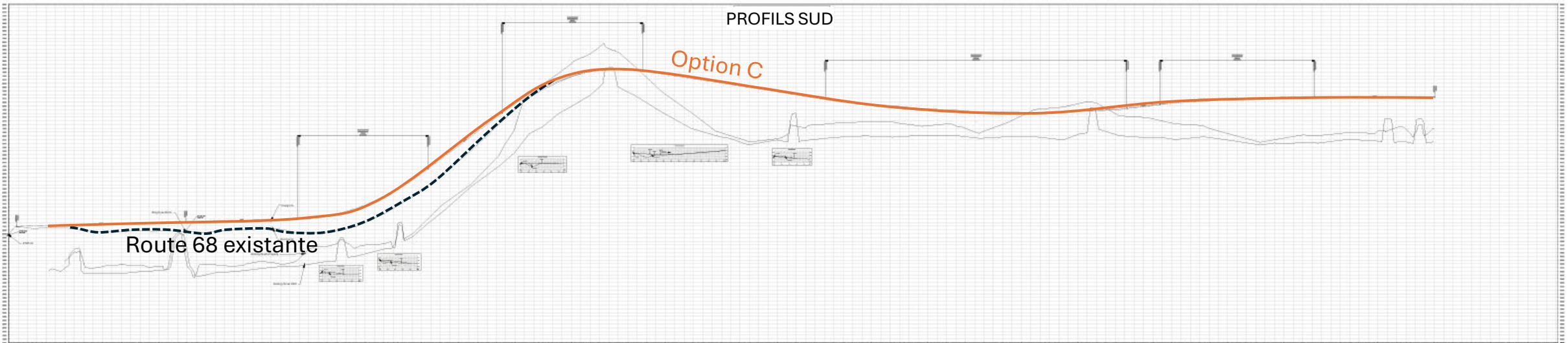
# Route provinciale à grande circulation 68 – Option B

L'option B maintient le profil d'alignement vertical existant, qui dépasse la pente maximale de 3 % à l'ouest de l'élévation.



# Route provinciale à grande circulation 68 – Option C

L'option C respecte une pente maximale de 3 % en relevant seulement la courbe de point bas à l'ouest de l'élévation et en maintenant la courbe de point haut existante au sommet de l'élévation.



# Critères d'évaluation

En plus de l'examen de la rétroaction des parties prenantes et du public au sujet des options, nous élaborerons des critères pour évaluer les options. Voici certains des critères envisagés :



Géométrie de la route



Circulation et historique de collisions



Conditions géotechniques



Sécurité



Services publics et  
branchements



Hydrologie et drainage



Propriété foncière et  
limites des propriétés



Environnement et  
patrimoine



Coûts

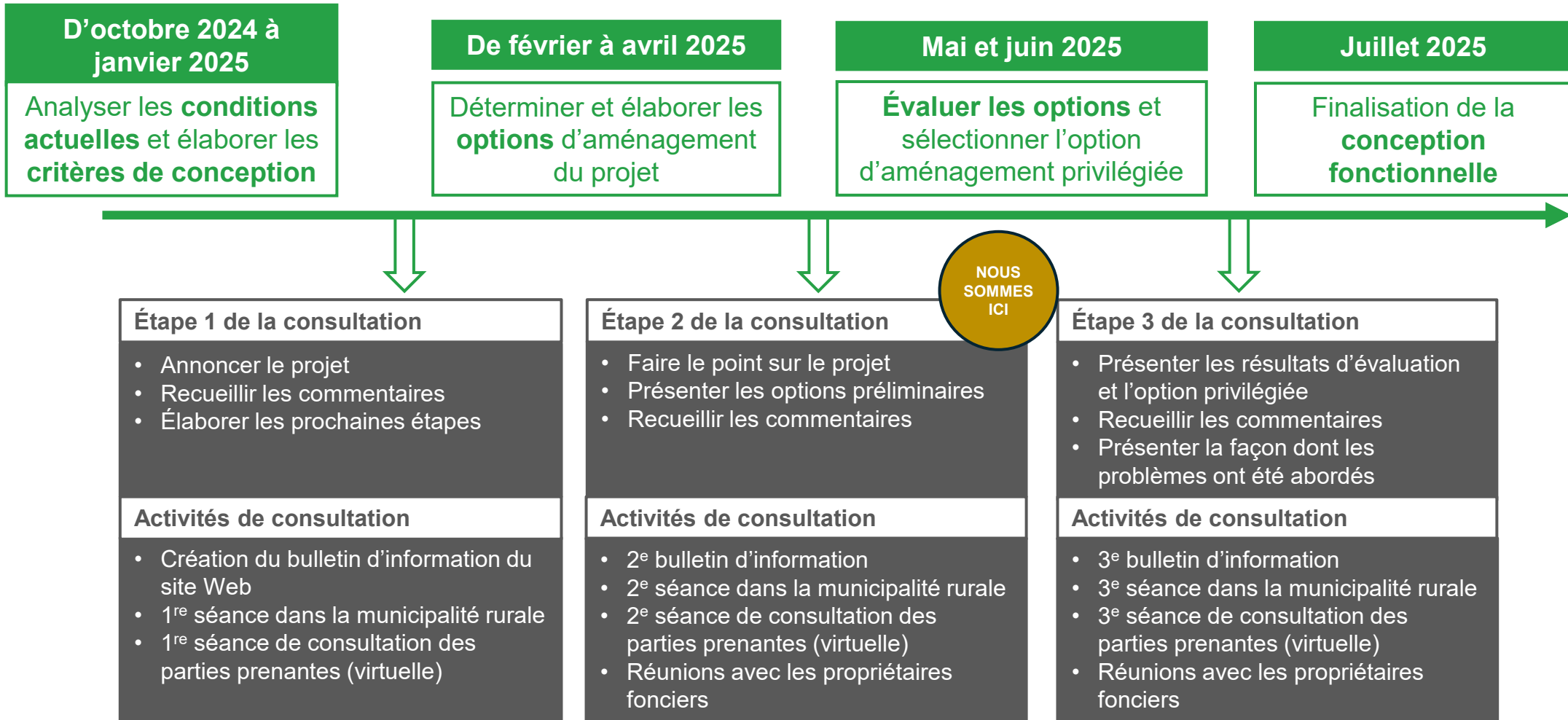
# Questions essentielles



- Qu'est-ce qui vous plait ou non dans chaque option?
- Quelle serait votre option privilégiée?
- À votre avis, faudrait-il tenir compte d'autres critères d'évaluation?
- Quels critères sont plus importants pour vous?

Votre rétroaction sera utile pendant l'évaluation des options et aidera le Manitoba à choisir celle qui passera à la prochaine étape de la conception.

# Programme de consultation





# Merci

Les observations reçues au cours du processus de consultation seront résumées et présentées à l'équipe du projet, qui en tiendra compte.

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :



**Ministère du Transport et de  
l'Infrastructure du Manitoba –  
Maître de l'ouvrage**

*Responsable du projet : Sanya Awodein*

*Courriel : [Sanya.awodein@gov.mb.ca](mailto:Sanya.awodein@gov.mb.ca)*



**Stantec Consulting – Consultation  
des parties prenantes**

*Responsable de la consultation des parties  
prenantes : Lauren Stead*

*Courriel : [lauren.stead@stantec.com](mailto:lauren.stead@stantec.com)*