

Rapport sommaire de participation – Phase 2

Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 12
et la RPS 210

Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

60713778

Octobre 2024

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Aperçu du projet	1
2.	Bref résumé de la participation	2
2.1	Les intervenants	5
3.	Participation des intervenants – Phase 2	6
3.1	Rencontres avec les intervenants	6
3.1.1	Rencontre avec le conseil de la Ville de Sainte-Anne (virtuelle)	6
3.1.2	Rencontre avec le conseil de la MR de Sainte-Anne (en personne)	7
3.1.3	Rencontre avec la GRC (virtuelle)	8
3.1.4	Rencontre avec la Manitoba Trucking Association (virtuelle)	8
3.2	Journée portes ouvertes	9
3.3	Résultats du sondage Participation MB	10
4.	Leçons apprises	18
5.	Résumé et prochaines étapes	19
Annexe A.	Matériel de participation – Phase 2	20
A.1.1.1	Matériel de participation pour la Journée portes ouvertes	20
A.1.1.2	Matériel de participation pour Participation MB	21

Tableaux

Tableau 1.	Calendrier de participation	4
Tableau 2.	Groupes d'intervenants	5

Figures

Figure 1.	Site du projet	1
Figure 2.	Documentation en français	3
Figure 3.	Les répondants du sondage	11
Figure 4.	Fréquence des déplacements	11
Figure 5.	Incidence prévue sur les schémas de déplacement	12
Figure 6.	Incidence prévue sur les entreprises	13
Figure 7.	Comment avez-vous appris l'existence de l'étude de conception fonctionnelle?	15
Figure 8.	Le matériel de consultation a fourni une information adéquate sur les options envisagées	15

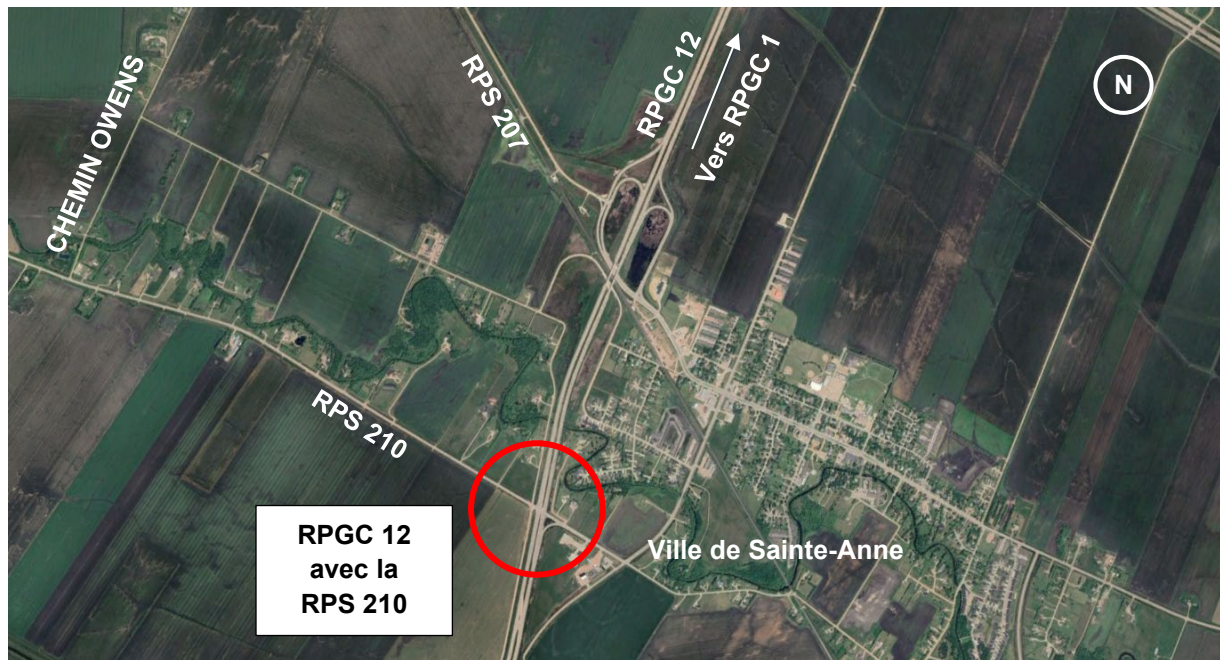
1. Introduction

1.1 Aperçu du projet

L'intersection de la route provinciale à grande circulation 12 (RPGC) avec la route provinciale secondaire 210 (RPS) est située au sud-ouest de la Ville de Sainte-Anne, à environ 1,5 kilomètre au sud de l'échangeur de la RPGC 12 et de la RPS 207. La RPGC 12 est une autoroute divisée avec deux voies dans chaque direction (nord et sud) de la circulation et la route 210 est une route pavée à deux voies avec des signaux d'arrêt.

AECOM a été mandaté par le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba (MTI) pour mener à bien une étude de conception fonctionnelle de l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210 afin de répondre aux prévisions de croissance du débit de circulation dans l'avenir et rendre l'intersection plus sécuritaire, puisque le nombre de collisions a augmenté à cet endroit depuis les cinq dernières années. L'étude portera sur les améliorations de la géométrie de l'intersection et de la gestion de la circulation, afin de réduire le nombre et la sévérité des collisions à cet endroit. Pendant tout le processus de l'étude, des options sont développées, évaluées et affinées. Le MTI a aussi mandaté AECOM pour diriger un processus de participation auprès du public et des intervenants pour le projet.

Figure 1.1 Site du projet



2. Bref résumé de la participation

En collaboration avec le MTI, AECOM est responsable d'un programme de participation en trois phases dans le cadre de l'étude de conception fonctionnelle, dont deux des trois phases sont achevées à ce jour.

Phase 1 – Présentation du projet

L'objectif de cette phase était de présenter le projet aux propriétaires fonciers, aux intervenants et aux administrations locales afin de recueillir des renseignements préliminaires qui serviront à la réflexion et à l'analyse ultérieure. Une lettre d'information accompagnée d'une invitation à une rencontre a été envoyée aux intervenants ciblés suivants : la Municipalité rurale de Sainte-Anne (MR de Sainte-Anne); la Ville de Sainte-Anne; le Service de police de la Ville de Sainte-Anne; le Détachement de la GRC de Steinbach; Postes Canada; le ministère de l'Environnement, du Climat et des Parcs du Manitoba; la Division scolaire de la Rivière Seine; la Manitoba Trucking Association (MTA); le Service d'incendie de la Ville de Sainte-Anne; Sentiers Manitoba; la Manitoba Cycling Association; et les propriétaires fonciers locaux.

Quatre rencontres virtuelles se sont tenues avec les intervenants qui ont exprimé leur intérêt à participer à des rencontres, soit : les membres des conseils de la MR et de la Ville de Sainte-Anne (réunion conjointe), la Manitoba Trucking Association, la GRC et les propriétaires fonciers. Une rétroaction a aussi été obtenue par le biais d'appels téléphoniques et d'échanges de courriels avec des propriétaires fonciers qui étaient dans l'impossibilité d'assister aux rencontres. Les discussions sur des thèmes essentiels comprenaient les différentes options de conception relatives à l'intersection telles que les feux de circulation, les carrefours giratoires, les voies de virage et les priorités pour la sécurité et le débit de la circulation.

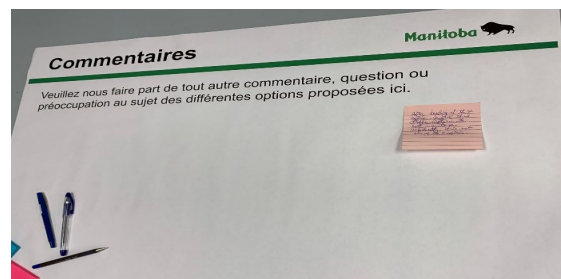
Phase 2 – Présentation des différentes options de conception

Les objectifs de la Phase 2 étaient de répertorier les différents concepts développés, de présenter une courte liste des différentes options de conception préférées et de recueillir une rétroaction de la part des intervenants et du public. Quatre options ont été retenues et présentées, car elles permettaient de résoudre au mieux les problèmes de sécurité et de fonctionnement de l'intersection :

- Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central (option A);
- Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central (option B) – elle comprend un demi-tour pour prendre la RPS 210 en direction est pour les véhicules qui voyagent vers Sainte-Anne ou la RPGC 1;
- Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central;
- Option 4 : Carrefour giratoire.

Quatre rencontres se sont tenues avec les intervenants qui ont exprimé leur intérêt à participer à des rencontres, soit : les membres des conseils de la MR de Sainte-Anne (en personne) et de la Ville de Sainte-Anne (virtuelle), la Manitoba Trucking Association (virtuelle) et la GRC (virtuelle). Une journée portes ouvertes au public a été tenue le 11 juillet 2024 avec environ 35 participants. La documentation a été fournie en anglais et en français. La promotion de la Journée portes ouvertes a été

Figure 2. Documentation en français



réalisée par le biais des sites Web de la municipalité rurale et de la Ville de Sainte-Anne et de la radio locale.

Un sondage a aussi été partagé sur le site Web de Participation MB (du 12 au 26 juillet 2024), et sa promotion a également été faite par le biais des sites Web de la Municipalité rurale et de la Ville de Sainte-Anne et de la radio locale. Un total de 198 répondants au sondage a été reçu par le MTI. Une rétroaction a aussi été obtenue par le biais d'appels téléphoniques et d'échanges de courriels avec des entreprises et des propriétaires fonciers qui étaient dans l'impossibilité d'assister à la Journée portes ouvertes.

Quatre-vingt-dix pour cent des répondants ont considéré que le matériel de participation fourni sur les options à analyser était pertinent. Certains des répondants ont ajouté que la documentation sur le projet et le processus était claire et facile à comprendre. Certains répondants ont demandé pourquoi les feux de circulation n'ont pas été retenus dans les options de conception préférées et ont suggéré de partager cette analyse avec le public. L'explication a été la suivante :

Un des principaux objectifs de ce projet est d'améliorer la sécurité routière à cette intersection. Les feux de circulation ne sont pas aussi sécuritaires que d'autres options à l'étude, principalement en raison de l'augmentation prévue de collisions, y compris les collisions faisant des morts et des blessés graves, et la réduction du rendement opérationnel.

Les thèmes essentiels soulevés lors des rencontres avec les intervenants et le public sont notamment :

- la pertinence d'explorer des options supplémentaires (c.-à-d. des feux de circulation, des viaducs, des échangeurs, des modifications au tracé de la route);
- la préoccupation soulevée sur le choix du carrefour giratoire (option 4), qui pourrait ne pas être utilisé de manière adéquate par les conducteurs;
- le besoin d'une sensibilisation plus vaste des conducteurs;
- la nécessité d'informer les conducteurs sur des tracés routiers moins familiers.

Phase 3 – Option de conception recommandée et retenue

La Phase 3 commencera à l'hiver 2024, une fois que l'option de conception préférée aura été choisie.

Lors de cette phase, le MTI et AECOM rencontreront les intervenants pour examiner l'évaluation des quatre options présentées à la Phase 2, puis en discuter afin d'offrir une autre occasion aux intervenants d'émettre leur point de vue. À l'étape qui suivra la participation des intervenants, un bulletin d'information sera élaboré, puis publié sur le site Web du MTI avec de la documentation qui présentera un schéma d'aménagement de l'option recommandée et les éléments de rétroaction reçus pendant la deuxième phase qui ont servi à l'analyse dans le processus d'évaluation final. La rétroaction obtenue pendant la troisième phase de la participation servira à affiner l'option de conception recommandée et à l'achèvement de la conception fonctionnelle.

Un rapport après la troisième phase de participation documentera tous les procès-verbaux des consultations avec les intervenants, les séances d'information présentées lors de la participation du public, les registres des participants, ainsi qu'un résumé des commentaires, des suggestions et des consultations.

Tableau 1. Calendrier de participation

Phase	Date	Objectif	Activités
Participation des intervenants Phase 1	Novembre 2023	Présenter le projet et recevoir une rétroaction de la part des intervenants sur les options de conception proposées. Recueillir les suggestions à considérer pour la mise en valeur des options.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lettres envoyées aux propriétaires fonciers et aux intervenants pour leur demander une rencontre ■ Quatre (4) rencontres virtuelles tenues avec les intervenants (réunion conjointe avec les membres des conseils de la MR et de la Ville de Sainte-Anne, la GRC, la Manitoba Trucking Association et les propriétaires) ■ Commentaires reçus par le biais d'appels téléphoniques et d'envoi de courriels
Participation des intervenants Phase 2	Juillet 2024	Présenter les options à l'étude et obtenir une rétroaction pour documenter la conception et l'évaluation des options.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lettres envoyées aux propriétaires fonciers et aux intervenants pour leur demander une rencontre ■ Quatre (4) rencontres virtuelles tenues avec les intervenants (réunion conjointe avec les membres des conseils de la MR et de la Ville de Sainte-Anne, la GRC, la Manitoba Trucking Association et les propriétaires) ■ Une (1) Journée portes ouvertes, tenue au Club Jovial de Sainte-Anne, tenue le 11 juillet 2024 ■ Sondage Participation MB réalisé; ■ Commentaires reçus par le biais d'appels téléphoniques et d'envoi de courriels
Participation des intervenants Phase 3	Hiver 2024 (prévue)	Examiner les options de conception recommandées avec les intervenants. Présenter l'analyse des préoccupations qui ont été soulevées à la Phase 2 de la participation. Recueillir les suggestions et les commentaires supplémentaires sur l'option recommandée. Prendre en compte les suggestions pour affiner l'option recommandée.	<ul style="list-style-type: none"> ■ À définir

2.1 Les intervenants

Le MTI et AECOM ont élaboré une liste des groupes d'intervenants avec lesquels collaborer durant le cycle de vie du projet. Ce choix est fondé sur l'intérêt anticipé de ces groupes et sur leur influence dans le projet (2). La participation a été planifiée dans le respect des niveaux spectraux « informer » ou « consulter » de l'International Association of Public Participation (IAP2) pour tous les intervenants, lors de la demande de suggestions et de rétroaction du MTI et d'AECOM sur le projet et les options préférées. Le MTI était responsable de la consultation avec les Autochtones dans le respect de l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.

Tableau 2. Groupes d'intervenants

Groupe d'intervenants	Intérêt ou influence sur le sujet	Objectif de participation	Niveau spectral de l'IAP2	Soutiens ou considérations
Municipalité rurale (MR) de Sainte-Anne	Incidences sur le réseau routier, les propriétés, la sécurité et les entreprises.	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter	Une (1) rencontre tenue avec le conseil de la MR de Sainte-Anne dans chaque phase du projet
Ville de Sainte-Anne	Incidences sur le réseau routier, les propriétés, la sécurité et les entreprises.	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter	Une (1) rencontre tenue avec le conseil de la MR de Sainte-Anne dans chaque phase du projet
Propriétaires fonciers adjacents (voir la liste à l'Annexe A)	Incidences probables sur les propriétés et sur la circulation routière.	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter	Une (1) rencontre tenue pendant la Phase 1. Les propriétaires ont été invités à une rencontre dans la Phase 2, mais aucun intérêt n'a été soulevé. Ils ont été invités à la Journée portes ouvertes dans la Phase 2.
GRC	Incidences probables sur la sécurité routière.	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter	Une (1) rencontre tenue avec la GRC dans chaque phase du projet
Manitoba Trucking Association (MTA)	Incidences sur le réseau routier, la sécurité routière, le déplacement des marchandises dans le système de circulation routière du Manitoba.	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter	Une (1) rencontre tenue avec la MTA dans chaque phase du projet
Public en général	Intérêt d'ordre général	Obtenir une rétroaction sur les préoccupations relatives à la conception et y répondre si possible.	Consulter ou informer	La Journée portes ouvertes et le sondage Participation MB dans la Phase 2 ont été réalisés.

Une lettre d'information accompagnée d'une invitation à une rencontre a été envoyée aux intervenants suivants, dans les phases 1 et 2 : la Manitoba Cycling Association, Postes Canada, la Division scolaire de la Rivière Seine, le MECP, le Service de police et le Service d'incendie de la Ville de Sainte-Anne et à Sentiers Manitoba. Aucune réponse n'a été reçue.

3. Participation des intervenants – Phase 2

3.1 Rencontres avec les intervenants

Les rencontres suivantes avec les intervenants ont été tenues :

- 2024-07-04 Rencontre virtuelle avec le conseil de la Ville de Sainte-Anne
- 2024-07-10 Rencontre en personne avec le conseil de la MR de Sainte-Anne
- 2024-07-10 Rencontre virtuelle avec la GRC
- 2024-07-10 Rencontre virtuelle avec la Manitoba Trucking Association (MTA)

3.1.1 Rencontre avec le conseil de la Ville de Sainte-Anne (virtuelle)

Une rencontre virtuelle avec les membres du conseil de la Ville de Sainte-Anne s'est tenue le 4 juillet 2024, avec cinq membres élus et des membres du personnel accompagnés de représentants du MTI et d'AECOM. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Option 1 – Fermeture partielle du terre-plein central (option A) : elle présente un long et lourd détour. Un questionnement quant à la viabilité de cette option a été soulevé; discussions sur la pertinence d'envisager d'asphalter ou d'améliorer la déviation de la route.
- Option 2 – Fermeture partielle du terre-plein central (option B) : cette option est préférée à l'option A qui présentait une lourde déviation de la circulation en direction est sur la RPS 210 où la circulation est-ouest est importante. La longueur de la déviation est mentionnée, elle implique que les conducteurs devraient changer rapidement de voie de manière successive, dans le cas de l'option A.
- Option 3 – Fermeture complète du terre-plein central : des demi-tours exigent une signalisation minutieuse et une sensibilisation des conducteurs.
- Option 4 – Carrefour giratoire : des préoccupations sont soulevées quant à son incidence sur l'augmentation du nombre de collisions et les problèmes de déneigement. Un des participants a exprimé une préférence pour les carrefours giratoires sur les feux de circulation. Les participants s'attendent à des questions sur les feux de circulation lors des événements publics.
- Angle oblique : discussions de l'incidence de l'angle oblique sur les lignes de visibilité et la sécurité, de même que sur la question de savoir si les améliorations de l'angle oblique pourraient ou non réduire les incidents routiers. La plupart des intersections dans ce secteur ont corrigé l'angle à 90 degrés.
- Débit de circulation : l'on prévoit une augmentation du débit de la circulation routière sur la RPGC 12; les écarts de circulation se réduiront. Il est suggéré de déplacer la circulation vers l'échangeur pour empêcher un ralentissement de la circulation routière.
- Égalité de traitement : toutes les options envisagées sont traitées de manière équivalente.

Commentaire supplémentaire à l'effet d'ajouter le site Web de la Ville pour promouvoir la Journée portes ouvertes.

3.1.2 Rencontre avec le conseil de la Municipalité rurale de Sainte-Anne (en personne)

Une rencontre en personne avec le conseil de la municipalité rurale (MR) de Sainte-Anne s'est tenue le 10 juillet 2024, en présence de sept membres élus et des membres du personnel accompagnés de représentants du MTI et d'AECOM. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Option 1 – Fermeture partielle du terre-plein central (option A) : préoccupation sur la sécurité et l'aspect pratique de la déviation de la route.
- Option 2 – Fermeture partielle du terre-plein central (option B) : discussions au sujet des problèmes possibles liés aux demi-tours et de la préférence de l'option du demi-tour sur les autres. Les conducteurs qui utiliseront cette option devront effectuer plusieurs changements successifs de voies rapidement.
- Option 3 – Fermeture complète du terre-plein central : discussions sur les incidences pour les entreprises et les résidents, ainsi que sur la faisabilité d'imposer des restrictions en fonction de l'heure. Les participants ont discuté de la possibilité d'inclure un demi-tour dans cette option.
- Option 4 – Carrefour giratoire : discussions sur la priorité des carrefours giratoires, des limites de vitesse et de l'opinion publique. Les coûts sont estimés à plus de 5 à 6 millions \$. Discussions à propos du choix entre rendre obligatoire ou suggérer la diminution de vitesse dans le carrefour giratoire. Nécessaire d'établir des solutions à long terme fondées sur des projections de croissance sur 20 ans. La période de construction est évaluée à 1,5 an avec des déviations et le contrôle de la circulation en plusieurs étapes.
- Sécurité et circulation : discussions pour évaluer comment chaque option résout les problèmes liés à la sécurité routière et à la circulation.
- Contribution du public : mettre l'accent sur l'importance de l'opinion publique dans le processus décisionnel.
- Égalité de traitement : toutes les options envisagées sont traitées de manière équivalente.
- Planification ultérieure : mention de plans à long terme visant à remplacer la signalisation routière par d'autres options.
- Aspect économique de la route : préoccupations au sujet des carrefours giratoires qui ralentissent les semi-remorques et affectent la fonction économique de la RPGC 12.
- Perturbations : considérations sur la manière dont chaque option aura une incidence sur le système routier, les déplacements du public et les propriétaires du voisinage.
- Évaluation : actuellement, aucune option n'est favorisée par rapport aux autres. L'évaluation comprend à la fois les facteurs socio-économiques et ceux relatifs à l'ingénierie.
- Consultation : l'équipe de projet a confirmé que les actions de sensibilisation des différents groupes (la Ville, la MR, la MTA, la GRC et les propriétaires fonciers) ont été réalisées pour la Journée portes ouvertes et le sondage Participation MB; joindre les gens pendant l'été était un défi; les participants ont insisté sur l'importance de l'opinion publique dans le processus décisionnel.
- Rendement de l'équipe : rétroaction positive sur les efforts et les présentations de l'équipe de projet.

3.1.3 Rencontre avec la GRC (virtuelle)

Une rencontre virtuelle a été tenue avec un membre de la GRC et les représentants du MTI et d'AECOM, le 10 juillet 2024. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Comptage du trafic : AECOM a relevé des débits relativement faibles aux heures de pointe pour la circulation en direction est sur la RPS 210.
- Option 1 : permettre des virages à gauche et à droite depuis la RPGC 12 avec la circulation transversale de la RPS 210 déviée vers l'échangeur de la RPS 207; c'est plus direct, cependant les personnes du côté ouest de la RPS 210 en seront le plus affectées.
- Déviation de la route : la voie de desserte sur le côté ouest de la RPGC 12 est sinueuse et porte à confusion; solution non préférée.
- Sécurité et perturbations : toutes les options tendent à équilibrer le débit de circulation routière et la sécurité tout en réduisant au minimum les perturbations.
- Carrefour giratoire : la probabilité de collisions à faible vitesse causant des dommages matériels devrait être plus élevée, cependant le carrefour giratoire semble généralement plus sécuritaire; probablement l'option la plus coûteuse si les coûts de la déviation de la route en sont exclus.
- Réaction du public : résistance initiale aux changements comme ceux relatifs à la fermeture du terre-plein central, mais les améliorations en matière de sécurité sont bien reçues en général, au fil du temps.

3.1.4 Rencontre avec la Manitoba Trucking Association (virtuelle)

Une rencontre virtuelle a été tenue avec un membre de la Manitoba Trucking Association (MTA) accompagné de représentants du MTI et d'AECOM, le 10 juillet 2024. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Option 1 – Fermeture partielle du terre-plein central (option A) : le choix de la déviation n'est pas populaire.
- Option 2 – Fermeture partielle du terre-plein central (option B) : l'élargissement du terre-plein central pour permettre aux camions de faire demi-tour est perçu de manière positive; point de vue similaire concernant les demi-tours restreints et les difficultés pour les gros camions d'emprunter les demi-tours; difficultés relatives aux changements successifs de voies.
- Option 3 – Fermeture complète du terre-plein central : probablement l'option la moins coûteuse; le comptage du trafic et les avantages en matière de sécurité sont discutés.
- Option 4 – Carrefour giratoire :
 - Questionnement relatif à l'interconnectivité avec les voies de desserte; l'équipe de projet a noté qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir des terrains pour un réalignement de leurs tracés.
 - Les problèmes relatifs à des demi-tours de deux voies et la nécessité d'élargir les diamètres.
 - Mesures de sécurité : suggestions d'utiliser les radars photographiques pour surveiller la vitesse.
 - Tabliers montables : préoccupations quant à l'aspect pratique des tabliers montables pour les véhicules de grande dimension.
- Collecte de la rétroaction : l'équipe de projet a présenté le calendrier de participation et de collecte de la rétroaction des intervenants et du public en continu.

- Plans d'aménagement : discussions au sujet des plans d'aménagement ultérieurs à proximité de l'intersection; aucun plan détaillé n'est en place.
- Analyse spatiale – conflits : préoccupations quant aux configurations futures de l'intersection si les plans d'aménagement se réalisent près de celle-ci.
- Leçons apprises d'Oak Bluff : le développement incontrôlé à proximité de la RPGC 3 a entraîné une reconfiguration très coûteuse de la route. Il est important de prendre en compte ces leçons dans la planification future, notamment pour faciliter la capacité d'accueil des trains doubles de type B. MTA doit confirmer que les camions circulent à cette intersection.
- Rétroaction de la séance : les répondants ont apprécié la séance et réitèrent l'importance de mettre les aspects relatifs à la sécurité et à l'efficacité au cœur des projets d'infrastructures.

3.2 Journée portes ouvertes

Une Journée portes ouvertes au public a été tenue le 11 juillet 2024 avec environ 35 participants. La promotion de cette journée s'est effectuée par le biais des sites Web de la Municipalité rurale et de la Ville de Sainte-Anne, ainsi que par la radio locale.

Les répondants ont partagé différentes opinions relatives aux options de circulation routière proposées. Ils ont également soulevé des thèmes communs comme la sensibilisation des conducteurs, les répercussions économiques, les perturbations dans les déplacements, et les problématiques liées aux gros équipements agricoles. Les opinions étaient partagées avec des arguments solides (pour et contre) dans chacune des options proposées.

Les avis étaient partagés quant à la réduction de la vitesse. Certains ont jugé que réduire la vitesse à 80 km/h était inacceptable pour une autoroute à deux voies, alors que d'autres ont jugé qu'il s'agissait d'un inconvénient mineur.

La congestion et les embouteillages ont été retenus comme une préoccupation majeure, particulièrement en ce qui concerne les demi-tours qui risquaient de créer des retards importants, surtout pendant les heures de pointe. Ce constat était étroitement lié aux avis partagés sur l'installation de feux de circulation, certains y voyaient une solution et d'autres une cause possible d'augmentation de congestion.

Il y avait un intérêt important pour la construction d'un viaduc afin de gérer la circulation routière d'une manière plus efficace et plus sécuritaire, reflétant les inquiétudes quant à l'incidence sur les trajets quotidiens. Plusieurs répondants étaient inquiets et se demandaient jusqu'à quel point ces changements auraient une incidence sur leurs habitudes de déplacements, en particulier ceux qui empruntent fréquemment cette intersection.

La circulation des camions et la problématique qui y est liée ont aussi été soulignées. Les gros camions et la machinerie agricole pourraient avoir des difficultés à franchir les demi-tours et les carrefours giratoires proposés, ce qui a soulevé des inquiétudes quant à leur efficacité, particulièrement en hiver.

Figure 3 Insérer une légende.

L'équilibre entre le côté sécuritaire et pratique était un autre point de désaccord. Alors que certains étaient d'avis que les changements proposés amélioreraient l'aspect sécuritaire sans trop causer de perturbations, d'autres étaient d'avis contraire. À cela s'ajoutaient les inquiétudes

au sujet de la courbe d'apprentissage des conducteurs qui auraient à s'adapter aux nouvelles configurations routières et du risque des problèmes de comportements de ceux-ci, en particulier dans les carrefours giratoires.

La probabilité de perturbations sur le débit de circulation était une préoccupation importante, en particulier concernant la circulation à haute vitesse. La sécurité en hiver était aussi une préoccupation majeure et a soulevé des questions relatives à la gestion du déneigement et aux risques d'accident lors de conditions hivernales.

Il y a eu des débats sur la pertinence d'utiliser des carrefours giratoires sur des routes à haute vitesse, dont certains ont soulevé des arguments au fait qu'ils ne sont pas adaptés à ces routes. En outre, des inquiétudes ont été exprimées quant à l'augmentation des émissions des camions qui doivent accélérer pour sortir des carrefours giratoires.

Malgré toutes ces préoccupations, certains répondants étaient en faveur des carrefours giratoires, car ils trouvaient que cette option était plus sécuritaire et qu'elle offrait des avantages à long terme pour la sécurité et l'efficacité de la circulation. Ils ont comparé avec d'autres expériences positives de carrefours giratoires dans d'autres endroits afin de démontrer qu'ils pourraient être un avantage pour la région.

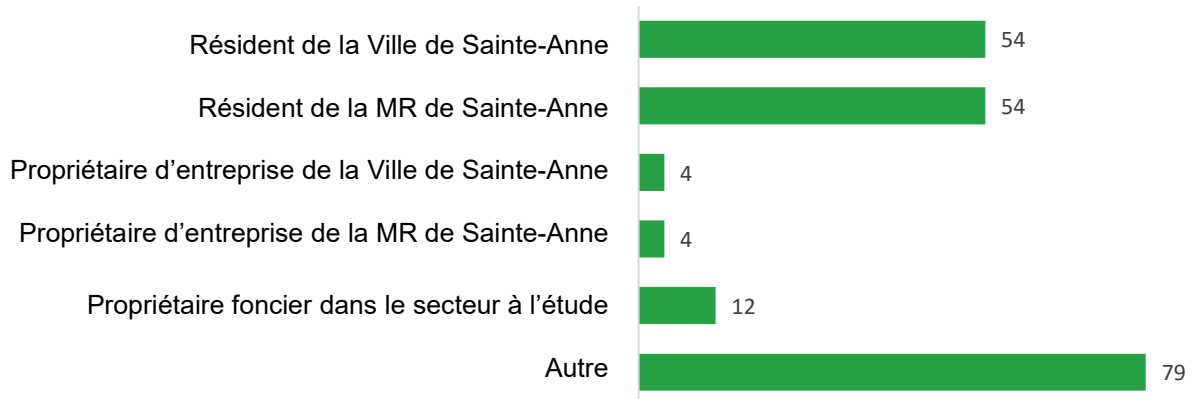
3.3 Résultats du sondage Participation MB

Un sondage a été lancé sur le site de Participation MB et promu sur les sites Web de la municipalité rurale et de la ville ainsi qu'à la radio locale. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba (MTI) a reçu un total de 198 réponses à ce sondage.

Les répondants

Une question a été posée aux répondants concernant leur relation avec ce secteur, à savoir s'ils étaient des résidents, des propriétaires d'entreprises ou des propriétaires fonciers (figure 3). Les choix multiples étaient permis. Un nombre équivalent de répondants (n = 54) étaient des résidents de la Ville de Sainte-Anne et de la Municipalité rurale (MR) de Sainte-Anne. Huit personnes se sont identifiées comme des propriétaires d'entreprises dans la MR et la Ville (quatre chacune) et 79 répondants ont choisi « autre », aucune information détaillée n'a été fournie.

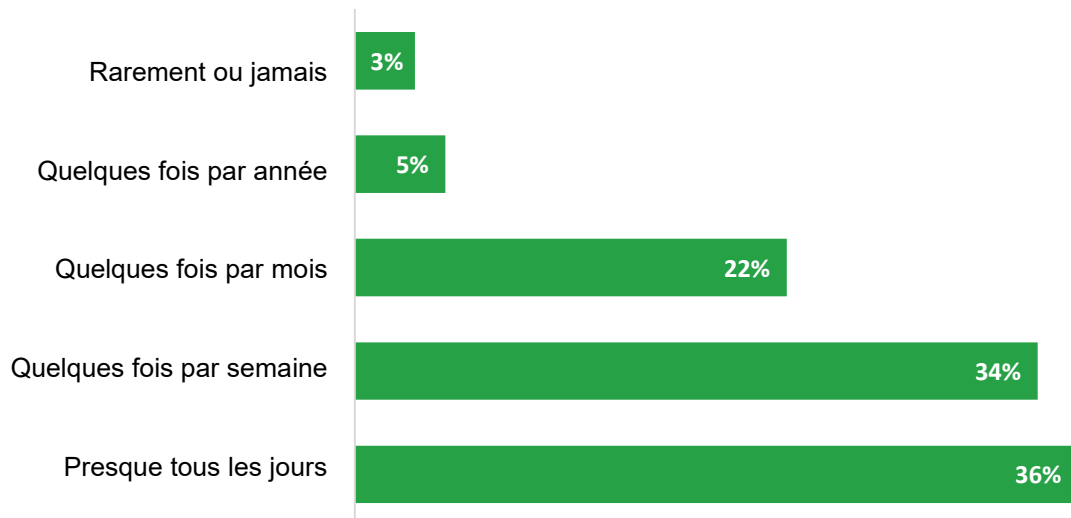
Figure 3. Les répondants du sondage



Fréquence des déplacements

Presque les trois quarts des répondants (70 %) empruntent l'intersection de la RPGC 12 avec la RPS 210 chaque jour ou quelques fois par semaine (figure 4). Les répondants qui empruntent l'intersection quelques fois par mois représentent 22 %, et le 8 % restant l'empruntent moins fréquemment.

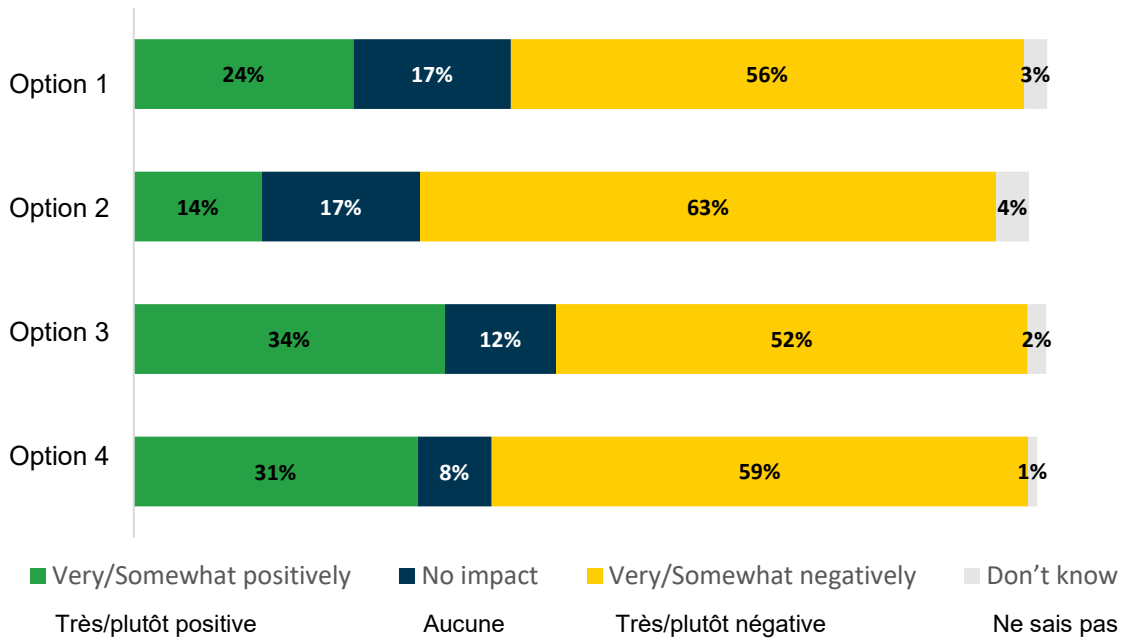
Figure 4. Fréquence des déplacements



Schémas de déplacement

La question posée était de savoir quelle serait l'incidence de chacune des options sur les schémas de déplacement. Les participants ont répondu « très négative » à plus de 50 % pour chacune d'entre elles (figure 5). L'Option 3 (fermeture complète du terre-plein central) a reçu la réponse la plus positive (34 %) et la moins négative (52 %). Un nombre très faible (moins de 2 %) ont répondu « s.o. » et a été exclu de la figure.

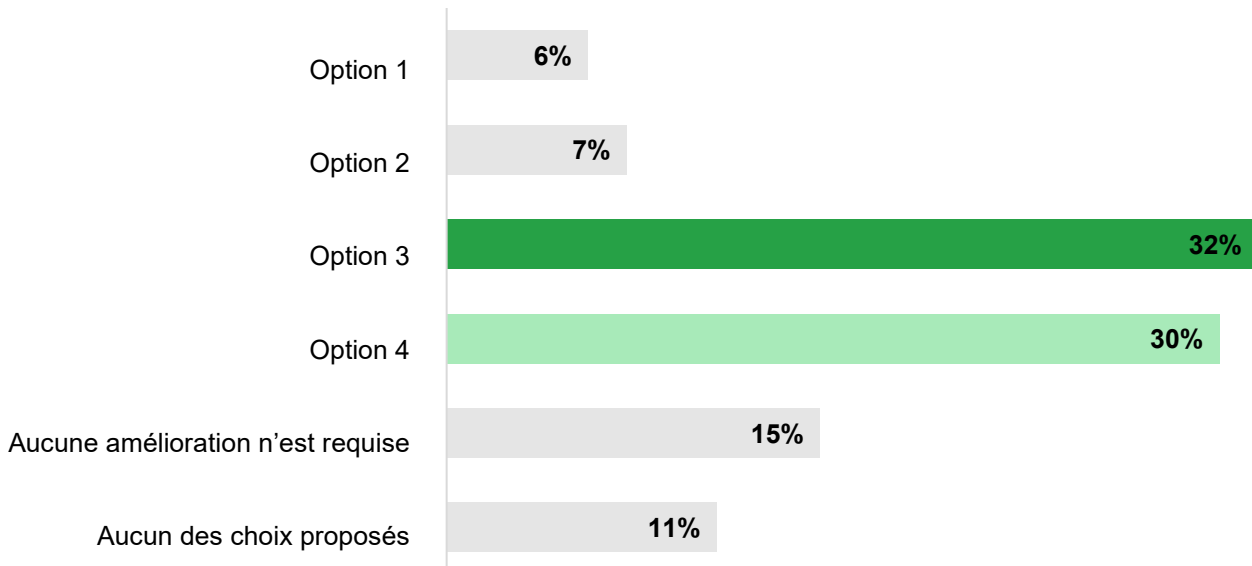
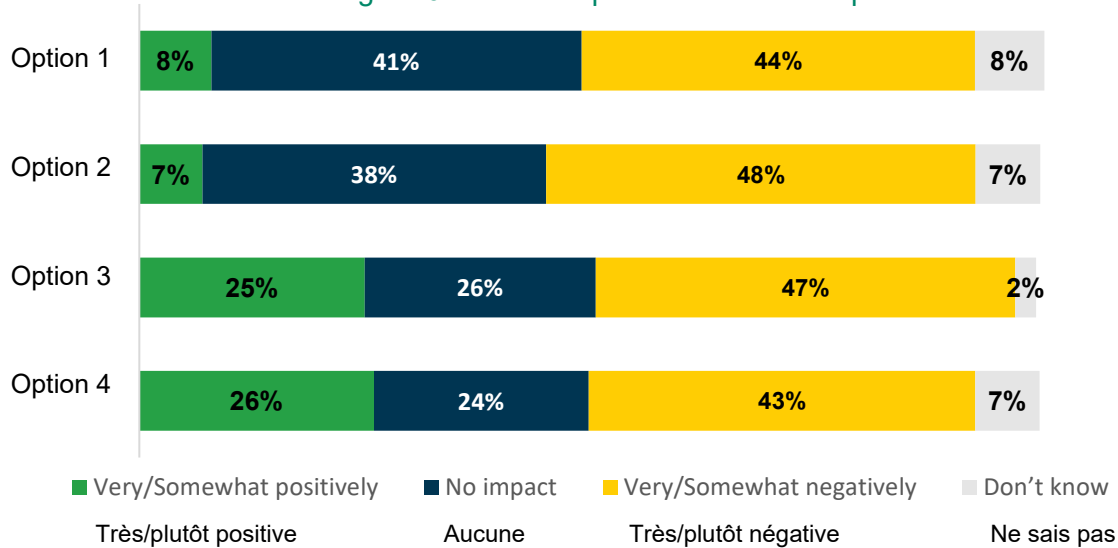
Figure 5. Incidence prévue sur les schémas de déplacement



Incidence anticipée sur les entreprises

Les quatre options ont reçu des réponses négatives, entre 43 % et 48 %, de la part des propriétaires d'entreprise (figure 6). L'Option 3 (fermeture complète du terre-plein central) et l'Option 4 (carrefour giratoire) ont reçu les réponses les plus positives (le choix « très/plutôt positive ») avec respectivement 25 % et 26 %. L'Option 2 a reçu la réponse la plus négative (48 %) et la plus petite réponse positive (7 %).

Figure 6. Incidence prévue sur les entreprises



Commentaires supplémentaires sur les options 1 à 4

Les répondants ont été invités à fournir des commentaires supplémentaires sur chacune des options. Les thèmes principaux et communs à toutes les options comprenaient : la sensibilisation des conducteurs, les répercussions négatives sur l'économie et sur les déplacements (c.-à-d. congestion, embouteillage); les entraves au débit de circulation; et les problématiques liées aux difficultés pour les gros équipements agricoles de piloter dans les différents tournants ou carrefours giratoires.

Dans l'ensemble, les opinions étaient partagées avec des arguments solides (pour et contre) concernant la conception de chacune des options. L'Option 4 du carrefour giratoire a reçu le plus de commentaires (108 réponses), suivie par l'Option 3 sur la fermeture complète du terre-plein central (80 réponses), par l'Option 2 sur la fermeture partielle du terre-plein central – option B (75 réponses), et par l'Option 1 sur la fermeture partielle du terre-plein central – option A (60 réponses).

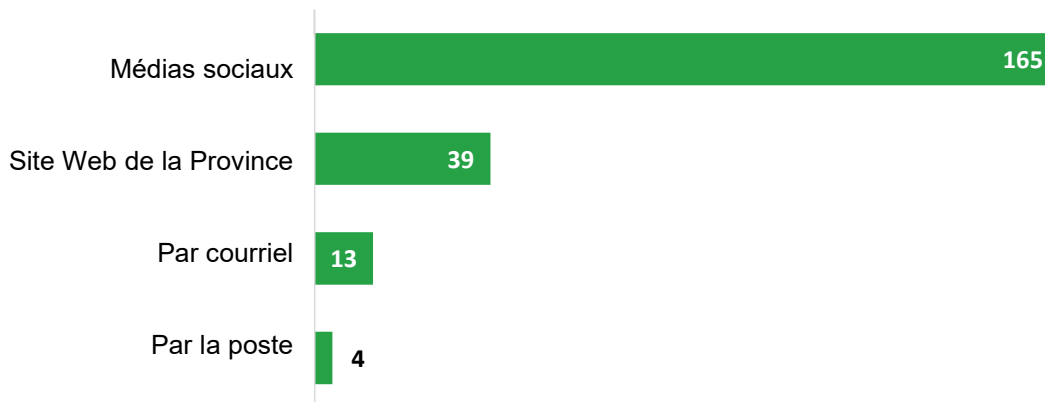
- Réduction de la vitesse : les avis étaient partagés sur la proposition de réduire la vitesse à 80 km/h, dont certains répondants trouvaient inacceptable de le faire sur une route à deux voies, alors que d'autres jugeaient qu'il s'agissait d'un inconvénient mineur.
- Congestion et embouteillage : il y avait des inquiétudes concernant les demi-tours qui risquaient de causer de la congestion ou des embouteillages sur la route, surtout pendant les heures de pointe.
- Feux de circulation : les avis étaient tranchés (pour ou contre) sur l'installation de feux de circulation.
- Viaduc : il y avait un intérêt pour construire un viaduc afin de gérer la circulation d'une manière plus efficace et plus sécuritaire.
- Incidences sur les habitudes de déplacements : il y avait des inquiétudes au sujet de l'incidence qu'auraient ces changements sur leurs habitudes de déplacements, en particulier pour ceux qui empruntent fréquemment cette intersection.
- Circulation des camions : préoccupations sur les conséquences pour les gros camions et la machinerie agricole, y compris sur les difficultés de piloter dans les demi-tours (option 2).
- Efficacité : inquiétudes sur les déviations qui pourraient être coûteuses et causer des conditions dangereuses en hiver; préoccupations relatives au temps de trajet supplémentaire et aux inconvénients dus aux déviations de la circulation, dont certains préféraient l'ajout de feux de circulation ou d'un viaduc.
- Courbe d'apprentissage : préoccupations quant à la question de savoir si les conducteurs seraient en mesure de s'adapter à toute nouvelle configuration de la circulation ou règle.
- Comportement des conducteurs : beaucoup de répondants croient que les carrefours giratoires pourraient ne pas être utilisés de manière adéquate et que cela conduira à des confusions et des accidents.
- Débit de circulation : il existe des inquiétudes sur l'option de carrefour giratoire qui pourrait exiger un ralentissement important, ce qui conduirait à une perturbation de la circulation à haute vitesse, particulièrement pour les camions et la machinerie agricole.
- Sécurité en hiver : préoccupations qui ont soulevé des questions relatives à la gestion du déneigement et aux risques d'accident lors de conditions hivernales.
- Adaptation aux routes : certains ont soulevé des arguments voulant que les carrefours giratoires ne soient pas adaptés aux principales autoroutes et aux routes à haute vitesse.

- Augmentation des émissions : les camions qui doivent accélérer pour sortir des carrefours giratoires pourraient engendrer une augmentation des émissions.
- Certains promoteurs ont argumenté que l'option des carrefours giratoires était l'option la plus sécuritaire, car elle réduisait la sévérité des accidents. Certains ont constaté d'autres expériences positives de carrefours giratoires dans d'autres endroits et croient qu'ils pourraient être un avantage pour Sainte-Anne.
- Gestion de la circulation : les carrefours giratoires peuvent améliorer le débit de circulation et réduire la probabilité de sévérité des collisions.
- Avantages à long terme : certains répondants croient que si les carrefours giratoires sont utilisés d'une manière adéquate, ils peuvent avoir une incidence positive à long terme sur les aspects de la sécurité et de l'efficacité.

Matériel de participation

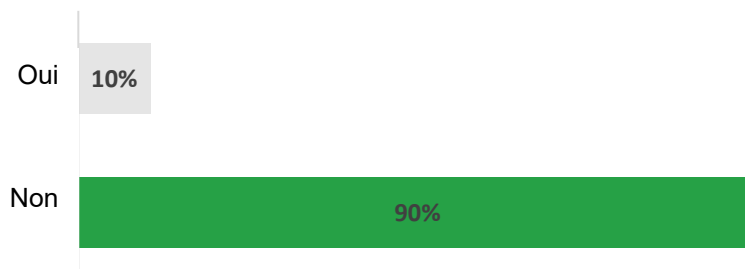
La plupart des répondants ont pris connaissance de l'étude de conception fonctionnelle par le biais des réseaux sociaux (165 mentions), suivis par le site Web de la province (39 mentions) et par courriel (13 mentions). Les répondants avaient la possibilité de faire des choix multiples.

Figure 7. Comment avez-vous appris l'existence de l'étude de conception fonctionnelle?



Le matériel de participation a fourni une information pertinente sur l'objectif du sondage (94 % oui, 6 % non) (figure 10, 198 réponses). Les répondants sont d'accord à 90 % que le matériel de participation a fourni une information pertinente sur les options à analyser.

Figure 9. Le matériel utilisé a fourni une information adéquate sur les options à l'étude.



Commentaires supplémentaires

Le sondage Participation MB comprenait une question ouverte à la fin sur chaque option et une question de commentaire général sur les options proposées. Quatre-vingt-deux répondants ont fourni des commentaires généraux. Les thèmes essentiels comprenaient les besoins du projet; des options supplémentaires (c.-à-d. des feux de circulation, des viaducs, des échangeurs, des modifications au tracé de la route); des vitesses proposées pour la circulation; une sensibilisation des conducteurs; puis le matériel et le processus du projet. Les estimations qui décrivent les thèmes principaux fournissent un exemple de la rétroaction qui a été reçue et ne sont pas une représentation de toutes les idées reçues.

Nécessités du projet

- Prendre les actions requises pour éviter d'avoir plus d'accidents. S'assurer que la prise de décisions tient compte des facteurs critiques de l'efficacité des aspects de la sécurité et des coûts.

« La fermeture complète et rediriger toute la circulation vers l'échangeur de la route 207 est de loin l'option la plus sécuritaire. [traduction] »

- Certains répondants ont considéré qu'il n'était pas nécessaire de modifier l'intersection et qu'il était plutôt important, plutôt, de se concentrer sur la sensibilisation des conducteurs. De nombreux conducteurs ne reçoivent pas une formation adéquate, sont souvent pressés ou ne portent pas assez attention à la route.

« Il n'y a aucun problème avec cette intersection. Il n'y a aucune obstruction sur des kilomètres. On devrait se concentrer sur la sensibilisation des conducteurs [sic] plutôt que sur le projet de réaménagement de l'intersection. [traduction] »

- Les options doivent être faciles à comprendre par les conducteurs pour qu'ils les utilisent de manière sécuritaire.
- L'Option 4 (carrefour giratoire) peut soulever des défis pour les conducteurs du Manitoba et créer plus de problèmes.

Options supplémentaires

- Certains répondants ont suggéré l'installation de feux de circulation, en mentionnant l'exemple de l'intersection entre la RPCG 12 et la RPS 311 à Blumenort. Les suggestions comprennent celle d'une signalisation à la demande ou d'un panneau d'avertissement sur la RPS 210 qui indique un arrêt plus loin – proposées comme intervention à faible coût. L'option de construire un pont d'étagement (viaduc) a aussi été proposée pour l'intersection, ainsi que son « redressement » pour réduire l'angle oblique.
- Les autres interventions suggérées comme l'ajout de feux de circulation, de signaux d'arrêts et de réduction de la vitesse peuvent s'appuyer sur des améliorations de la circulation.

Matériel et processus de participation

- Le matériel et le processus de participation ont été clairs, faciles à comprendre et bien reçus dans l'ensemble.
- Les répondants souhaitent disposer d'une vidéo de soutien pour chaque option proposée.
- Ils veulent connaître pourquoi l'ajout de feux de circulation n'a pas été envisagé ou n'a pas fait partie des quatre options finales de conception.
- La capacité de classer les solutions préférées était souhaitée (question 15).

« Il faut choisir l'option la plus sécuritaire et utiliser le viaduc pour l'usage auquel il est destiné. L'argent des contribuables sera alors également épargné. [traduction] »

4. Leçons apprises

Les limites des méthodes de consultation

- Tout le monde n'a pas accès à Internet ou à un ordinateur; l'équipe de projet doit prendre en compte ce fait et proposer d'autres choix pour partager l'information avec tous les répondants éventuels.
- Il est généralement difficile de joindre les personnes durant l'été, en particulier si elles n'utilisent pas les médias sociaux (ou ne consultent pas le site gov.mb.ca du Manitoba), qu'elles ne lisent pas les journaux ou les sources en ligne de nouvelles.
- Un publipostage plus large (boîtes aux lettres) est une façon de promouvoir la Journée portes ouvertes. Cependant, le choix d'utiliser plusieurs méthodes permet une meilleure couverture de diffusion.

Le moment opportun pour une consultation publique

- Certains ont exprimé des commentaires négatifs sur le fait que la consultation publique avait lieu durant l'été.

La confiance du public

- Trouver un équilibre entre le fait de fournir de l'information d'une manière accessible, sous une forme facile à comprendre et rendre disponible des données techniques à ceux qui le désirent.
- Fournir plus de renseignements sur les motifs qui ont écarté certains choix dans les quatre options préférées (p. ex. les feux de circulation).

Représentations

- S'assurer de la présence de spécialistes techniques fiables et bien informés est un élément indispensable lors des événements de journées portes ouvertes et de participation des intervenants, qui attirent beaucoup de monde.

Autres formats

- Visualiser les options de conception peut être difficile. Envisager des simulations vidéo pour toutes les options afin de favoriser la compréhension des enjeux.

5. Résumé et prochaines étapes

La Phase 2 de participation comprenait des rencontres en personne et virtuelles avec les intervenants, une journée portes ouvertes, un sondage numérique et une rétroaction obtenue par des appels téléphoniques et par courriel. La rétroaction était documentée par le biais de procès-verbaux des rencontres avec les intervenants, de correspondance par courriel, et par des « notes de terrain » prises lors des conversations et des cartes annotées lors de la journée portes ouvertes.

L'étude de conception fonctionnelle est importante pour tous les répondants, qu'ils soient intervenants, dirigeants de la communauté, résidents ou propriétaires d'entreprises. Le taux de réponse au sondage a été élevé et de nombreux répondants ont détaillé leurs réponses dans les questions ouvertes. La participation à la Journée portes ouvertes a été élevée étant donné qu'elle s'est tenue en été. Tous admettent largement que l'intersection comporte un risque pour la sécurité et qu'une réflexion approfondie est nécessaire compte tenu de la croissance prévue dans la région. Un petit nombre de participants ont remis en question le projet et les fonds provinciaux dépensés pour le projet d'étude de conception fonctionnelle.

Les thèmes principaux émergents et communs à toutes les options étaient : la nécessité de mieux former et sensibiliser les conducteurs; les répercussions économiques négatives (p. ex. liées aux grandes infrastructures du projet, au détournement de fonds pour l'entretien); l'incidence négative sur les déplacements (c.-à-d. la congestion et les embouteillages); et la problématique liée aux difficultés pour les gros équipements agricoles de piloter dans les différents tournants (Options 1 et 2) ou carrefours giratoires (Option 4).

Parmi toutes les options susmentionnées, il n'y avait aucune préférence de choix. L'Option 3 (fermeture complète du terre-plein central) a reçu la réponse la plus positive (34 %) et la moins négative (52 %). L'Option 4 la suit de près avec 30 %. Il est important de retenir que le sondage n'est qu'une voie sur plusieurs pour obtenir une rétroaction.

Les outils et méthodes de participation utilisés ont bien été reçus et les méthodes mixtes utilisées ont permis une sensibilisation plus large sur l'étude. Certains des répondants ont demandé du matériel vidéo pour mieux visualiser et comprendre les options proposées. D'autres ont demandé un historique sur la manière dont les options ont été analysées et évaluées (p. ex. les feux de circulation) et des renseignements de référence généraux.

La rétroaction reçue pendant la Phase 2 sera retenue dans le choix de l'option de conception recommandée. Lors de la Phase 3 (prévue à l'automne 2024), le MTI va partager la conception recommandée avec les intervenants et le public pour recevoir une rétroaction finale de leur part.

Annexe A. Matériel de participation – Phase 2

A.1.1.1 Matériel de participation pour la Journée portes ouvertes

- Scénarimages de la Journée portes ouvertes

Améliorations de l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210 – Étude d'aménagement fonctionnel

Journée portes ouvertes

Juillet 2024



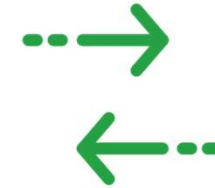
Objet de l'étude



Une augmentation du nombre de collisions a été constatée à l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210 au cours des cinq dernières années.



Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est en train de mener une étude d'aménagement fonctionnel pour améliorer la sécurité de l'intersection.

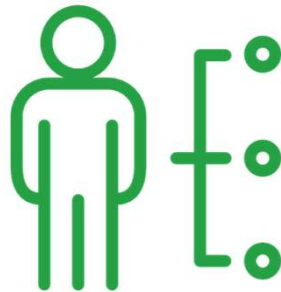


L'étude examinera la géométrie de l'intersection et la façon de gérer le trafic pour réduire le nombre de collisions.

La Journée portes ouvertes a pour objectif de :



Présenter le projet.

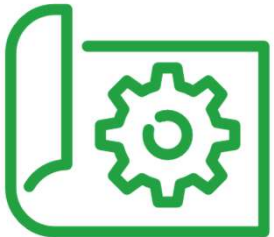


Présenter les différentes options examinées.



Recueillir des commentaires sur les différentes options.

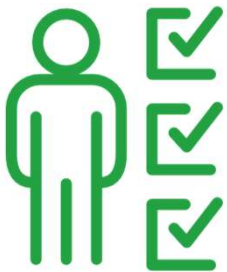
Qu'est-ce que l'aménagement fonctionnel?



L'aménagement fonctionnel est une phase d'aménagement préliminaire qui traite des problèmes de circulation et de sécurité.

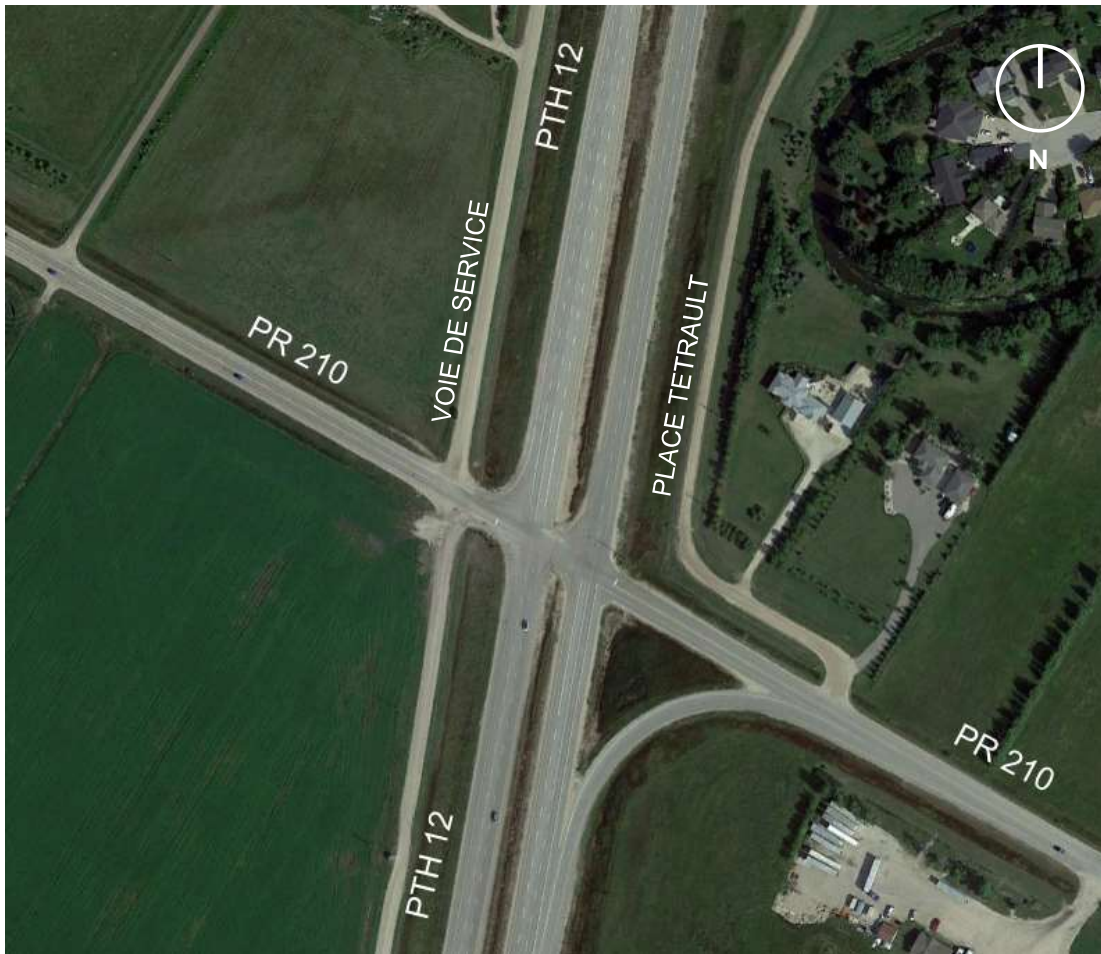


Plusieurs options différentes sont élaborées et évaluées en fonction des analyses et des commentaires du public et des intervenants.



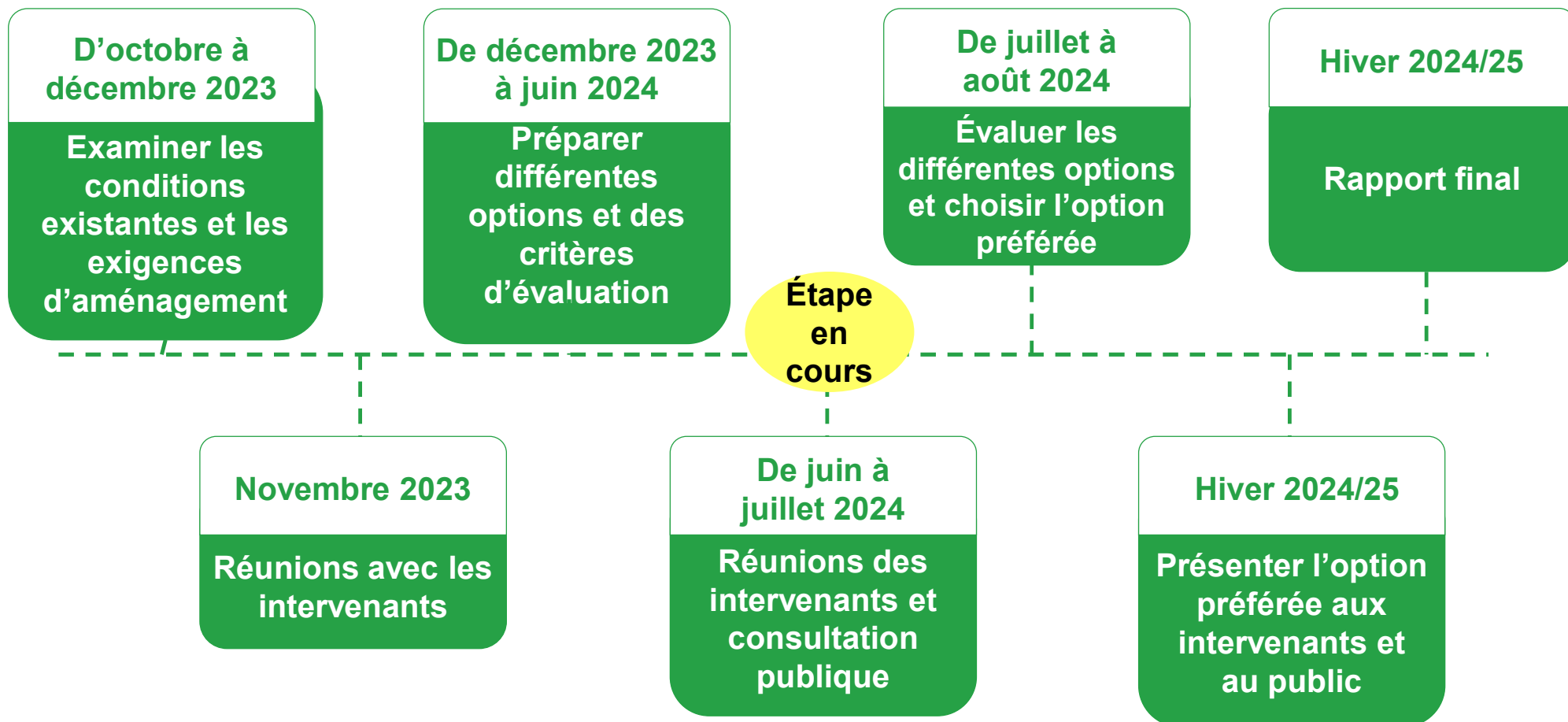
En fonction de l'évaluation, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba choisira une option préférée, qui sera peaufinée au niveau de l'aménagement fonctionnel.

RPGC 12 actuelle à l'intersection avec la RPS 210



- Aucune voie d'accélération pour les virages à droite de la RPS 210 à la RPGC 12
- Voies de virage à gauche en direction nord et sud sur la RPGC 12
- Voie d'accélération centrale pour virage à gauche prévue pour la RPS 210 en direction ouest vers la RPGC 12 en direction sud
- Panneaux d'arrêt à la RPS 210
- Intersection inégale
- Voie de virage à droite de la RPGC 12 en direction nord vers la RPS 210

Calendrier de l'étude



Concepts d'amélioration de l'intersection

Le ministère et AECOM ont examiné 11 concepts d'amélioration.

- Améliorations géométriques de l'intersection actuelle
- Améliorer l'angle oblique de l'intersection
- Demi-tour restreint (RCUT)
- Fermeture partielle du terre-plein central (option A)
- Fermeture partielle du terre-plein central (option B)
- Fermeture partielle du terre-plein central (option C)
- Fermeture complète du terre-plein central
- Bretelle d'accès
- Rond-point
- Demi-tour au terre-plein central
- Feux de circulation

Options d'amélioration de l'intersection **Manitoba**

Quatre options qui réglent la plupart ou la totalité des problèmes de sécurité et de fonctionnement à l'intersection.

Option 1

Fermeture
partielle du
terre-plein
central
(option A)

Option 2

Fermeture
partielle du
terre-plein
central (option
B)

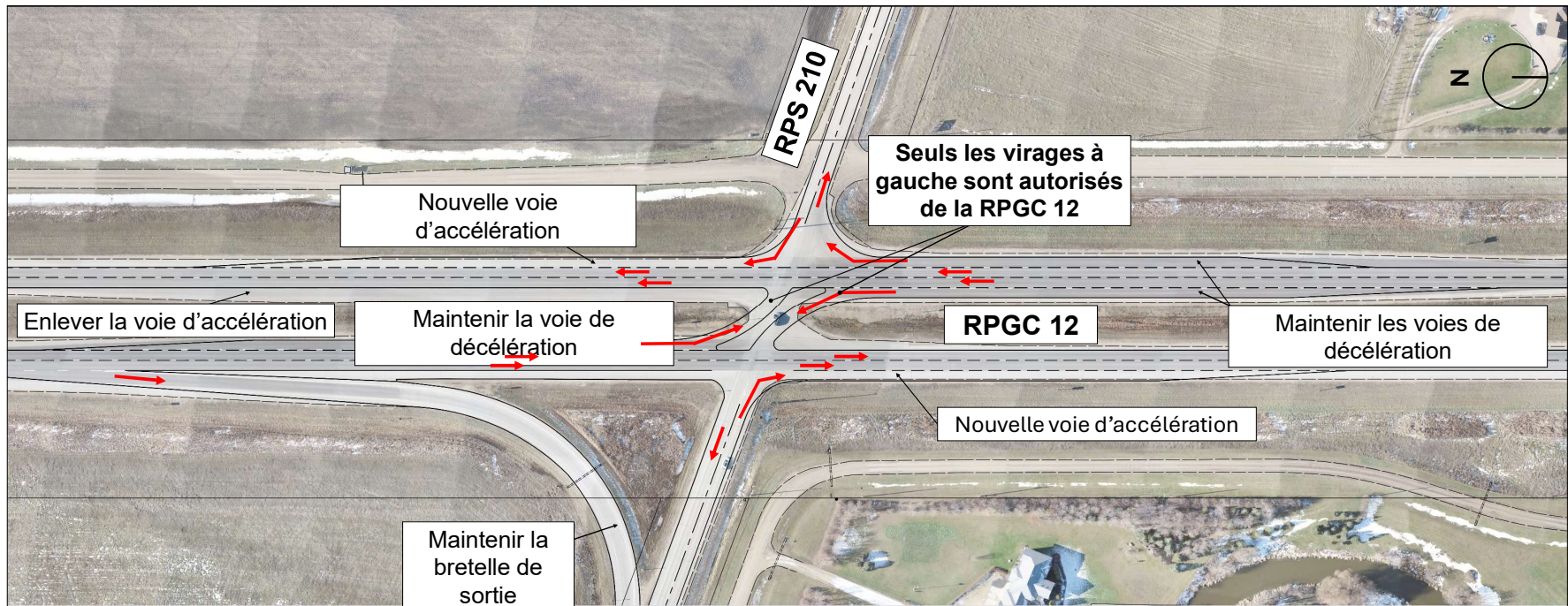
Option 3

Fermeture
complète du
terre-plein
central

Option 4

Rond-point

Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central, option A



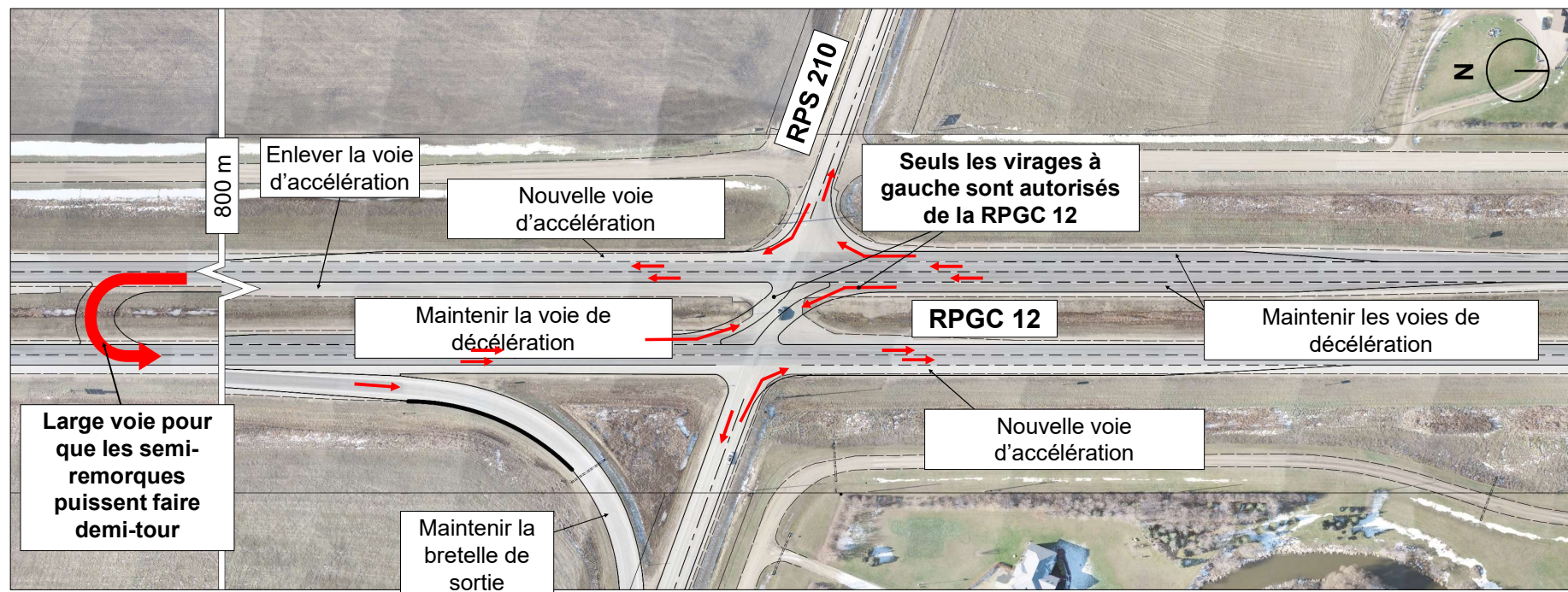
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité, peut faire face au volume de trafic prévu pour 2043
- Limite de vitesse maintenue sur la RPGC 12
- Autorise les virages à gauche, à droite, et les traversées à partir de la RPGC 12; seuls les virages à droite sont autorisés à partir de la RPS 210
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210; les véhicules doivent prendre la déviation vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km, et est principalement une route de gravier.

Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central, option B



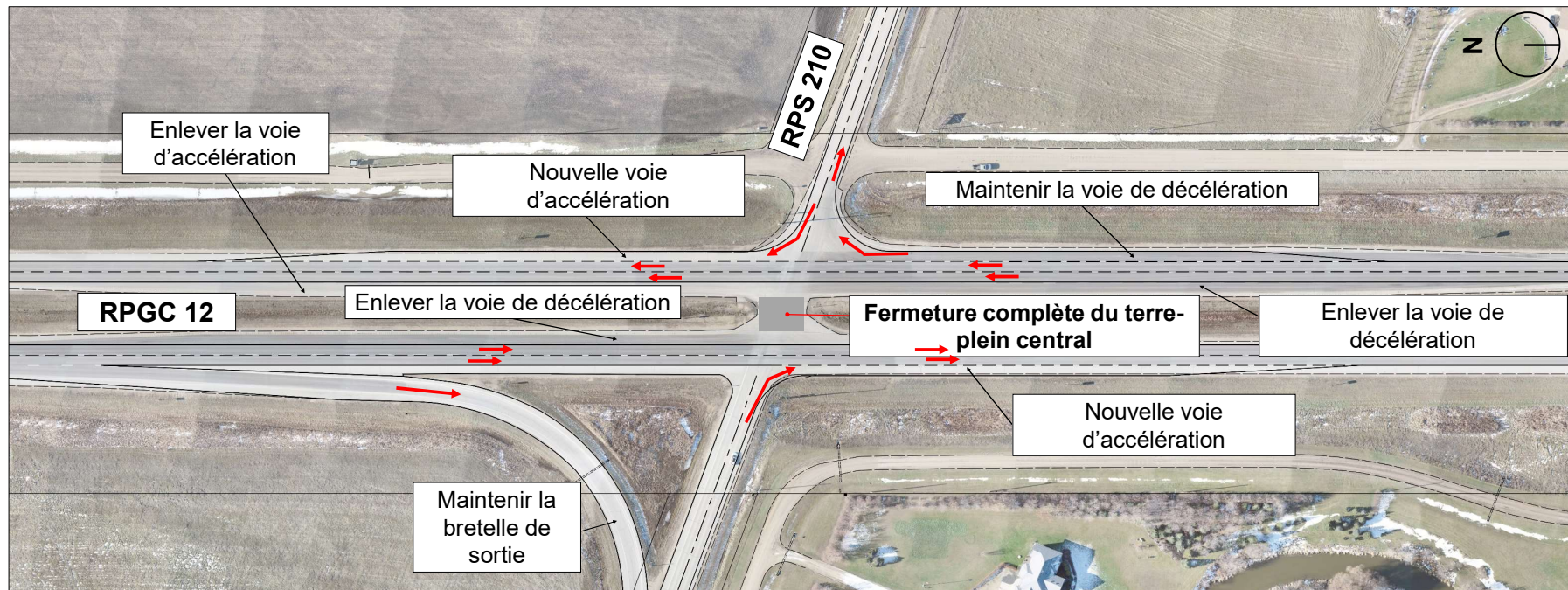
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de trafic prévu pour 2043
- Évite un détour de 6,9 km pour le trafic en direction est sur la RPS 210 à l'ouest de la RPGC 12
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les virages à gauche et les traversées à partir de la RPS 210
- Le demi-tour peut prêter à confusion
- La vitesse sur la RPGC 12 doit être réduite à 80 km/h en raison du demi-tour
- Nécessite probablement un réalignement mineur de la RPGC 12 pour tenir compte des demi-tours

Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central



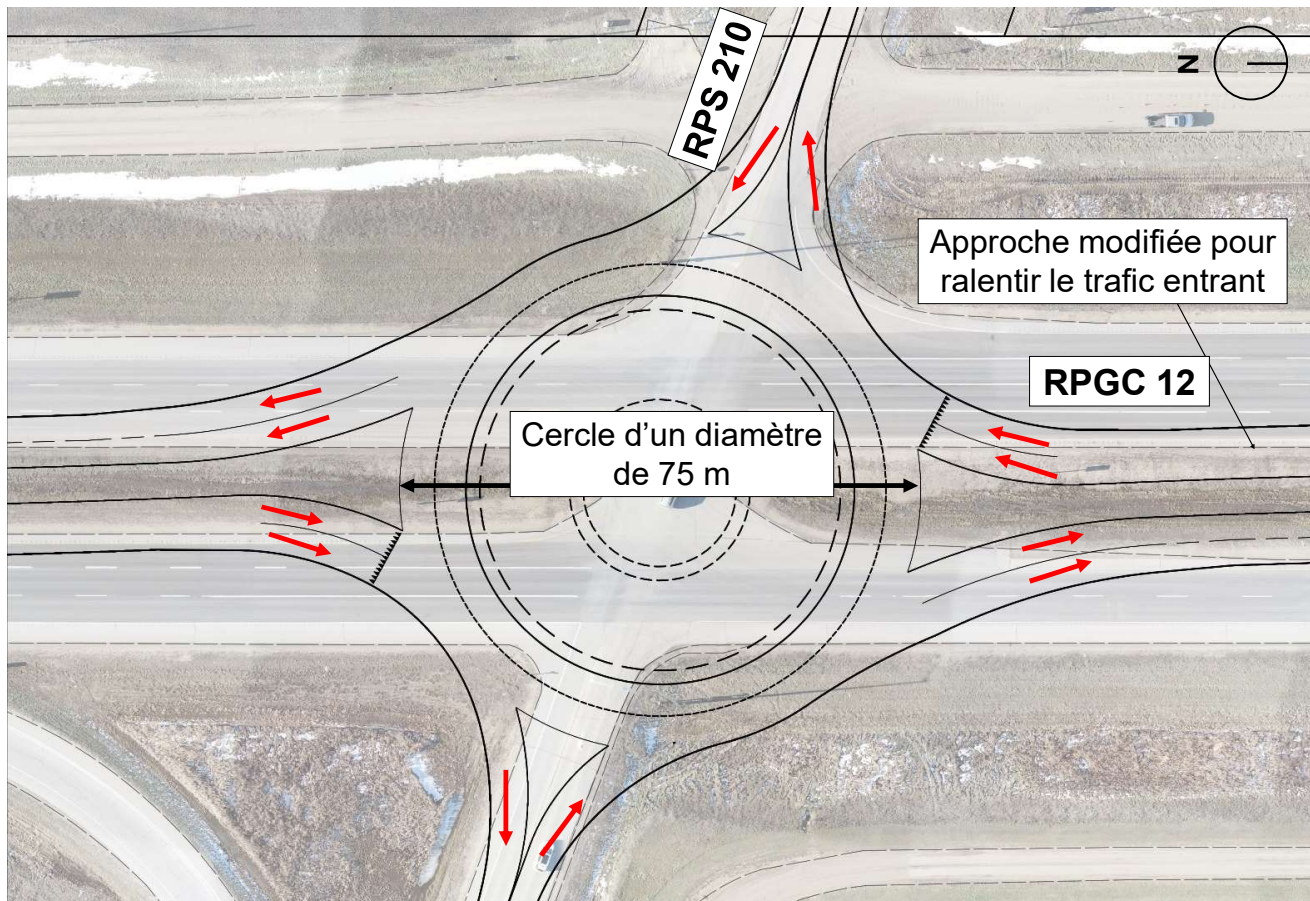
Avantages

- Règle les problèmes de sécurité routière, réduit les points de conflit à l'intersection, peut faire face au volume de trafic prévu pour 2043
- Maintient la limite de vitesse sur la RPGC 12
- Élimine les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 qui sont responsables des collisions à angle droit

Inconvénients

- Tous les virages à gauche à partir de la RPGC 12 ainsi que les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 doivent être réacheminés vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km, et est principalement une route de gravier

Option 4 : Rond-point



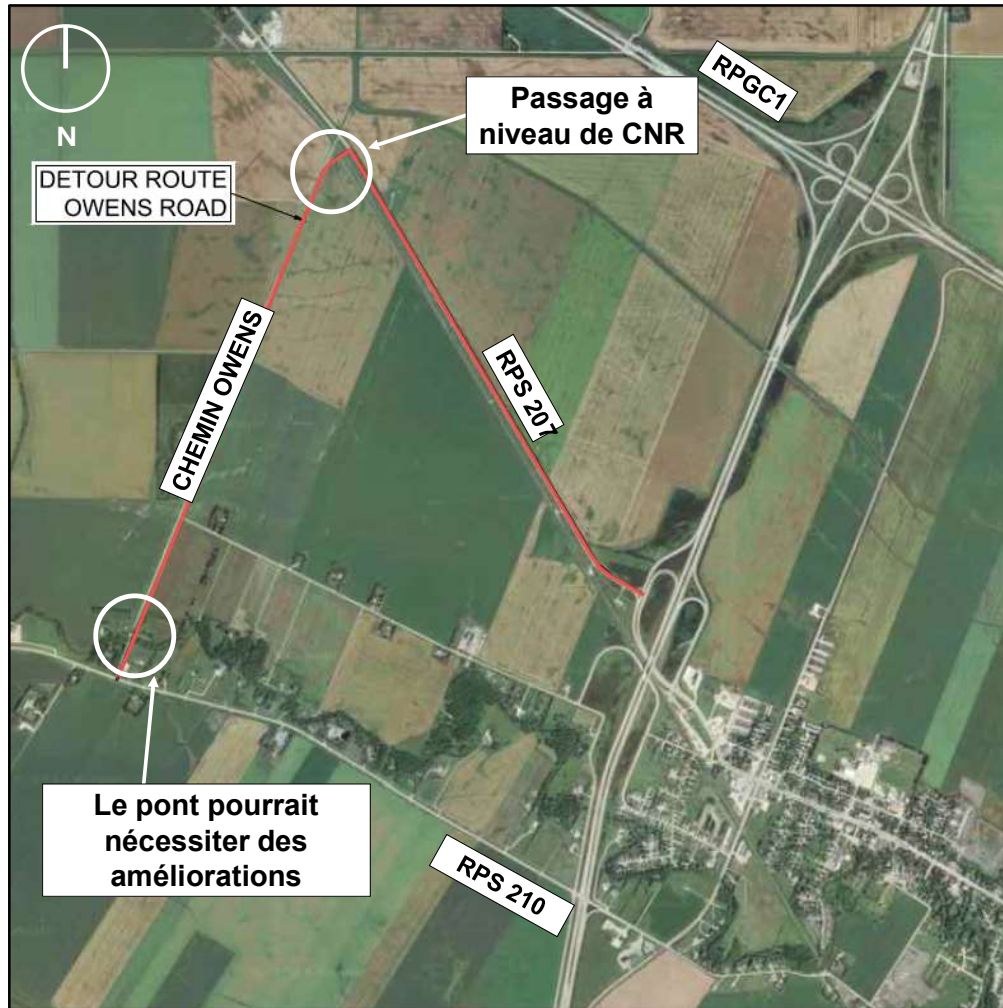
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de trafic prévu pour 2043
- Tous les virages à partir de la RPGC 12 et de la RPS 210 sont maintenus
- Réduction prévue des taux de collisions avec blessures mortelles ou graves

Inconvénients

- À l'approche du rond-point, la limite de vitesse sur la RPGC 12 est réduite de 100 km/h à 80 km/h
- Réduction supplémentaire de la vitesse à l'entrée du rond-point, à 30 ou 40 km/h
- Il est fort probable que les gros camions, surtout les grands trains routiers, devront fortement ralentir ou s'arrêter complètement avant d'entrer dans le rond-point.
- Augmentation prévue du taux global de collisions, mais les collisions devraient être moins graves

Déviation du côté ouest



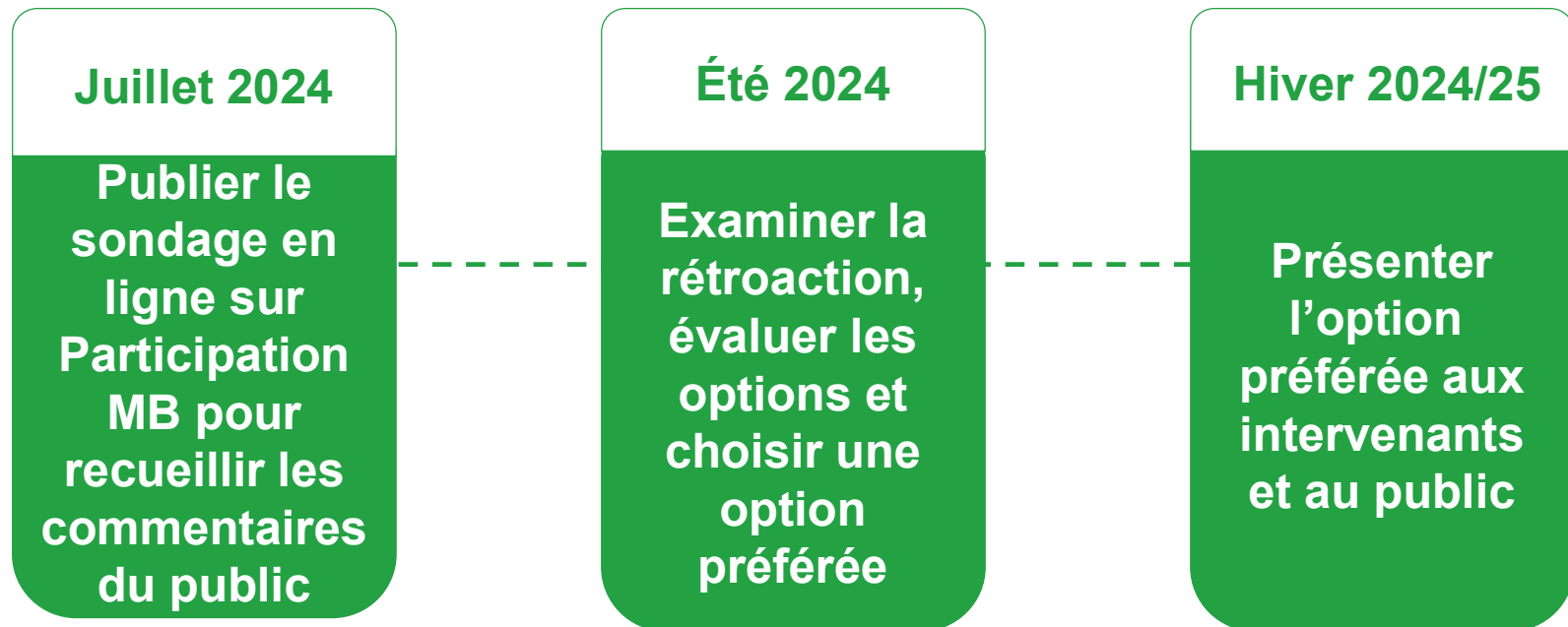
- Ce plan de déviation pourrait être mis en œuvre si l'option 1 ou 3 est choisie
- Les véhicules peuvent uniquement tourner à droite de la RPS 210 à la RPGC 12
- Les véhicules qui circulent vers l'est sur la RPS 210 et qui souhaitent se diriger vers le nord sur la RPGC 12 doivent faire un détour de 6,9 km jusqu'à l'échangeur de la RPS 207.
- La déviation est principalement une route de gravier
- Une mise à niveau du pont pourrait être nécessaire sur le chemin Owens
- Peut nécessiter un réalignement mineur de l'intersection entre le chemin Owens et la RPS 207 pour réduire l'angle oblique

Commentaires



Veillez nous faire part de tout autre commentaire, question ou préoccupation au sujet des différentes options proposées ici.

Prochaines étapes



Merci

Merci d'avoir participé à la phase 2 de la consultation sur l'étude d'aménagement fonctionnel de l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210.

Un sondage sera publié sur le site Web de Participation MB en juillet afin de recueillir les commentaires du public sur les différentes options proposées.

Pour en savoir plus, adressez-vous à :

Hannah Surgenor, soutien à la consultation
Courriel : Hannah.ShirtliffSurgenor@aecom.com

A.1.1.2 Matériel de participation pour Participation MB

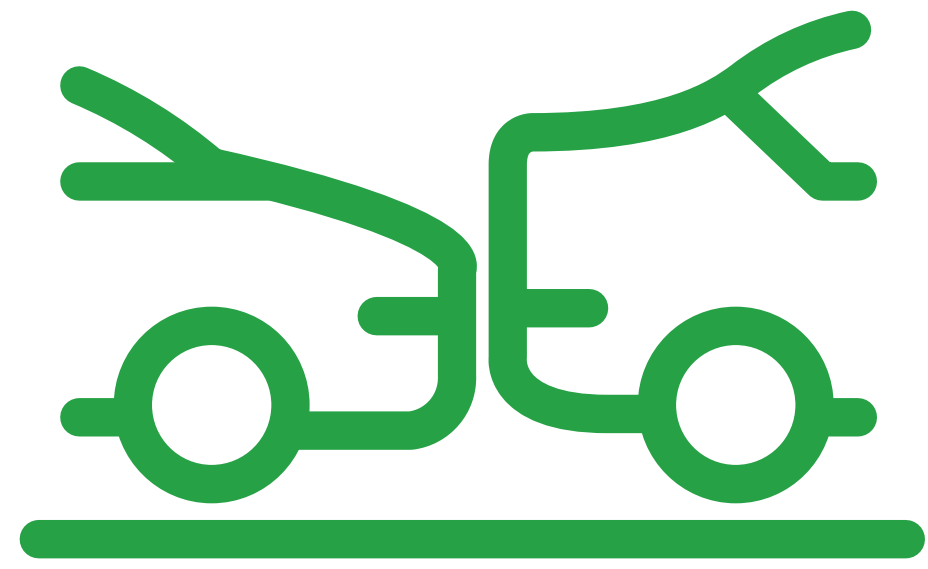
- Présentation de Participation MB
- Sondage Participation MB

Améliorations de l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210 – Étude d'aménagement fonctionnel

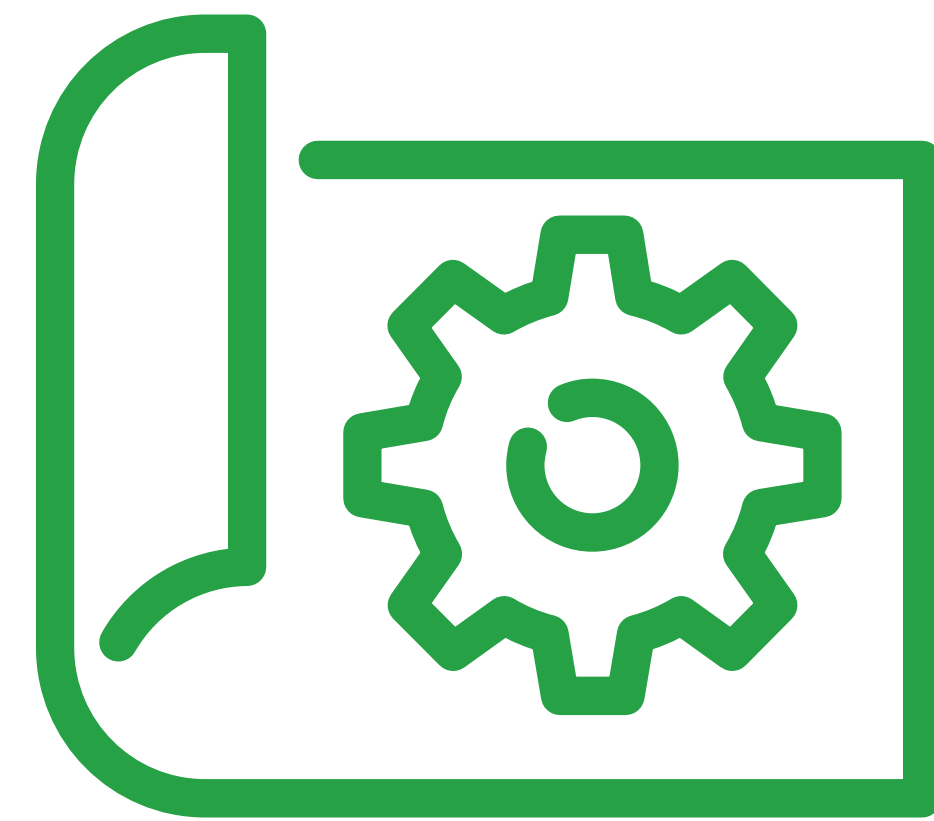
Sondage Participation MB
Juillet 2024



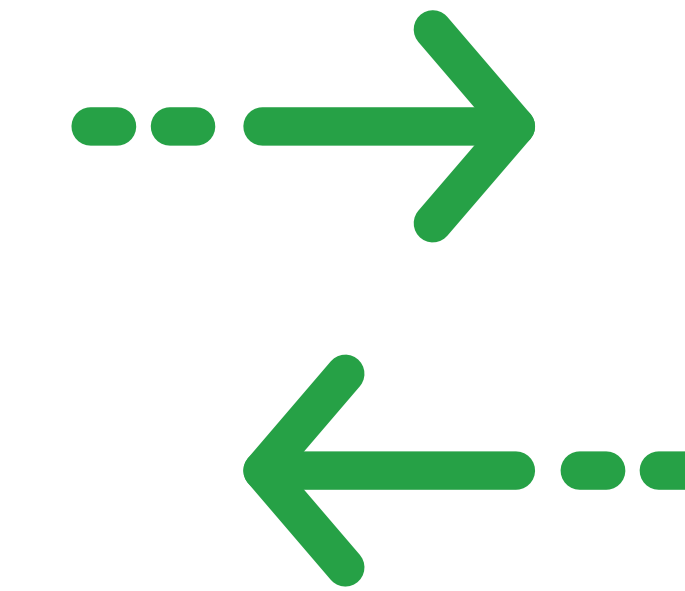
Objet de l'étude



Une augmentation du nombre de collisions a été constatée à l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210 au cours des cinq dernières années.

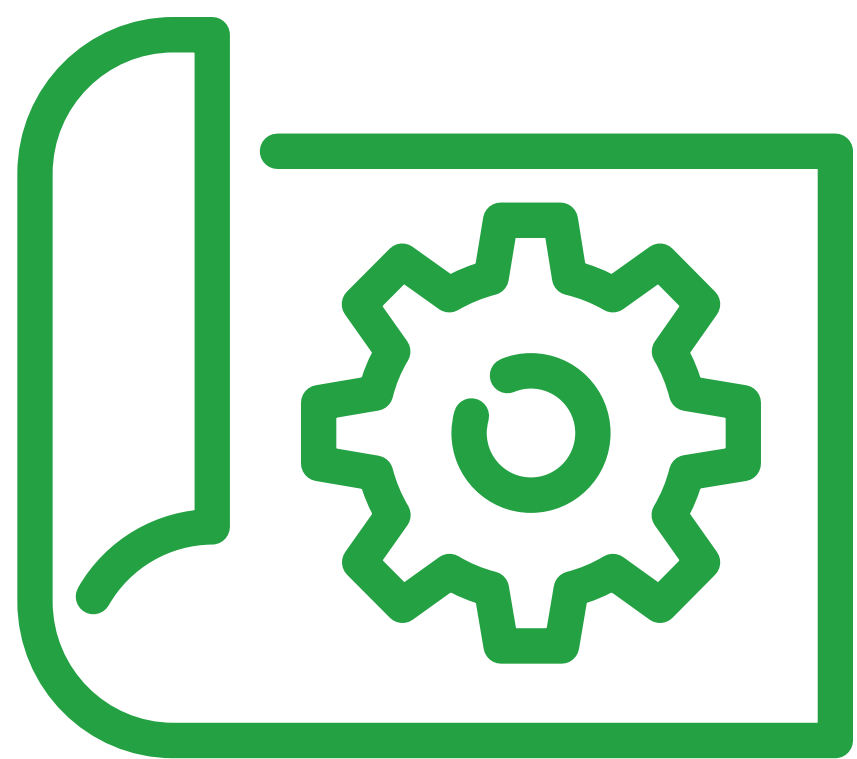


Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est en train de mener une étude d'aménagement fonctionnel pour améliorer la sécurité de l'intersection.



L'étude examinera la géométrie de l'intersection et la façon de gérer la circulation routière pour réduire le nombre de collisions.

Qu'est-ce que l'aménagement fonctionnel?



L'aménagement fonctionnel est une phase d'aménagement préliminaire qui traite des problèmes de circulation et de sécurité.

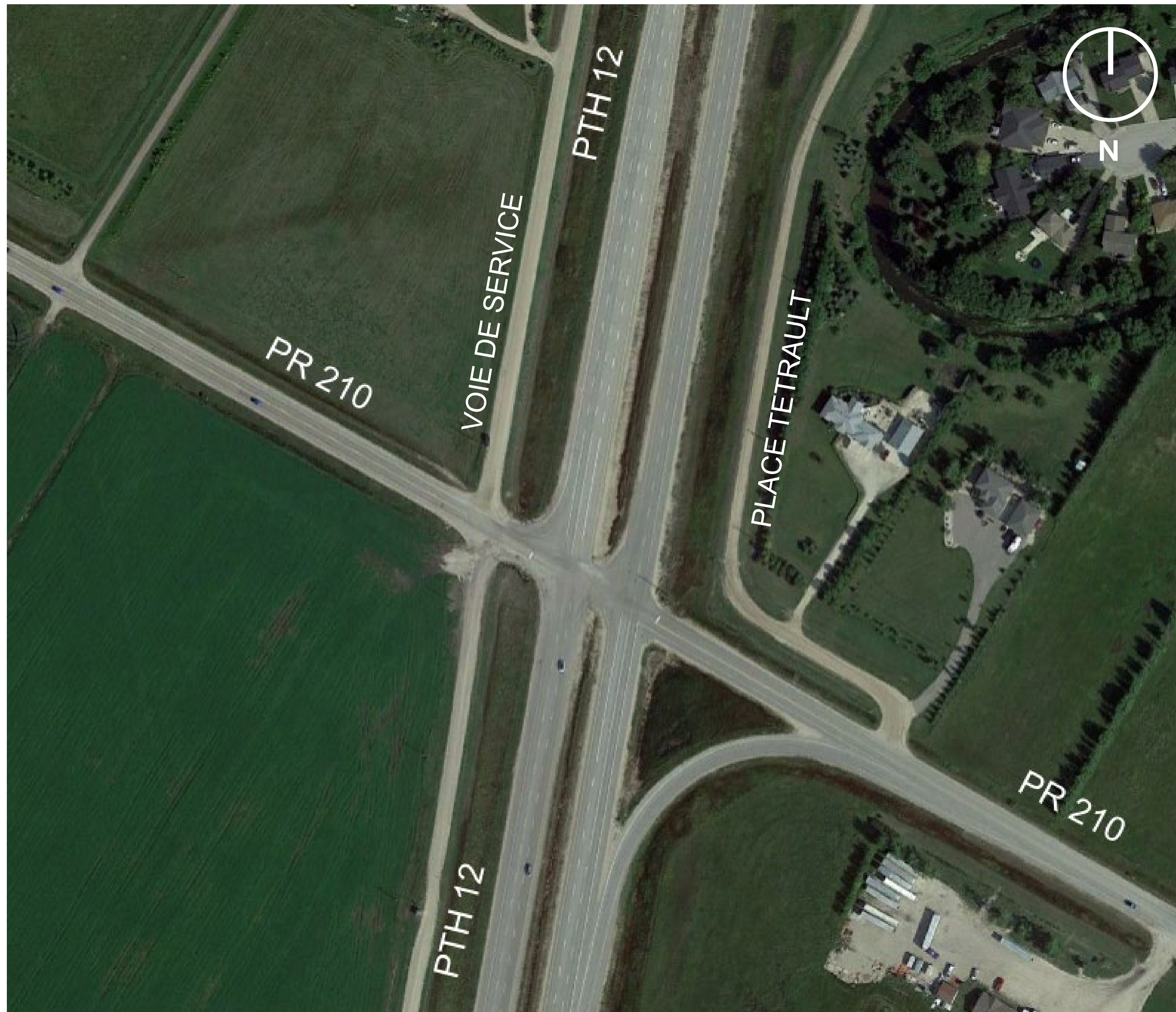


Plusieurs options différentes sont élaborées et évaluées en fonction des analyses et des commentaires du public et des intervenants, y compris le sondage Participation MB.



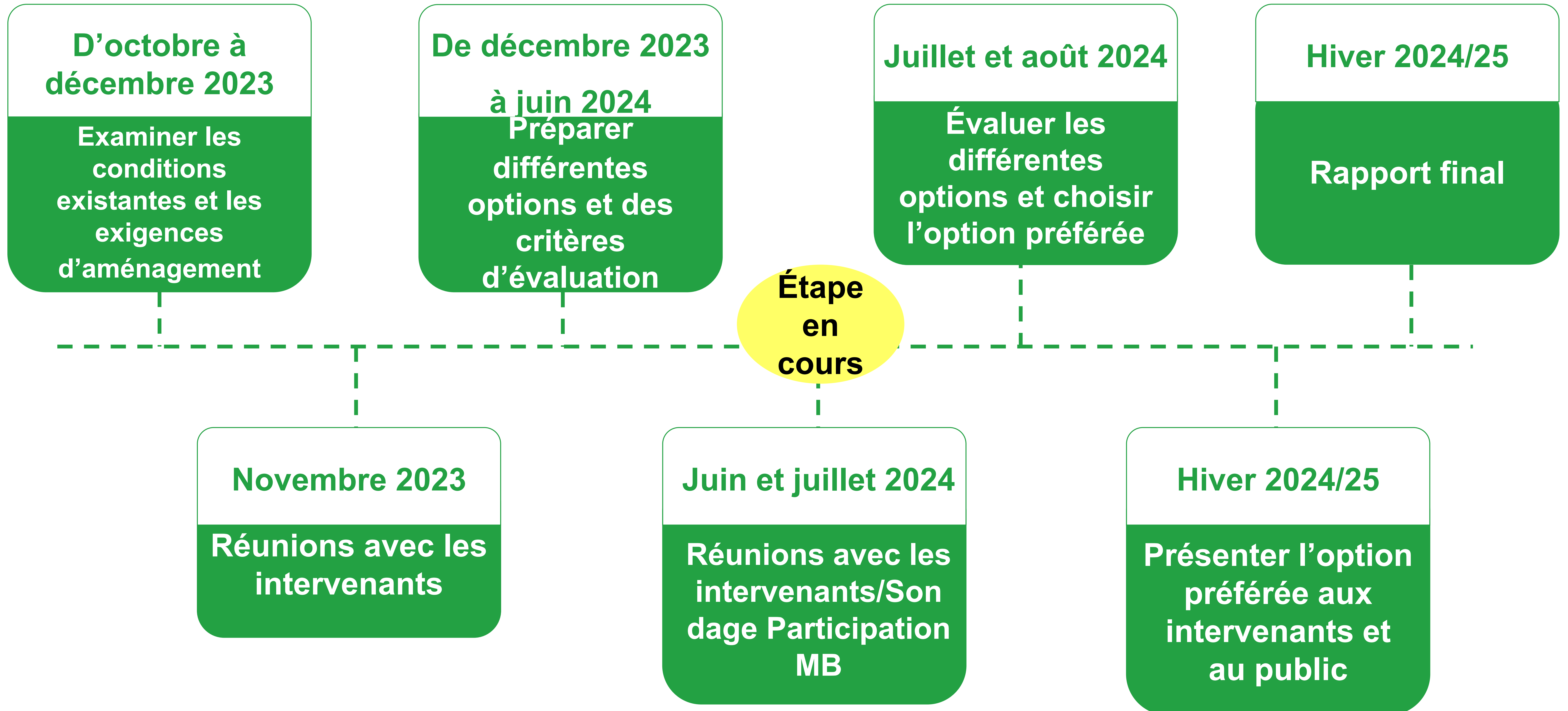
En fonction de l'évaluation, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba choisira l'option préférée, qui sera peaufinée au niveau de l'aménagement fonctionnel.

RPGC 12 actuelle à l'intersection avec la RPS 210



- Aucune voie d'accélération pour les virages à droite de la RPS 210 à la RPGC 12
- Voies de virage à gauche en direction nord et sud sur la RPGC 12
- Voie d'accélération centrale pour virage à gauche prévue pour la RPS 210 en direction ouest vers la RPGC 12 en direction sud
- Panneaux d'arrêt à la RPS 210
- Intersection inégale
- Voie de virage à droite de la RPGC 12 en direction nord vers la RPS 210

Calendrier de l'étude



Options d'amélioration de l'intersection

Quatre options qui règlent la plupart ou la totalité des problèmes de sécurité et de fonctionnement à l'intersection.

Option 1

partielle du
terre-plein
central
(option A)

Option 2

partielle du
terre-plein
central
(option B)

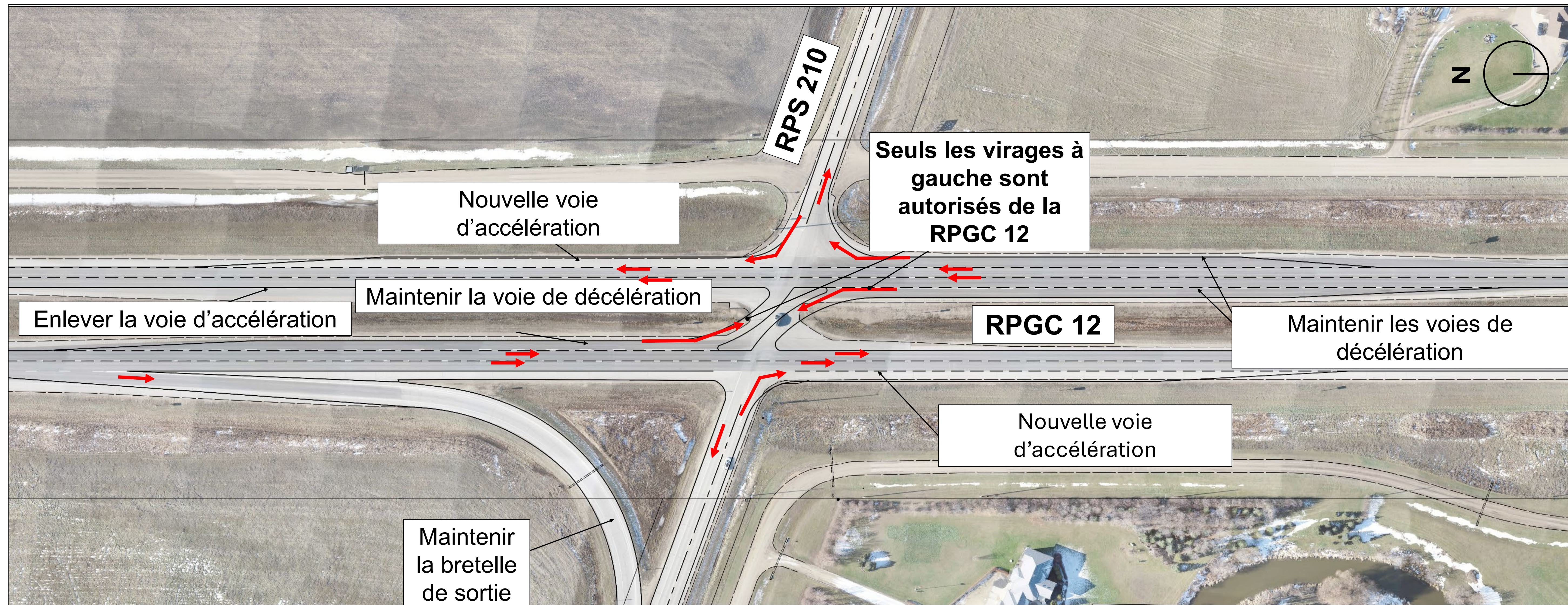
Option 3

Fermeture
complète du
terre-plein
central

Option 4

Rond-point

Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central (option A)



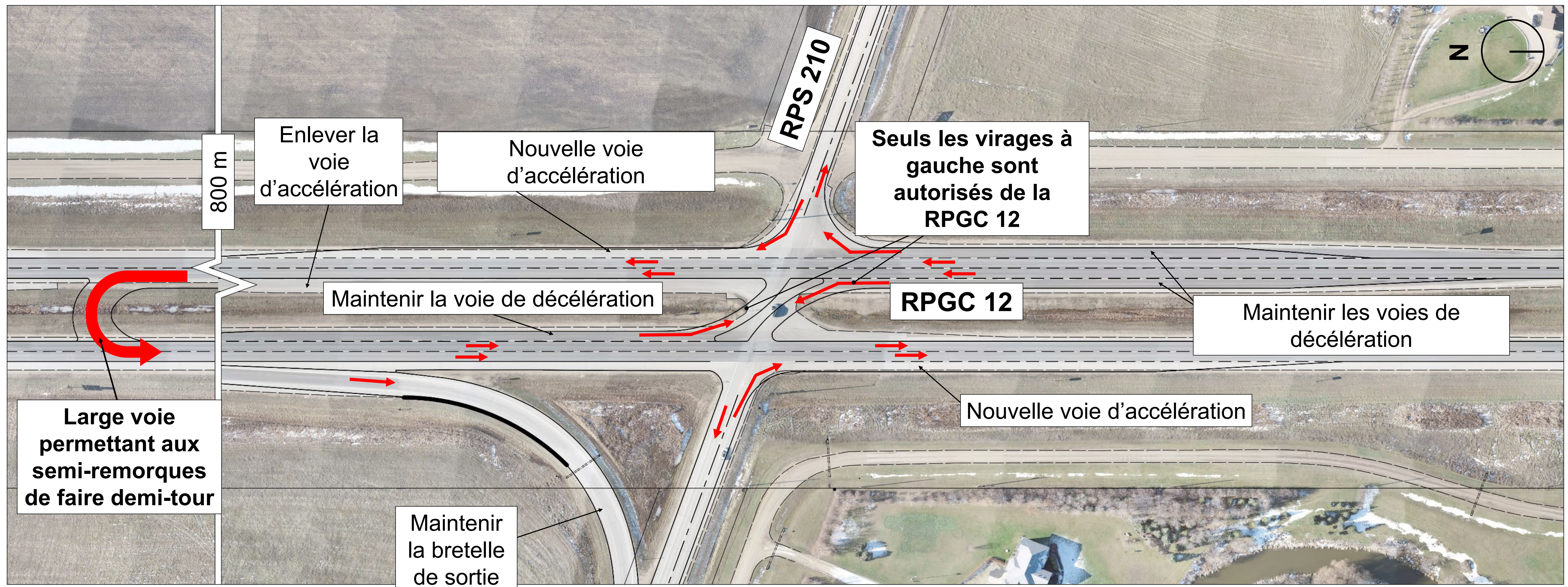
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Limite de vitesse maintenue sur la RPGC 12
- Autorise les virages à gauche, à droite, et les traversées à partir de la RPGC 12; seuls les virages à droite sont autorisés à partir de la RPS 210
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210; les véhicules doivent prendre la déviation vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km et est principalement une route de gravier.

Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central (option B)



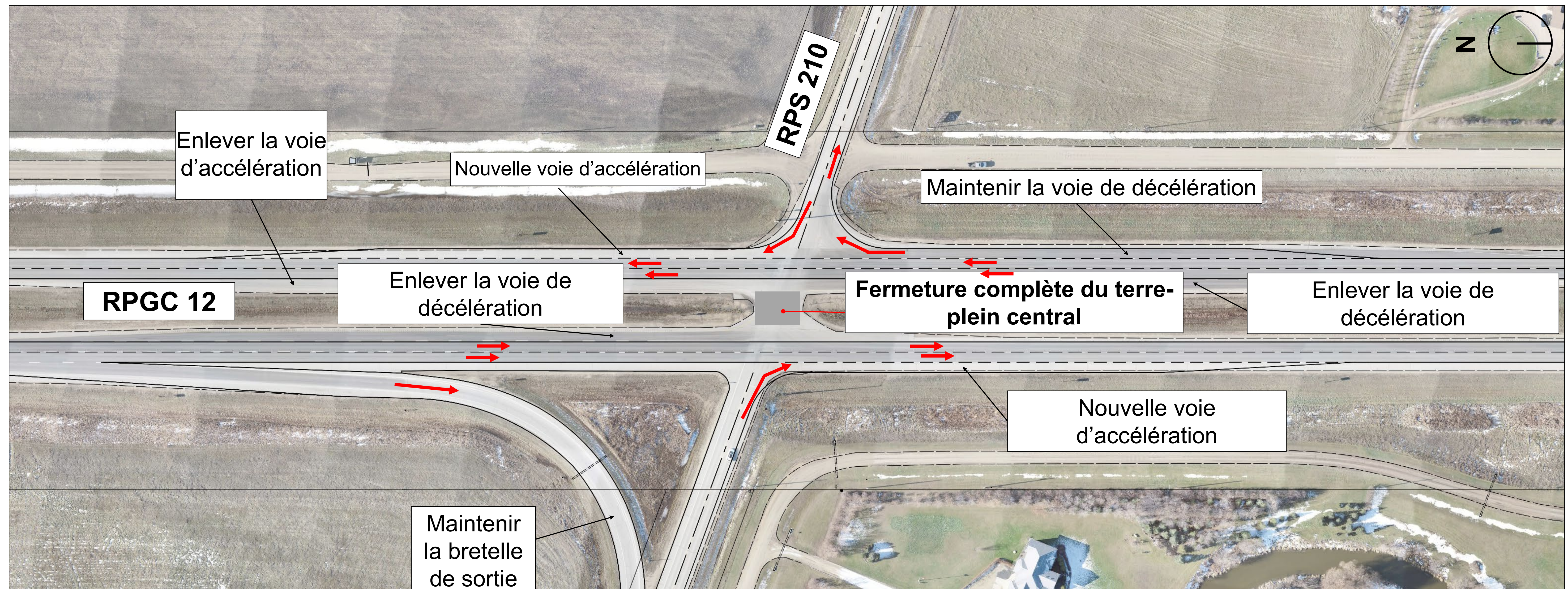
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Évite un détour de 6,9 km pour la circulation en direction est sur la RPS 210 à l'ouest de la RPGC 12
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les virages à gauche et les traversées à partir de la RPS 210
- Le demi-tour peut prêter à confusion
- La vitesse sur la RPGC 12 doit être réduite à 80 km/h en raison du demi-tour
- Nécessite probablement un réalignement mineur de la RPGC 12 pour tenir compte des demi-tours

Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central



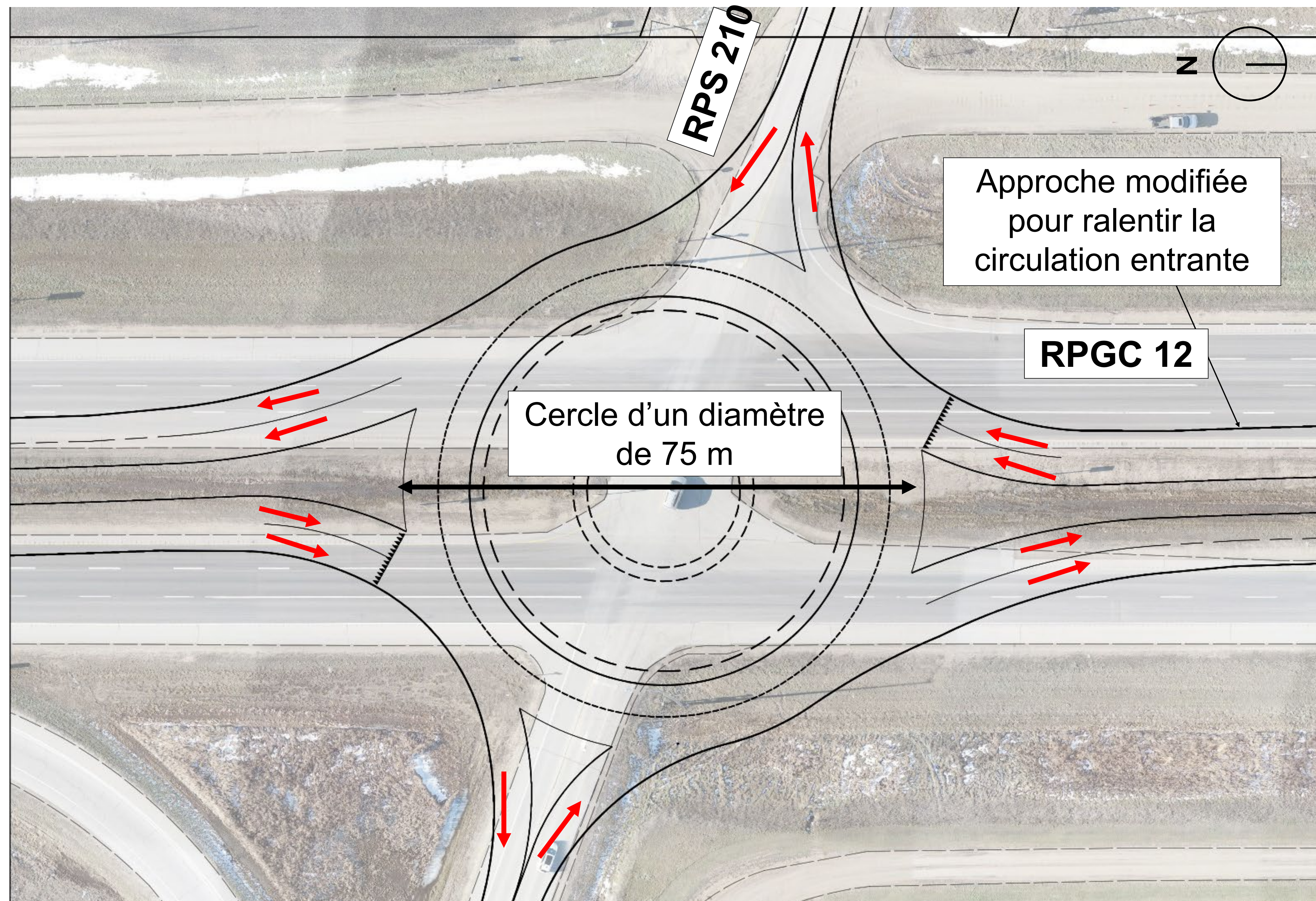
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, réduit les points de conflit à l'intersection, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Maintient la limite de vitesse sur la RPGC 12
- Élimine les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 responsables des collisions à angle droit

Inconvénients

- Tous les virages à gauche à partir de la RPGC 12 ainsi que les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 doivent être réacheminés vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km et est principalement une route de gravier.

Option 4 : Rond-point



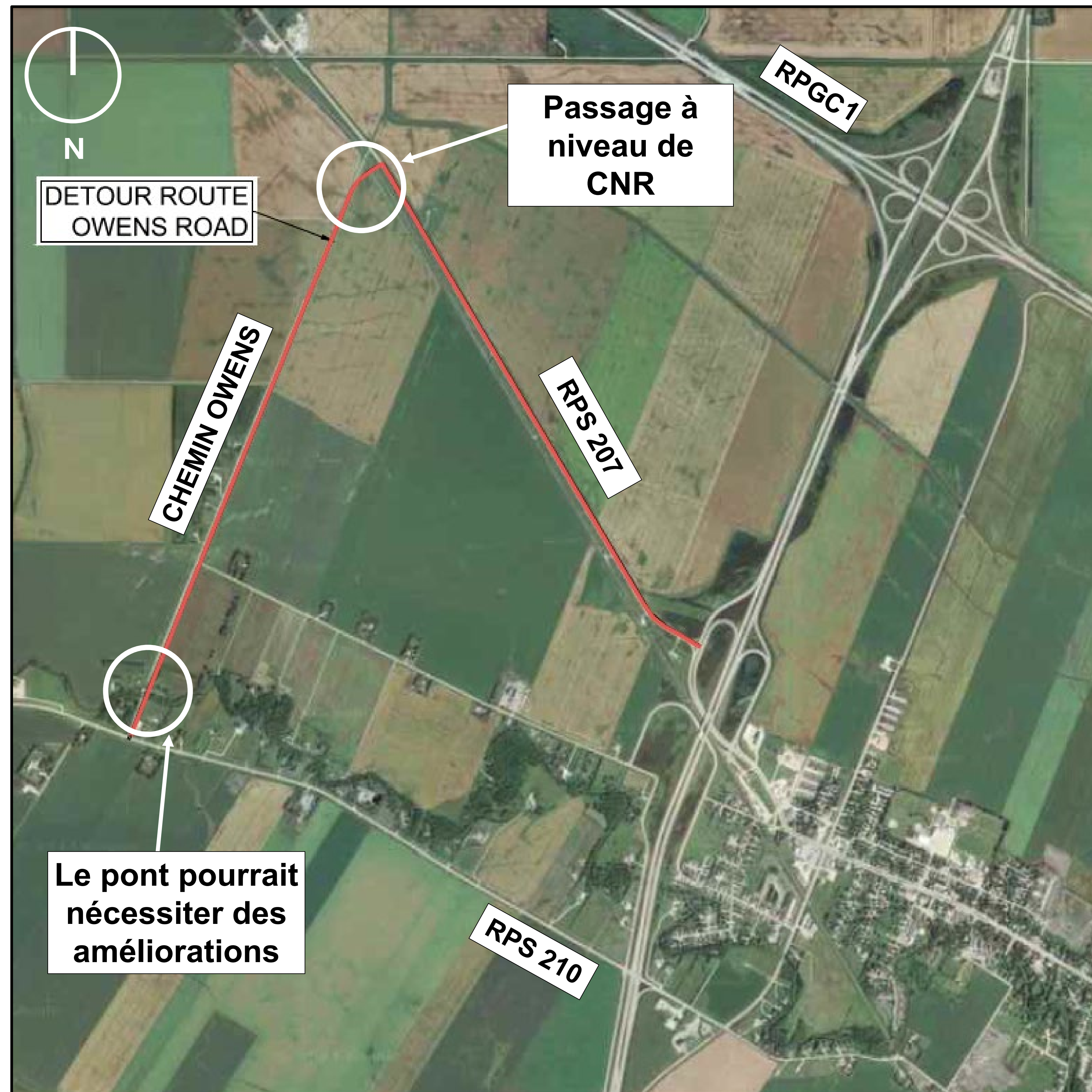
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Tous les virages à partir de la RPGC 12 et de la RPS 210 sont maintenus
- Réduction prévue des taux de collisions avec blessures mortelles ou graves

Inconvénients

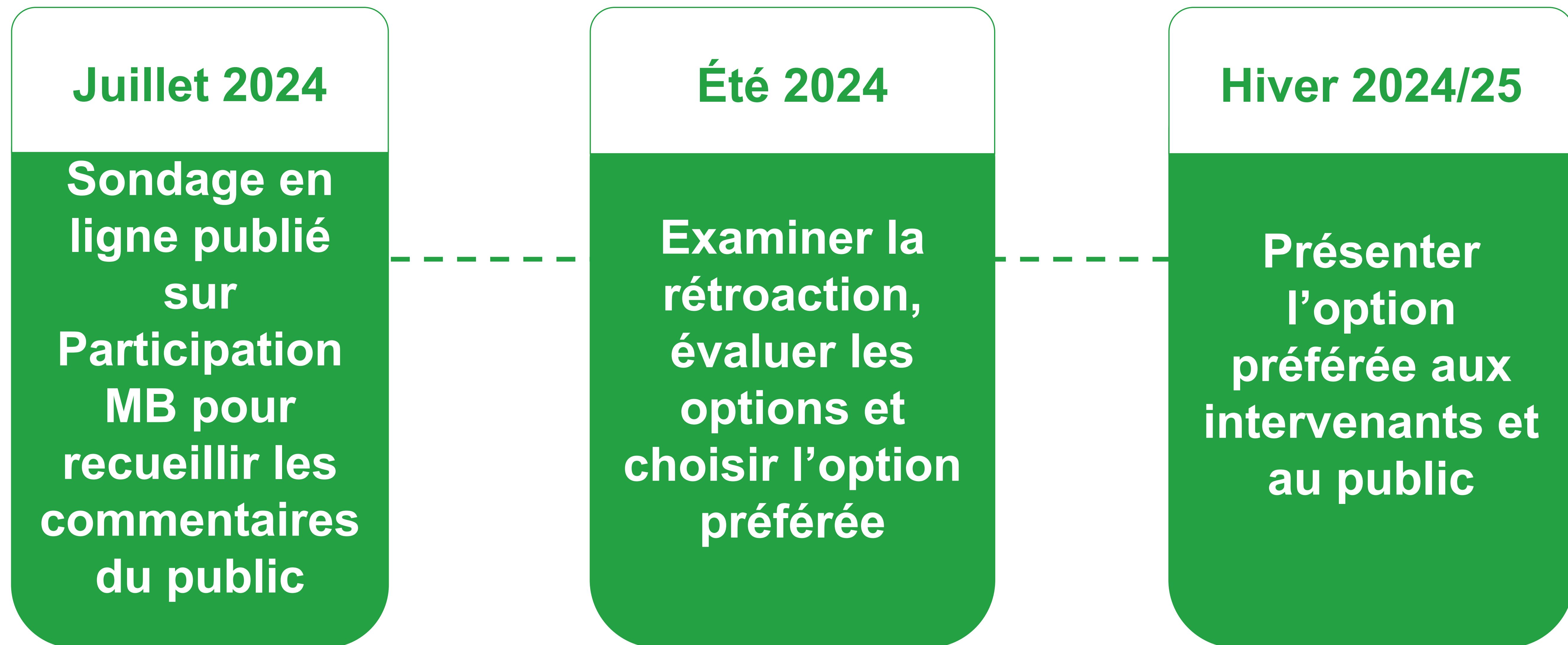
- À l'approche du rond-point, la limite de vitesse sur la RPGC 12 passe de 100 km/h à 80 km/h
- Réduction supplémentaire de la vitesse à l'entrée du rond-point, à 30 ou 40 km/h
- Il est fort probable que les gros camions, surtout les grands trains routiers, devront fortement ralentir ou s'arrêter complètement avant d'entrer dans le rond-point.
- Augmentation prévue du taux global de collisions, mais les collisions devraient être moins graves

Déviation du côté ouest



- Ce plan de déviation pourrait être mis en œuvre si l'option 1 ou 3 est choisie
- Les véhicules peuvent uniquement tourner à droite de la RPS 210 à la RSGC 12
- Les véhicules qui circulent vers l'est sur la RPS 210 et qui souhaitent se diriger vers le nord sur la RSGC 12 doivent faire un détour de 6,9 km jusqu'à l'échangeur de la RPS 207.
- La déviation est principalement une route de gravier
- Une mise à niveau du pont pourrait être nécessaire sur le chemin Owens
- Peut nécessiter un réalignement mineur de l'intersection du chemin Owens et de la RPS 207 pour réduire l'angle oblique

Prochaines étapes



Merci

Nous vous remercions de votre participation au sondage
Participation MB.

Pour en savoir plus, adressez-vous à :

Hannah Surgenor, soutien à la consultation
Courriel : Hannah.ShirtliffSurgenor@aecom.com

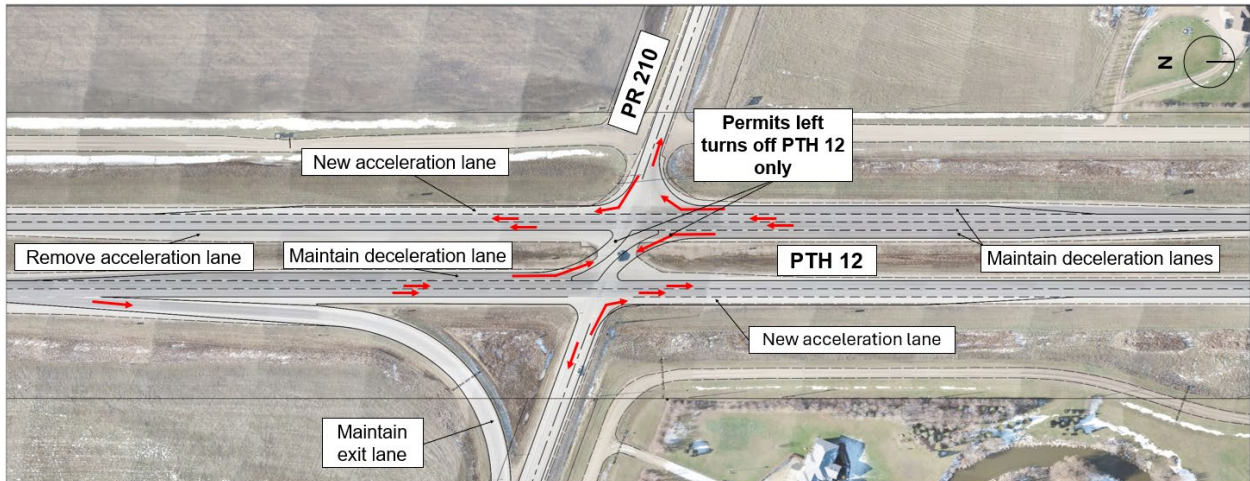
Sondage Participation MB

Questions d'introduction

1. Je suis (sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent) :
 - Un résident ou une résidente de la ville de Sainte-Anne
 - Un résident ou une résidente de la M.R. de Sainte-Anne
 - Un ou une propriétaire d'entreprise de la ville de Sainte-Anne
 - Un ou une propriétaire d'entreprise de la M.R. de Sainte-Anne
 - Un propriétaire foncier ou une propriétaire foncière dans la zone d'étude d'aménagement fonctionnel
 - Autre (veuillez préciser)
2. À quelle fréquence utilisez-vous l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210 (en moyenne)?
 - Presque tous les jours
 - Quelques fois par semaine
 - Quelques fois par mois
 - Quelques fois par année
 - Rarement ou jamais

Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central, option A

Description : Le terre-plein central est partiellement fermé de sorte que seuls les virages à gauche sont autorisés à partir de la RPGC 12. Les véhicules qui circulent vers l'est ou l'ouest sur la RPS 210 ne peuvent pas tourner à gauche ou traverser à l'intersection. Ces véhicules seront redirigés vers l'intersection de la RPS 207.



3. Quelles seraient les répercussions de l'option 1 sur vos habitudes de déplacement?
 - Très positives
 - Plutôt positives
 - Aucune répercussion
 - Plutôt négatives
 - Très négatives
 - Je ne sais pas
 - Sans objet

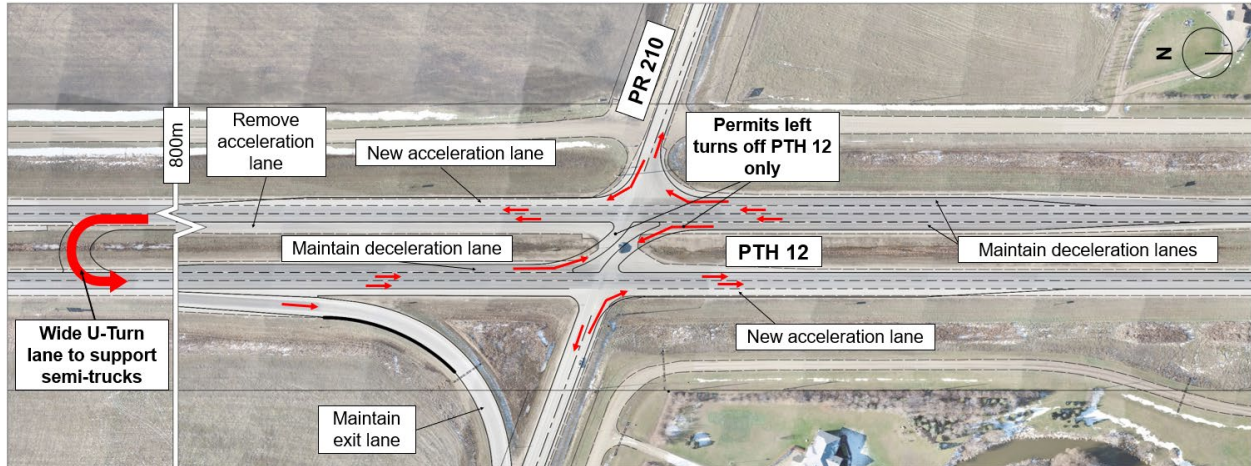
4. Si vous êtes un ou une propriétaire d'entreprise dans cette zone, quelles seraient les répercussions de l'option 1 sur votre entreprise?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

5. Veuillez nous faire part de tout autre commentaire sur l'option 1.

Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central, option B (demi-tour)

Description : Le terre-plein central est partiellement fermé (comme l'option 1), mais un demi-tour est prévu à environ 800 m au sud de l'intersection. Les véhicules qui circulent en direction est sur la RPS 210 peuvent tourner à droite sur la RPGC 12, conduire 800 m au sud, puis faire un demi-tour pour circuler en direction nord sur la RPGC 12, puis tourner à droite pour continuer de circuler en direction est sur la RPS 210. Les véhicules qui circulent en direction ouest sur la RPS 210 peuvent uniquement tourner à droite sur la RPGC 12. Les virages à gauche et les traversées n'étant pas autorisés, les véhicules doivent prendre la déviation vers l'échangeur de la RPS 207.



6. Quelles seraient les répercussions de l'option 2 sur vos habitudes de déplacement?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

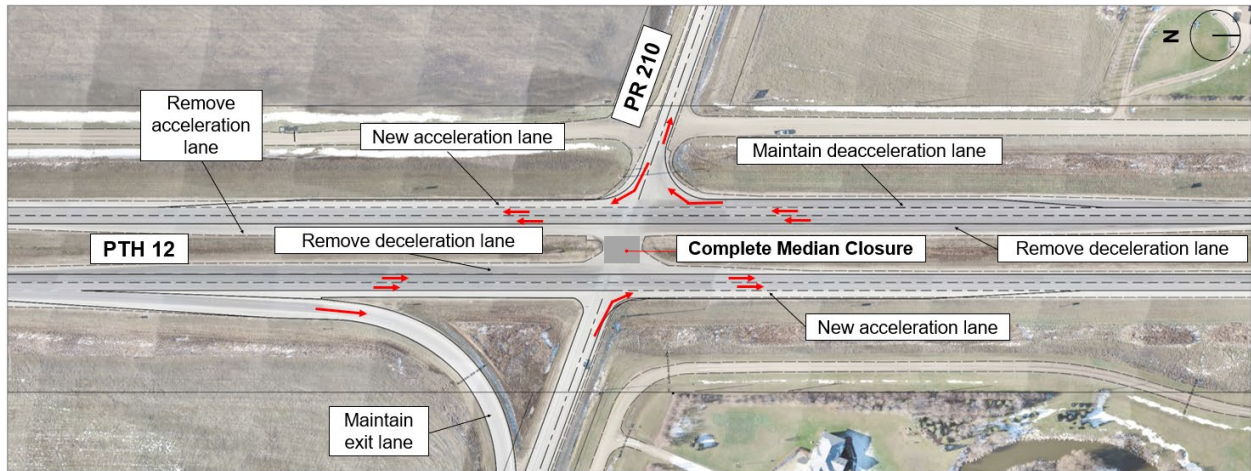
7. Si vous êtes un ou une propriétaire d'entreprise dans cette zone, quelles seraient les répercussions de l'option 2 sur votre entreprise?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

8. Veuillez nous faire part de tout autre commentaire sur l'option 2.

Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central

Description : Le terre-plein central de la RPGC 12 est complètement fermé. Les virages à droite à partir de la RPS 210 en direction est ou ouest sont autorisés, mais les virages à gauche et les traversées n'étant pas autorisés, les véhicules doivent prendre la déviation vers l'échangeur de la RPS 207



9. Quelles seraient les répercussions de l'option 3 sur vos habitudes de déplacement?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

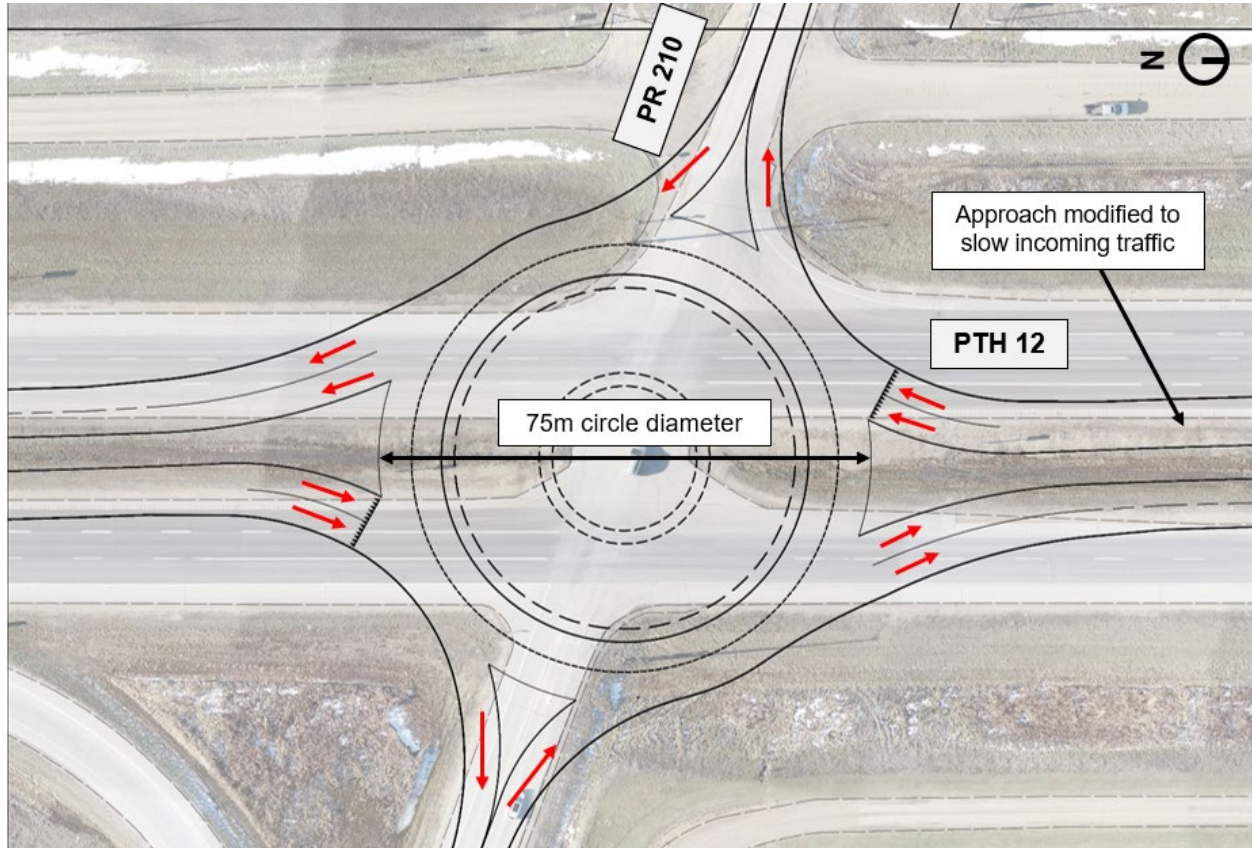
10. Si vous êtes un ou une propriétaire d'entreprise dans cette zone, quelles seraient les répercussions de l'option 3 sur votre entreprise?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

11. Veuillez nous faire part de tout autre commentaire sur l'option 3.

Option 4 : Rond-point

- Description : L'intersection actuelle est remplacée par un rond-point à deux voies. Les virages actuels à partir de la RPGC 12 et de la RPS 210 sont maintenus. La limite de vitesse sur la RPGC 12 passe de 100 km/h à 80 km/h à l'approche du rond-point; la vitesse à l'entrée du rond-point sera de 30 ou 40 km/h; il est fort probable que les gros camions, surtout les grands trains routiers, devront fortement ralentir ou s'arrêter complètement avant d'entrer dans le rond-point.



12. Quelles seraient les répercussions de l'option 4 sur vos habitudes de déplacement?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives
- Je ne sais pas
- Sans objet

13. Si vous êtes un ou une propriétaire d'entreprise dans cette zone, quelles seraient les répercussions de l'option 4 sur votre entreprise?

- Très positives
- Plutôt positives
- Aucune répercussion
- Plutôt négatives
- Très négatives

- Je ne sais pas
- Sans objet

14. Veuillez nous faire part de tout autre commentaire sur l'option 4.

Questions de conclusion

15. Dans l'ensemble, quelle option préférez-vous pour améliorer la sécurité de la RPGC 12 et de la RPS 210?

- Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central, option A
- Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central, option B (demi-tour)
- Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central
- Option 4 : Rond-point
- Aucune amélioration n'est requise
- Aucune des réponses ci-dessus

16. Comment avez-vous entendu parler de l'étude d'aménagement fonctionnel (cochez toutes les cases qui s'appliquent)?

- Site Web du gouvernement provincial
- Courrier
- Courriel
- Médias sociaux
- Autre : _____

17. Le matériel d'information contenait-il suffisamment de renseignements sur l'objectif de ce sondage?

- Oui
- Non

18. Le matériel d'information contenait-il suffisamment de renseignements sur les options envisagées?

- Oui
- Non

19. N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires, questions ou préoccupations au sujet des différentes options proposées.

Merci d'avoir participé à ce sondage. Si vous avez des questions ou souhaitez obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Hannah Surgenor, soutien à la consultation, hannah.shirtliffsurgenor@aecom.com.

Hannah Surgenor, UPC, membre de l'ICU

99, promenade Commerce
Winnipeg (Manitoba) R3P 0Y7