

Rapport sommaire de participation – Phase 3

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

Juin 2025

Énoncé de qualifications et de restrictions

Le présent rapport (le « Rapport ») a été préparé par AECOM Canada Ltd. (« AECOM ») au bénéfice du client (le « Client ») en conformité aux dispositions telles qu'elles ont été établies dans l'entente (l'« Entente ») entre AECOM et le Client, y compris la portée du travail détaillée dans l'Entente.

Les renseignements, les données, les recommandations et les conclusions contenus dans le Rapport sont nommés collectivement l'« Information », laquelle :

- est sujette à la portée, au calendrier et à d'autres contraintes et restrictions contenues dans l'Entente et aux qualifications énoncées dans le Rapport (les « Restrictions »);
- est représentative du jugement professionnel d'AECOM à la lumière des Restrictions et des normes de l'industrie dans la préparation de rapports similaires;
- peut s'appuyer sur l'information fournie à AECOM, laquelle n'a pas fait l'objet d'une vérification indépendante;
- n'a pas été mise à jour depuis la date de délivrance du Rapport et son exactitude se limite à la période et aux circonstances dans lesquelles elle a été collectée, traitée, créée ou délivrée;
- doit être lue dans son ensemble et ses parties ne doivent pas être lues en dehors de ce contexte;
- a été préparée pour des objectifs précis qui sont décrits dans le Rapport et l'Entente;
- dans les cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, peut être fondée sur des essais limités et sur l'hypothèse que ces conditions sont uniformes et ne varient ni géographiquement ni dans le temps.

AECOM a le droit de se fier à l'exactitude et l'exhaustivité de l'information qui lui a été fournie et n'a aucune obligation de mettre à jour une telle information. AECOM n'endosse aucune responsabilité dans le cas de tout événement ou circonstance qui pourrait survenir depuis la date d'émission du Rapport. AECOM n'est pas non plus responsable dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, de toute variabilité de telles conditions, géographiquement et dans le temps.

AECOM convient que le Rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que l'Information a été préparée selon des objectifs et une utilisation spécifiques tels qu'ils ont été décrits dans le Rapport et l'Entente. Cependant, AECOM ne fait aucune autre déclaration et n'offre aucun engagement formel ou garantie, que ce soit de façon expresse ou implicite, en ce qui concerne le Rapport et l'Information ou toute partie de ceux-ci.

Sans limiter en aucune manière la généralité de ce qui précède, toute estimation ou opinion concernant les coûts de construction probables ou le calendrier de construction fournie par AECOM représente le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience et de ses connaissances ainsi que de l'information dont elle dispose au moment de leur préparation. Puisqu'AECOM n'a aucun contrôle sur les conditions économiques ou de marché, sur les prix de la main-d'œuvre de construction, sur les équipements, le matériel ou les procédures d'appels d'offres, AECOM, ses administrateurs, dirigeants et employés ne sont pas en mesure de faire, et ne font pas, de déclaration pas plus qu'ils n'offrent de garanties ou d'engagements formels, que ce soit de façon expresse ou implicite, concernant ces estimations ou opinions, ou leurs écarts, par rapport aux coûts de construction ou aux calendriers réels, et n'acceptent aucune responsabilité relative à toute perte ou tout dommage qui en découle ou y est lié de quelque manière que ce soit. Toute personne qui s'appuie sur de telles estimations ou opinions le fait à ses propres risques.

Sauf, 1) si cela a été convenu par écrit par AECOM et le Client; 2) lorsque cela est requis par la loi; ou 3) dans la mesure où ces renseignements sont utilisés par les organismes gouvernementaux d'examen en vue d'obtenir des permis ou des approbations, dans ces circonstances, le Rapport et l'Information ne peuvent être utilisés ou invoqués que par le Client.

AECOM n'accepte aucune responsabilité et nie toute obligation ou responsabilité envers des parties autres que le Client, qui auraient accès au Rapport et à l'Information, pour tout préjudice, perte ou dommage qu'elles pourraient subir en utilisant ou s'appuyant sur ces renseignements ou en prenant des décisions ou posant des actions sur la base du Rapport ou de toutes parties contenues dans l'Information (« utilisation inappropriée du Rapport »), sauf, dans la mesure où ces parties ont obtenu l'accord écrit préalable d'AECOM pour utiliser et s'appuyer sur le Rapport et l'Information. Tout préjudice, perte ou dommage résultant d'une utilisation inappropriée du Rapport doit être à la charge de la partie qui en a fait un tel usage.

Cet « Énoncé de qualifications et de restrictions » est joint au Rapport à titre de partie intégrante, et toute utilisation du Rapport est sujette aux termes des présentes.

AECOM : 2024-12-21

© 2009-2024 AECOM Canada ULC / Tous droits réservés.

Contrôle qualité de l'information

Préparé par



Erin Huck, UPC, membre de l'ICU, ÉQ
Urbaniste principale

Vérifié par

Examiné par



Brad Cook, ing.
Ingénieur principal du Transport

Historique des modifications

N° de mod.	Date de modification	Modifié par :	Description des modifications
01	10 juin 2025	Fernando Velarde Trejo	Intégration des commentaires mis à jour des intervenants, ajouts d'annexes

Liste de diffusion

Nbre copies papier	Copie PDF exigée	Nom de l'association ou de l'entreprise
		Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba
		AECOM Canada Ltd.

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 3	7
3.1 Rencontres avec les intervenants	7
3.1.1 Rencontre virtuelle avec le conseil de la Ville de Sainte-Anne	7
3.1.2 Rencontre virtuelle avec le conseil de la Municipalité rurale de Sainte-Anne	8
3.1.3 Rencontre en personne avec le conseil de la Municipalité rurale de Sainte-Anne	9
3.2 Journée portes ouvertes	10
3.3 Réponses au sondage et carte de commentaires	11
3.4 Rétroaction des intervenants	12
4. Leçons apprises	14
5. Résumé et prochaines étapes	15
Annexe A. Matériel de participation – Phase 3	16
A.1.1.1 Matériel de participation pour les intervenants	16
A.1.1.2 Matériel de participation pour la journée portes ouvertes	17
Tableaux	
Tableau 1. Calendrier de participation	4
Tableau 2. Groupes d'intervenants	Error! Bookmark not defined.
Figures	
Figure 1. Site du projet	1
Figure 2. Documentation en français	2
Figure 3. Membres de l'équipe du projet	10
Figure 4. Participation à la journée portes ouvertes	13
Figure 5. Participation à la journée portes ouvertes	14
Figure 6. Participation à la journée portes ouvertes	15

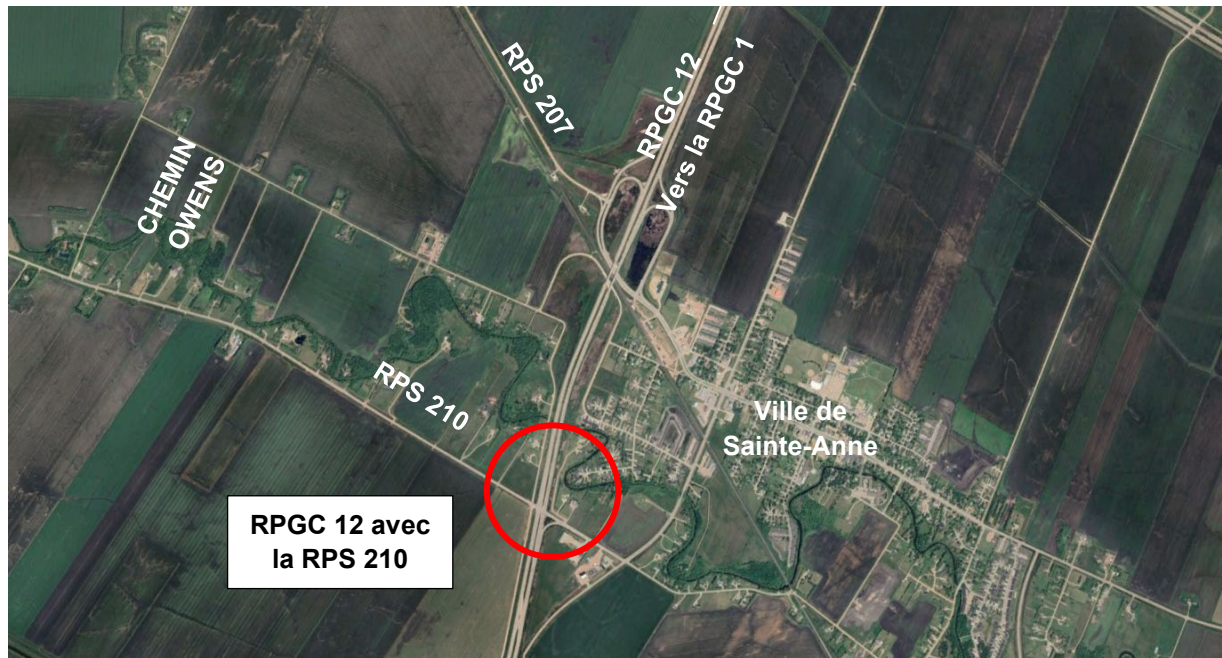
1. Introduction

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 de quatre voies qui assure la circulation en direction nord et sud, qui comprend un terre-plein central arasé. La RPS 210 est une route collectrice est-ouest à deux voies. L'intersection est non signalisée, avec des panneaux d'arrêt sur la RPS 210, et comporte un tracé oblique faisant un angle de 70 degrés.

AECOM a été mandatée 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 améliorer la sécurité de l'intersection, 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. 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

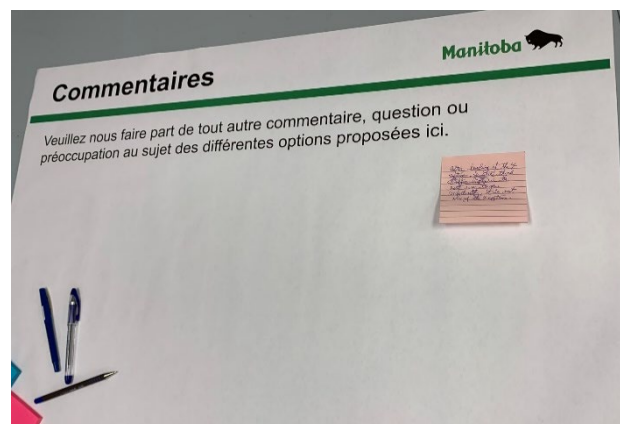
Les objectifs de la Phase 2 étaient de répertorier les différents concepts développés, de présenter une courte liste des différentes options de conception préférées et de recueillir une rétroaction de la part des intervenants et du public. Quatre options ont été retenues et présentées, car elles permettaient 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 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 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 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 24 juillet 2024), et sa promotion a

Figure 2. Documentation en français



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.

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, un carrefour giratoire, des viaducs, des échangeurs, des modifications au tracé de la route) qui maintiennent l'efficacité des coûts et la sécurité;
- 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 a eu lieu en hiver/au printemps 2025, après que l'option de conception recommandée (fermeture partielle du terre-plein central - option B) eut été retenue.

Lors de cette phase, le MTI et AECOM ont rencontré 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. AECOM a également distribué une fiche d'information expliquant pourquoi le recours à des feux de circulation n'a pas été envisagé en tant qu'une des quatre options présentées lors de la Phase 2. Cette fiche d'information a été élaborée pour répondre à des questions des intervenants au sujet de cette option en particulier. Ce document a été distribué aux intervenants lors de la journée portes ouvertes de la Phase 3, ainsi qu'envoyé par courriel aux intervenants intéressés.

Lors de la journée portes ouvertes, des affiches et une documentation en anglais et en français ont été présentées, ainsi qu'une vidéo en continu sur des intersections existantes avec demi-tours restreints comportant une géométrie et une circulation automobile semblables à ce qui est proposé dans le cadre de l'option de fermeture partielle du terre-plein central (option B). Une grande affiche (~ 8 pieds) présentant la conception de l'intersection dans son intégralité permettait aux intervenants de voir clairement et de façon détaillée l'option recommandée.

À la suite de la phase de participation des intervenants, un résumé *Ce que nous avons entendu* a été élaboré, puis publié sur le site Web du MTI, ainsi qu'une documentation présentant un schéma d'aménagement de l'option recommandée. 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.

Le rapport sommaire suivant consigne la troisième phase de participation, y compris 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.

Un calendrier de participation aux activités de consultation dans le cadre du projet est présenté dans le tableau 1.

Tableau 1. Calendrier de participation

Phase	Dates	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	Février à mai 2025	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"> ■ Lettres envoyées aux propriétaires fonciers et aux intervenants pour leur demander une rencontre ■ Trois (3) rencontres tenues avec les intervenants (une réunion avec les membres du conseil de la Ville de Sainte-Anne; deux avec les membres du conseil de la MR de la Ville de Sainte-Anne) ■ Une (1) journée portes ouvertes, tenue au Club Jovial de Sainte-Anne, le 6 février 2025 ■ Commentaires reçus par le biais d'appels téléphoniques et d'envoi de courriels; réponse individuelle à chaque appel / courriel

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. 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; une rencontre supplémentaire a été tenue après la journée portes ouvertes lors de la Phase 3 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 les Phases 2 et 3.
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 les Phases 1 et 2 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.

Grand public	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. Journée portes ouvertes dans la Phase 3
---------------------	-------------------------	---	-----------------------	--

Dans le cadre de la participation aux Phases 1 et 2, 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 3

3.1 Rencontres avec les intervenants

Les rencontres suivantes avec les intervenants ont été tenues dans le cadre de la Phase 3 :

- 29 janvier 2025, rencontre virtuelle avec le conseil de la Ville de Sainte-Anne
- 5 février 2025, rencontre virtuelle avec le conseil de la MR de Sainte-Anne
- 20 mai 2025, rencontre en personne avec le conseil de la MR de Sainte-Anne

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

Une rencontre virtuelle avec les membres du conseil de la Ville de Sainte-Anne s'est tenue le 29 janvier 2025, 2025, avec des membres élus et des membres du personnel accompagnés de représentants du MTI et d'AECOM. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Éléments de conception recommandés de l'option de fermeture partielle du terre-plein central (option B) : des virages à droite uniquement depuis la RPS 210, un demi-tour à l'intention de la circulation en direction est, des voies d'accélération pour les virages à droite et des modifications au tracé des voies de service. La conception prévoit également une voie d'accélération en direction nord consacrée aux demi-tours pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité. L'objectif est de simplifier le mouvement de la circulation, réduire les points de conflit, et améliorer le débit général et la sécurité de la circulation.
- Parmi les mesures de sécurité, on compte des voies d'accélération réservées, par exemple, aux demi-tours en direction nord pour améliorer la sécurité des véhicules qui s'insèrent dans la circulation et réduire le risque de collision.
- Discussion sur la nature achalandée de l'intersection de l'avenue Central et du chemin Traverse (RPS 207 / RPS 210) et sur les répercussions des nouveaux aménagements sur le débit de la circulation.
- AECOM a confirmé l'achèvement des analyses sur la circulation à l'intersection de la RPS 207 / RPS 210, fondées sur les prévisions à long terme de la circulation (2043), qui comprennent les incidences de la croissance future de la circulation et du développement. Les prévisions tenaient compte de la croissance annuelle de 4,3 % prévue au cours des cinq prochaines années, puis de la croissance annuelle de 2,0 % de la circulation prévue pour les 15 prochaines années. Les analyses ont déterminé ce qui suit :
 - Si aucune modification n'est apportée à l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210, les signaux d'arrêt bidirectionnels à cet endroit devront être améliorés de manière à gérer la circulation dans les quatre sens, pour tenir compte des activités à long terme pouvant avoir une incidence sur la circulation.
 - Si l'option de fermeture partielle du terre-plein central (option B) est mise en œuvre à l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210, le panneau d'arrêt bidirectionnel en place à cet endroit fonctionnera de façon efficace pour gérer les débits de circulation prévus; il ne sera donc pas nécessaire de modifier les signaux de contrôle pour passer d'un arrêt bidirectionnel à un arrêt à quatre sens.
- Les membres du Conseil ont appuyé l'option B recommandée, en soulignant que celle-ci n'empirerait pas les conditions de la circulation, et pourrait même les améliorer légèrement.
- Publicité : Confirmation que les renseignements sur l'événement ont été publiés sur les sites Web de la Ville et de la MR.

3.1.2 Rencontre virtuelle avec le conseil de la Municipalité rurale de Sainte-Anne

Une rencontre virtuelle avec le conseil de la municipalité rurale (MR) de Sainte-Anne s'est tenue le 5 février 2025, en présence de membres élus et des membres du personnel accompagnés de représentants du MTI et d'AECOM. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- Option de conception recommandée (option B) : comporte des virages à droite seulement depuis la RPS 210, un demi-tour pour la circulation en direction est, des voies d'accélération pour les virages à droite et des modifications au tracé des voies de service. La conception prévoit également une voie d'accélération distincte en direction nord consacrée aux demi-tours pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité. L'objectif est de simplifier le mouvement de la circulation, réduire les points de conflit, et améliorer le débit général et la sécurité de la circulation.
 - Caractéristiques de l'intersection et objectifs du projet : L'intersection existante a un tracé oblique et est dépourvue de voies d'accélération pour les virages à droite sur la RPGC 12 depuis la RPS 210. Le projet vise à améliorer la sécurité de la circulation et de répondre à la demande en matière de circulation à long terme.
 - Répercussions sur la circulation locale : La déviation de la circulation en passant par l'intersection de la RPS 207 avec la RPS 210 pourrait améliorer le cours de la circulation en réduisant le volume élevé de virages à gauche. On s'attend à ce que le panneau d'arrêt bidirectionnel en place à l'intersection gère de façon acceptable la circulation à cet endroit, même en tenant compte des volumes de circulation prévus jusqu'en 2043.
- Les préoccupations des membres du conseil quant à l'incidence de la conception proposée sur le futur développement industriel, en particulier dans le coin sud-est de la RPGC 12 à l'intersection de la RPS 210. Ils préféreraient l'option du carrefour giratoire en raison de sa commodité et de ses avantages sur le plan de la sécurité.
 - AECOM reconnaît la commodité et les avantages sur le plan de la sécurité du carrefour giratoire. Toutefois, l'option du carrefour giratoire n'a pas été recommandée en raison de préoccupations au sujet des attentes des conducteurs et de la proximité avec l'échangeur de la RPS 207. L'option de conception recommandée vise à répondre aux préoccupations en matière de sécurité, tout en maintenant l'efficacité du débit de la circulation sur la RPGC 12.
 - Discussion sur les demi-tours et les feux de circulation : Des préoccupations ont été soulevées au sujet de la sécurité des demi-tours sur une autoroute à haute vitesse, et de l'exclusion de feux de circulation en tant qu'option viable. AECOM a expliqué que les éléments de conception visaient à assurer l'insertion sécuritaire des véhicules dans la circulation, et a évoqué des études montrant que la signalisation routière pouvait augmenter le nombre de certains types de collision, comme les collisions à « 90 degrés », qui sont les plus courantes à cet emplacement, et les plus susceptibles de provoquer des blessures graves pouvant être mortelles, et pourrait ne pas réduire de façon efficace le nombre de collisions à l'intersection, qui surviennent le plus souvent lors de virages à gauche. L'option recommandée offre une plus grande sécurité à long terme et une efficacité accrue des activités de circulation.
- Rétroaction positive sur les efforts et la présentation de l'équipe du projet.

3.1.3 Rencontre en personne avec le conseil de la Municipalité rurale de Sainte-Anne

Une rencontre en personne avec les membres du conseil de la municipalité rurale (MR) de Sainte-Anne s'est tenue le 20 mai 2025, en présence de membres élus et des membres du personnel accompagnés de représentants du MTI et d'AECOM. Les points essentiels discutés concernaient notamment :

- la façon dont la sous-division à lots multiples affectés à l'industrie légère située directement à côté de la RPGC 12 et de la RPS 210 a semblé ne pas avoir pesé sur le processus de prise de décisions quant à l'option de conception recommandée;
- la façon dont la fermeture des mouvements directs aux points de passage pourrait provoquer une circulation lourde associée à l'activité industrielle à travers le centre-ville de la Ville de Sainte-Anne;
- l'importance de maintenir des points d'entrée et de sortie de la Ville de Sainte-Anne.
- En réponse aux préoccupations des membres du conseil, le personnel du MTI a expliqué que l'option de conception recommandée :
 - permet de maintenir une vitesse de passage plus élevée en éliminant les virages directs à gauche et les mouvements aux points de passage;
 - permet des manœuvres de demi-tour grâce à des voies réservées en vue de réduire les points de conflit;
 - a été retenue, car elle répond adéquatement aux besoins en matière de sécurité et de conditions des activités de circulation à l'intersection.
- L'option du carrefour giratoire a été discutée, et les problèmes suivants ont été soulevés relativement à l'utilisation de ladite option à l'intersection de la RPGC 12 et le la RPS 210 :
 - un carrefour giratoire à cet endroit serait trop proche de l'échangeur de la RPS 210, ce qui rendrait difficile pour les trains routiers de circuler dans l'échangeur, les contraignant possiblement à occuper les deux voies en effectuant leurs manœuvres;
 - les camions seraient obligés d'utiliser régulièrement leur frein moteur pour ralentir presque jusqu'à s'arrêter, ce qui générerait du bruit le jour et la nuit;
 - les écarts de vitesse entre la circulation de passage (plus de 100 km/h) et les véhicules ralentissant ou s'arrêtant au carrefour giratoire aggravent le risque de collisions pouvant provoquer des blessures graves ou mortelles;
 - la mise en place d'un carrefour giratoire à cette intersection serait contraire aux attentes des conducteurs sur cette route qui est principalement à vitesse élevée.
- Durant la rencontre, des renseignements sur les voies d'accélération et de décélération ont été communiqués, précisant que ces voies ont été conçues de manière à gérer des vitesses allant jusqu'à 120 km/h, à fournir suffisamment d'espace pour l'insertion et la sortie de camions/véhicules, sans forcer le ralentissement de la circulation sur les voies de passage.
- Enfin, des précisions sur la géométrie de la voie de demi-tour ont été communiquées, notamment :
 - l'élargissement et le rallongement de la voie de demi-tour pour permettre la circulation des trains routiers sur une voie réservée afin de prévenir leur empiètement sur les voies de circulation de passage;
 - l'intégration de voies d'accélération et de décélération réservées aux mouvements de demi-tour;
 - la mise en œuvre de cette conception recommandée (demi-tours restreints) à l'échelle des États-Unis, avec de bons résultats; on s'attend à de bons résultats semblables au Canada, à des emplacements ayant des volumes réduits de circulation.

3.2 Journée portes ouvertes

Figure 3. Membres de l'équipe du projet

Une journée portes ouvertes au public a été tenue le 6 février 2025 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. Plusieurs des personnes présentes avaient assisté à la journée portes ouvertes de la Phase 2, et avaient des connaissances de base sur le projet.

Les répondants ont partagé différentes opinions relatives aux options de circulation routière proposées. Les thèmes clés soulevés ont été les suivants : la sensibilisation des conducteurs, des préoccupations quant à la sécurité des demi-tours et aux répercussions sur la circulation dans la Ville de Sainte-Anne (c.-à-d. à l'intersection de la RPS 207 avec la RPS 210), et la possibilité de prise de raccourcis sur les routes de gravier locales. Un registre des commentaires reçus figure à l'annexe A.1.1.3. Les opinions étaient partagées avec des arguments solides (pour et contre) relativement à l'option proposée.



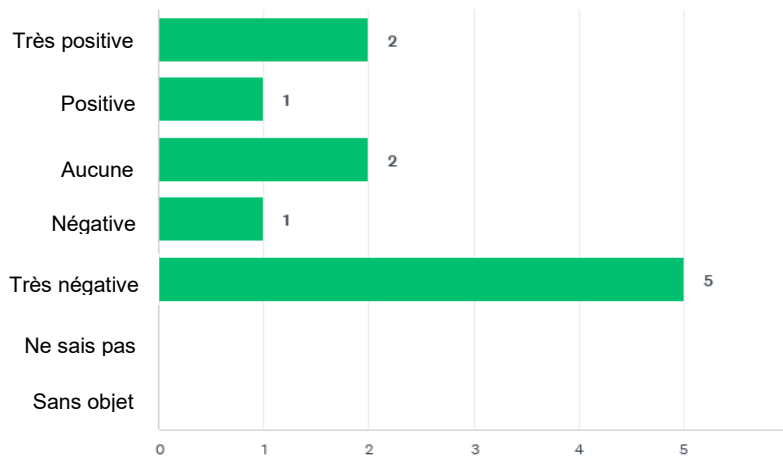
- Préoccupations quant au demi-tour proposé au sud de l'intersection, et questions concernant sa sécurité, surtout par rapport aux véhicules empruntant la RPGC en direction sud devant traverser plusieurs voies pour parvenir au demi-tour. Malgré la présence de voies d'accélération, certains participants étaient d'avis que les demi-tours pourraient représenter un risque.
- Fort engouement et soutien manifesté afin que le MTI aborde les préoccupations liées à la sécurité et la circulation à l'intersection.
- Les commentaires ont souligné la nécessité de rallonger les voies d'accélération/ d'insertion, et ont soulevé des préoccupations quant à la sécurité de la conception proposée. Certains participants ont contesté l'exactitude des données sur la sécurité qui appuient favorablement l'option de la fermeture partielle du terre-plein central (option B). Certaines considérations économiques et de sécurité ont été reconnues; certains participants étant d'avis qu'il s'agit de la bonne décision à prendre, malgré certains impacts négatifs perçus. Ces participants ont déclaré qu'il s'agit d'une utilisation responsable de l'argent des contribuables, et que les usagers ne sont pas touchés.
- Semblable à la rétroaction reçue lors de la Phase 2, certains participants ont souligné l'importance de la sensibilisation aux conducteurs afin qu'ils puissent s'adapter aux nouvelles tendances en matière de circulation.
- Des questions ont été posées sur la raison pour laquelle l'option du carrefour giratoire n'avait pas été recommandée; plusieurs participants étaient d'avis qu'il s'agit de l'option de conception la plus sécuritaire et la plus efficace.
- Des commentaires ont été émis, selon lesquels aucune des options recommandées n'est adéquate, et que l'on devrait plutôt procéder à l'installation de feux de circulation.
- Des préoccupations ont été soulevées quant à l'option proposée, notamment : l'impression que les demi-tours pourraient donner lieu à des accidents, les longs embouteillages en vue d'emprunter les voies d'accélération / de décélération, et l'incapacité des voies d'accélération / de décélération d'accommoder les semi-remorques.
- Préoccupations soulevées quant à l'augmentation des émissions des camions devant accélérer pour sortir des carrefours giratoires, et à la sous-utilisation de l'échangeur de la RPS 207.

3.3 Réponses au sondage et carte de commentaires

Onze répondants ont répondu à un sondage sur papier proposé aux participants à la journée portes ouvertes. La rétroaction et les commentaires généraux recueillis figurent dans le résumé de la journée portes ouvertes ci-dessus. Malgré certaines fortes opinions formulées lors de cette journée, la plupart des répondants comprenaient l'option de conception recommandée qui leur était proposée (6 – fortement d'accord, 1 – plutôt d'accord), plus de la moitié des répondants étaient d'avis qu'ils étaient en mesure d'émettre leurs commentaires (4 – fortement d'accord, 3 – plutôt d'accord) et sept répondants ont indiqué que les membres de l'équipe du projet avaient répondu à leurs questions (5 – fortement d'accord, 2 – plutôt d'accord).

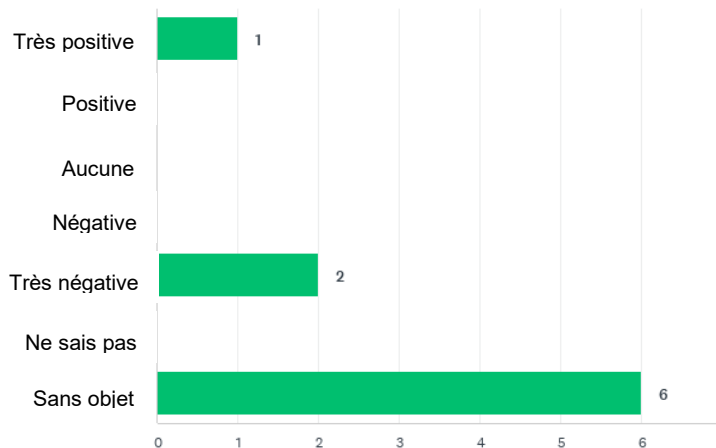
Question 1 : Quelle incidence l'option de conception recommandée aurait-elle sur vos schémas de déplacement?

Q1 How would the Recommended Design Alternative impact your travel patterns?



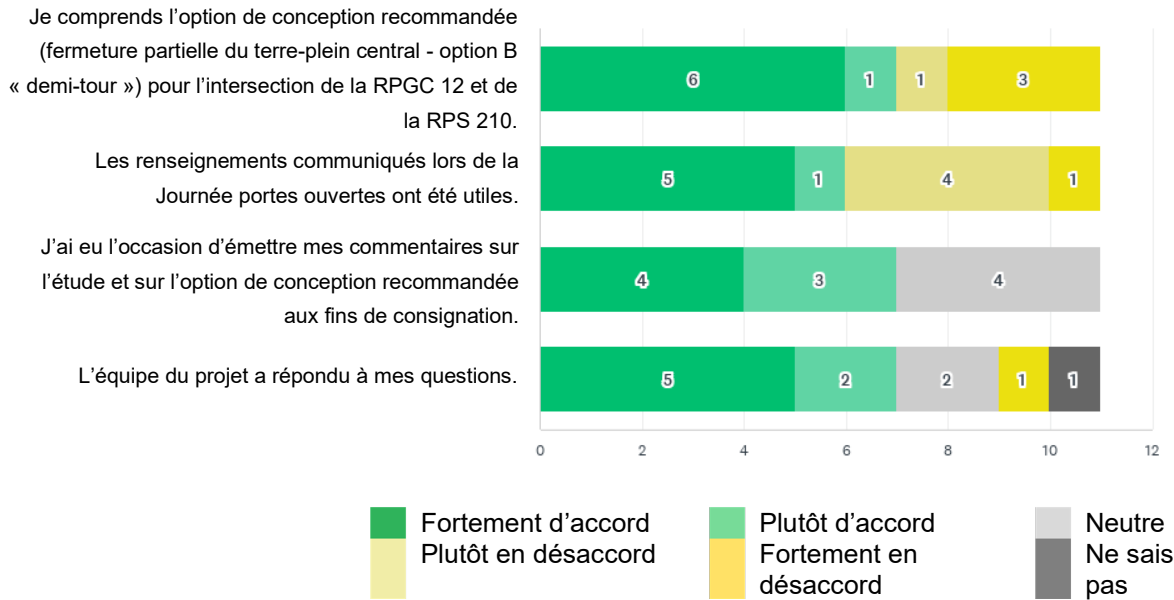
Question 2 : Quelle incidence l'option de conception recommandée aurait-elle sur votre entreprise?

Q2 If you are a business owner in the area, how would the Recommended Design Alternative impact your business?



Question 4 : Veuillez dire dans quelle mesure vous êtes d'accord/en désaccord avec les énoncés suivants :

Q4 Please share your feedback on the following statements:



Des cartes de commentaires ont également été mises à la disposition des participants. Quatre participants ont soumis leurs réponses. La rétroaction a été intégrée, dans son intégralité, au résumé de la journée portes ouvertes dans l'annexe A.1.1.3 « Rétroaction de la journée portes ouvertes du 6 février 2025 ».

3.4 Rétroaction des intervenants

Un petit groupe d'intervenants (cinq) ont communiqué directement avec le MTI et AECOM par téléphone et par courriel. Ces questions et préoccupations reflètent l'accent mis sur la sécurité, les coûts, le débit de la circulation et les répercussions possibles sur la communauté et sur la valeur des propriétés. AECOM a rédigé des réponses; après examen et approbation de ces questions par le MTI, elles ont été envoyées directement aux intervenants. Un intervenant a communiqué directement avec le bureau du ministère du MTI, qui lui a répondu directement. Des copies des réponses à la correspondance envoyée ont été intégrées à l'annexe A.1.1.4 « Réponses écrites à la correspondance ».

Dans l'ensemble, les intervenants se sont déclarés satisfaits des échéanciers et de la réactivité des membres de l'équipe du projet.

Résumé des principales questions et préoccupations

Des préoccupations ont été soulevées quant au coût et à l'efficacité du demi-tour proposé par rapport aux camions, l'option préférée étant celle du carrefour giratoire en raison de sa sécurité perçue et de ses avantages en termes de coûts. Des intervenants se sont interrogés sur la possibilité de réaménager la RPS 210 en vue de créer une intersection à 90 degrés pour améliorer la visibilité, et ont voulu savoir si l'on envisageait le rallongement des voies d'insertion sur la RPGC 12. D'autres ont aussi proposé d'utiliser la voie de service existante pour accéder à

l'autoroute, plutôt que d'y accéder directement, et d'accroître la sensibilisation du public quant aux virages à gauche.

Des questions ont également été soulevées quant à l'augmentation possible du bruit généré par la solution proposée, et à l'incidence sur la valeur des propriétés. Des intervenants s'inquiétaient de l'augmentation possible du volume de circulation sur la voie de service, et ont tenu à obtenir des précisions sur les mesures que le gouvernement de la province entend prendre si la conception retenue ne donne pas les résultats escomptés. On s'est aussi interrogé sur une possible compensation pour les répercussions négatives possibles et sur le calendrier des travaux de construction.

La conception recommandée pourrait faire l'objet de modifications à l'avenir si les volumes de circulation devaient augmenter ou si les activités à l'intersection nécessitent des mesures accrues. Les travaux ultérieurs pourraient comprendre la construction d'une route de déviation du côté ouest de la RPGC 12 afin de diriger la circulation sur la RPS 210 vers l'échangeur de la RPS 207, en passant par le chemin Owens. Aucune compensation ne sera accordée pour les répercussions négatives perçues associées à ce projet d'amélioration de l'intersection, par exemple, une augmentation de la circulation ou la pollution par le bruit. La construction devrait débuter en 2026 ou en 2027, sous réserve de modifications au calendrier, après l'étape de l'acquisition de terrains et de la conception détaillée qui devrait prendre environ un an, une fois l'étude de la conception fonctionnelle acceptée.

On a réglé la question de la sensibilisation du public sur les virages à gauche par l'intégration d'un terre-plein surélevé à la conception recommandée pour améliorer la sécurité routière et éviter le chevauchement de véhicules. La génération de bruit devrait être réduite en raison du nombre réduit d'arrêts et de redémarrages à l'intersection. Une augmentation du volume de la circulation sur la voie de service est improbable, et la mise en œuvre de mesures, comme la signalisation ou l'application des règlements pourrait être effectuée, le cas échéant.

Certains répondants ont également demandé que l'on révise la conception, de manière à permettre aux vélos de franchir l'intersection de la RPGC 12 avec la RPS 210. On procède donc à l'intégration d'un réseau de pistes cyclables à la conception pour permettre de franchir de façon sécuritaire l'intersection, une fois la construction du terre-plein central achevée.

Figure 4. Participation à la journée portes ouvertes



4. Leçons apprises

Importance des aides visuelles : Il peut être difficile pour les intervenants de visualiser les options de conception.

- L'équipe de conception a eu recours à la vidéo et à des images grand format, ce qui a contribué à promouvoir la compréhension et la participation.

Communication efficace : S'assurer de fournir un raisonnement qui sous-tend les choix de conception.

- Fournir des explications claires et détaillées, ainsi que des fiches d'information pour répondre à des questions précises, comme : « Pourquoi certaines options (p. ex. feux de circulation) n'ont-elles pas été envisagées? ».
- Fournir des renseignements clairs et précis sur les raisons pour lesquelles certaines conceptions d'intersection ne conviennent pas aux routes rurales à haute vitesse. Par exemple, à l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210, la présence limitée d'aménagements routiers et la vitesse élevée des véhicules font en sorte que l'installation de feux de circulation se prête moins à la situation que l'option de conception recommandée.

Canaux de rétroaction diversifiés : Recueil d'une rétroaction exhaustive d'un vaste éventail d'intervenants.

- Utilisation de plusieurs canaux de rétroaction, y compris des sondages, des journées portes ouvertes, des courriels et des appels téléphoniques afin de garantir que tous soient entendus.
- Suivre et consigner les questions reçues par téléphone; utiliser les réponses par courriel pour consigner le niveau de compréhension des questions posées.

Opinions diversifiées : Recueillir les opinions diversifiées et les sentiments forts.

- Pratiquer l'écoute respectueuse; répéter ce qui a été entendu pour renforcer la compréhension.

Figure 5. Participation à la journée portes ouvertes



5. Résumé et prochaines étapes

L'étude de conception fonctionnelle de l'intersection de la RPGC 12 avec la RPS 210 vise à améliorer la sécurité de la circulation et à répondre aux besoins futurs d'une circulation croissante à l'intersection située au sud-ouest de la Ville de Sainte-Anne. Le processus de participation comprenait trois phases. La Phase 1 avait pour objectif de présenter le projet aux intervenants et de recueillir les points de vue initiaux au moyen de rencontres virtuelles et par la collecte de rétroactions. La Phase 2 avait pour objectif de présenter quatre options permettant d'aborder la sécurité et les enjeux opérationnels de l'intersection, et d'organiser des rencontres avec les intervenants et une journée portes ouvertes en vue de recueillir des commentaires. La Phase 3 a permis d'évaluer les options, de discuter de l'option recommandée, la fermeture partielle du terre-plein central (option B), et de recueillir une rétroaction pour contribuer à peaufiner la conception.

La Phase 3 de la participation comprenait des rencontres en personne et virtuelles avec les intervenants, une journée portes ouvertes 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, de « notes de terrain » prises lors des conversations et de cartes annotées des tables lors de la journée portes ouvertes. Cette approche exhaustive a permis d'assurer la prise en compte de points de vue diversifiés au moment de peaufiner l'option de conception recommandée.

La Phase 3 de la participation a permis encore une fois de constater le vif intérêt manifesté par la communauté et les intervenants envers l'étude de conception fonctionnelle. Dans l'ensemble, le niveau de participation a été élevé, et la variété de méthodes de sensibilisation utilisées a contribué à faire connaître l'étude. Les renseignements contextuels sur les feux de circulation ont aidé à faire mieux comprendre les raisons pour lesquelles cette option n'avait pas été sélectionnée comme l'une des quatre options préférées envisagées. À la suite de la journée portes ouvertes au public de la Phase 2 à laquelle de nombreuses personnes ont participé, d'autres membres du personnel technique ont assisté à la journée portes ouvertes de la Phase 3 pour répondre aux questions des intervenants.

Les prochaines étapes comprennent la finalisation de la conception fonctionnelle de l'option recommandée en s'appuyant sur la rétroaction obtenue dans le cadre de la Phase 3, et l'achèvement du rapport final sur la conception. La communication avec le public se poursuivra, et des mises à jour seront publiées sur le site du MTI. On procèdera aux travaux portant sur la conception détaillée et l'acquisition de terrains, d'une durée estimée d'un an, une fois l'étude de conception fonctionnelle acceptée. Les travaux de construction devraient commencer en 2026 ou en 2027, après l'achèvement des travaux portant sur l'acquisition de terrains et la conception détaillée.

Figure 6. Participation à la journée portes ouvertes



Annexe A. Matériel de participation – Phase 3

A.1.1.1 Matériel de participation pour les intervenants

- Avis de la tenue de la journée portes ouvertes
- Résumé sur les feux de circulation

Séance portes ouvertes – Le 6 février 2025

Étude de conception fonctionnelle

Améliorations de l'intersection de la route 12 et de la route 210

Date : jeudi 6 février 2025

Lieu : Club Jovial

157, avenue Centrale
Sainte-Anne (Manitoba)

Heure : De 18 h à 20 h

Les personnes intéressées
peuvent se présenter au moment
qui leur convient.



Contexte du projet :

L'intersection de la route 12 et de la route 210 est un carrefour à niveau situé au sud-ouest de la municipalité rurale de Sainte-Anne. Une augmentation du nombre de collisions a été constatée à cet endroit au cours des cinq dernières années. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est en train de mener une étude de conception fonctionnelle pour améliorer la sécurité de cette intersection. L'étude examinera la géométrie de l'intersection et la façon de gérer le trafic pour réduire le nombre de collisions.

Le Ministère a embauché le fournisseur de services d'ingénierie AECOM pour réaliser l'étude de conception fonctionnelle de l'intersection. Dans le cadre de cette étude, qui a lieu au début du processus de conception, diverses options sont élaborées et évaluées en fonction des analyses et des commentaires du public et des intervenants. Par la suite, une option de conception privilégiée est sélectionnée et peaufinée en vue de créer une conception fonctionnelle définitive.

Le Ministère vous invite à une séance de portes ouvertes où vous pourrez avoir un aperçu du projet, donner et recevoir des avis sur l'option de conception privilégiée et discuter des étapes à venir.

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec les personnes-ressources ci-dessous :

Erin Huck, AECOM
Erin.Huck@aecom.com

Grace Quintana, Transport et Infrastructure Manitoba
Grace.Quintana@gov.mb.ca

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

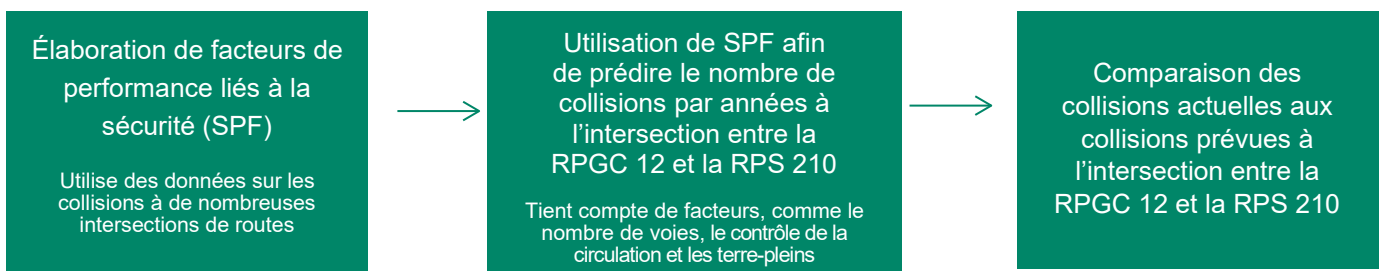
Pourquoi les feux de circulation ne sont-ils pas une des options préférées?

Les feux de circulation ont été analysés comme étant l'une des 11 améliorations possibles de l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210. Nous avons déterminé que les feux de circulation n'étaient pas aussi sécuritaires que les autres options examinées.

Sécurité routière

Comment la sécurité de cette intersection a-t-elle été évaluée?

En s'appuyant sur des données sur les collisions survenues à plusieurs intersections, des experts de la sécurité routière ont élaboré des facteurs de performance liés à la sécurité (Safety Performance Factors, ou SPF) qui permettent de prédire le nombre moyen de collisions par année à un endroit particulier. Cette prédiction est comparée à des données actuelles sur les collisions afin de déterminer s'il existe un problème de sécurité.



Nous avons déterminé qu'il y a eu en moyenne huit (8) collisions par année à l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210 au cours des cinq dernières années, dont **plus de la moitié se sont soldées par des blessures ou des décès**. Le type de collision le plus courant a été la collision « à 90 degrés » (72 %), suivie de la collision « par l'arrière » (15 %). Le nombre de collisions actuelles par année a dépassé de 22 % le nombre prévu de collisions.

Nous avons également examiné des études réalisées aux États-Unis à des intersections comparables où il y a des signaux d'arrêt sur des routes à quatre voies. Ces études démontrent que les taux de collisions à l'intersection entre la RPGC 12 et la RPS 210 sont **plus de six fois plus élevés** que la moyenne en ce qui a trait au nombre de véhicules qui entrent dans l'intersection.

Dans son ensemble, l'analyse de la sécurité montre qu'il existe des problèmes de sécurité à l'intersection de la RPGC 12 et la RPS 210 qui doivent être abordés.

Quelle incidence un feu de circulation aura-t-il sur la sécurité?

Les SPF ont également été utilisés pour prédire le nombre de collisions par année, si l'on remplaçait le signal d'arrêt bidirectionnel par des feux de circulation dans un environnement de conduite rurale similaire. **Comparativement à un signal d'arrêt bidirectionnel typique, les feux de circulation donnent lieu aux collisions prédites suivantes :**

- **Le nombre total de collisions devrait augmenter par plus de quatre fois.**
- **Les collisions se soldant par des blessures ou des décès devraient plus que doubler.**

Pourquoi les feux de circulation sont-ils moins sécuritaires ici?

Les feux de circulation ne réduisent pas le nombre de collisions « à 90 degrés » les plus courantes qui surviennent à cette intersection. Le type de collision « à 90 degrés » a les conséquences les plus graves, par rapport à presque tous les autres types de collision. Lorsque les conducteurs commettent une erreur à des intersections à vitesse élevée signalisées, on peut s'attendre à de mauvais résultats causant des blessures ou le décès. Les professionnels de la conception routière supposent que les conducteurs commettront une erreur à un moment donné. Leurs plans de conception doivent prendre en compte ces erreurs pour que les conducteurs puissent survivre à une collision.

Pourquoi les feux de circulation sont-ils plus sécuritaires à d'autres endroits?

Les feux de circulation sont une option plus sécuritaire dans les endroits où l'on retrouve d'importants développements

en bordure de la route, ou dans des zones urbaines à vitesse réduite. Les développements en bordure de route sont un indice visuel pouvant renforcer la concentration des conducteurs, ce qui se traduit par moins d'erreurs de leur part aux feux de circulation. Dans l'ensemble, on observe de meilleurs résultats au chapitre de la sécurité dans les zones à développement modéré à très élevé. À cet endroit, on retrouve très peu de développement à proximité de la route permettant de renforcer la concentration des conducteurs; des erreurs sont donc plus susceptibles de se produire.

Résumé

Les feux de circulation ne sont pas aussi sécuritaires que d'autres options examinées dans le cadre de l'étude pour le type d'environnement de conduite à l'emplacement du projet. Les feux de circulation n'ont pas été retenus comme l'une des quatre options présentées dans le cadre du processus de participation du public en raison de la hausse prévisible du nombre de collisions, par rapport aux autres options envisagées.



A.1.1.2 Matériel de participation pour la journée portes ouvertes

- Scénarimages de la journée portes ouvertes

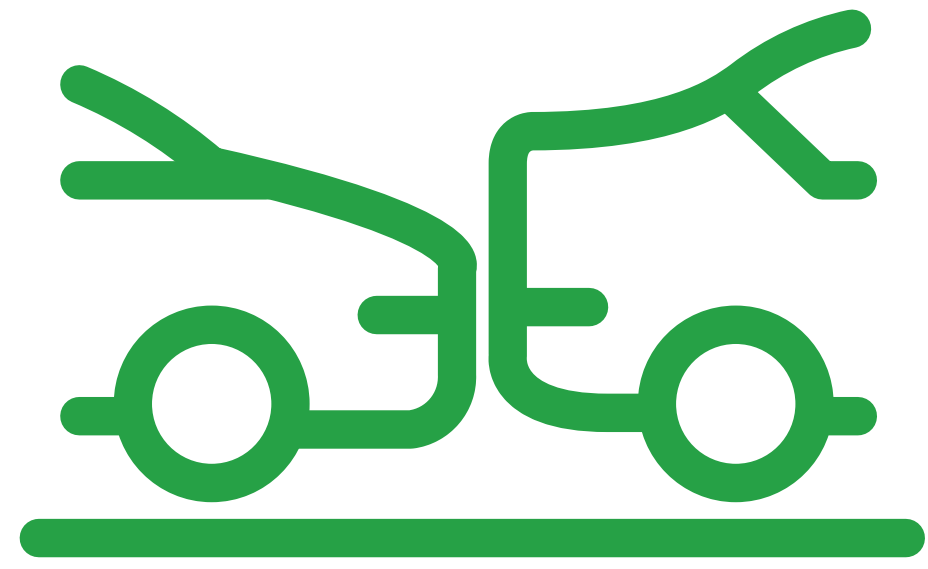
Améliorations de l'intersection entre la route 12 et la route 210

Étude de conception fonctionnelle

Séance portes ouvertes

Février 2025

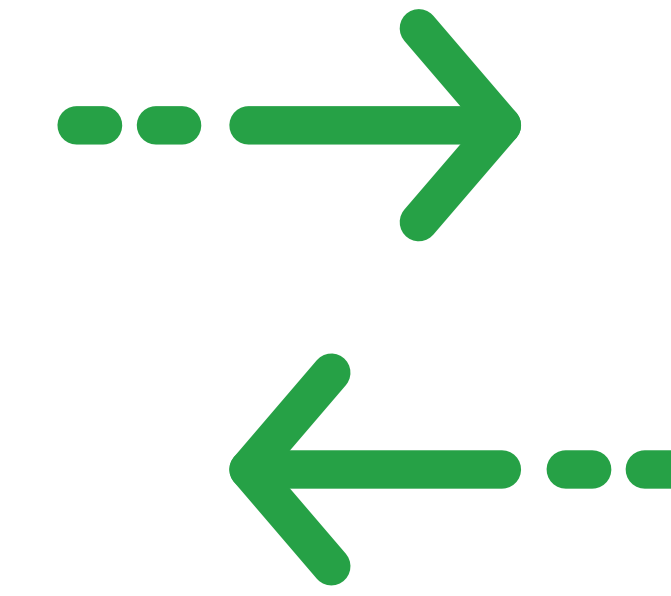
Objectifs de l'étude



Les collisions ont augmenté au cours des cinq dernières années à l'intersection entre la route provinciale à grande circulation 12 et la route provinciale secondaire 210.

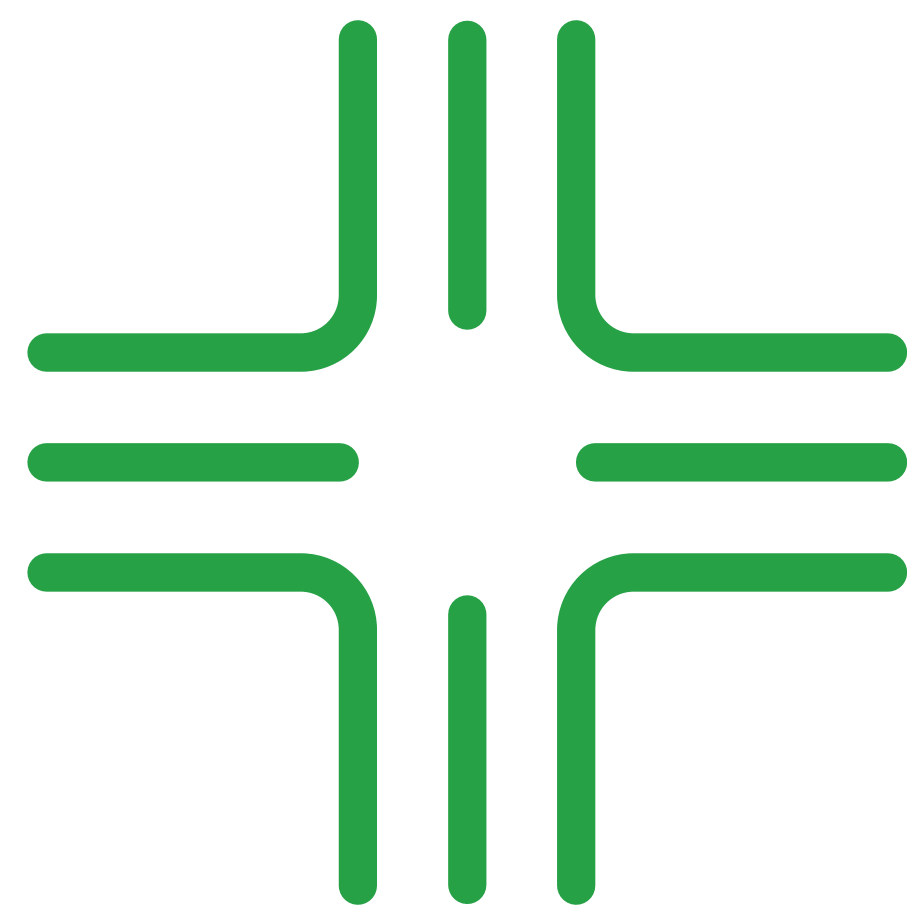


Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est en train de mener une étude de conception fonctionnelle pour améliorer la sécurité de cette intersection.

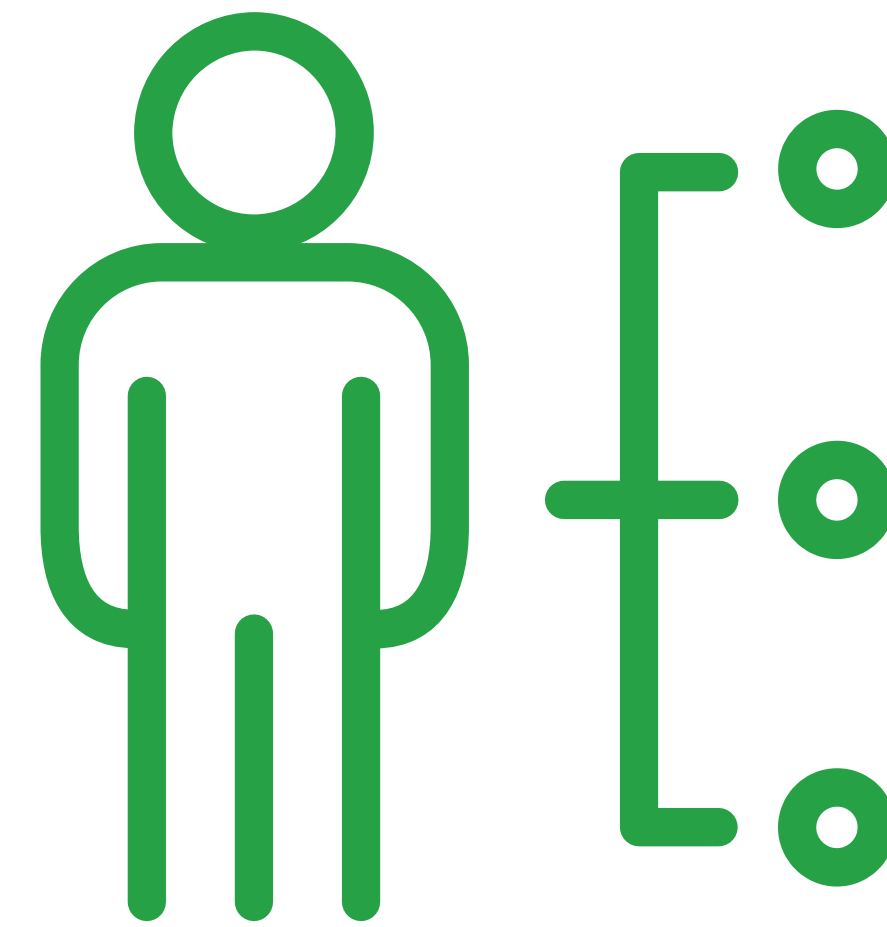


L'étude examinera la géométrie de l'intersection et la façon de gérer le trafic pour réduire le nombre de collisions.

La séance portes ouvertes a pour **objectifs** de :



Donner un aperçu du projet

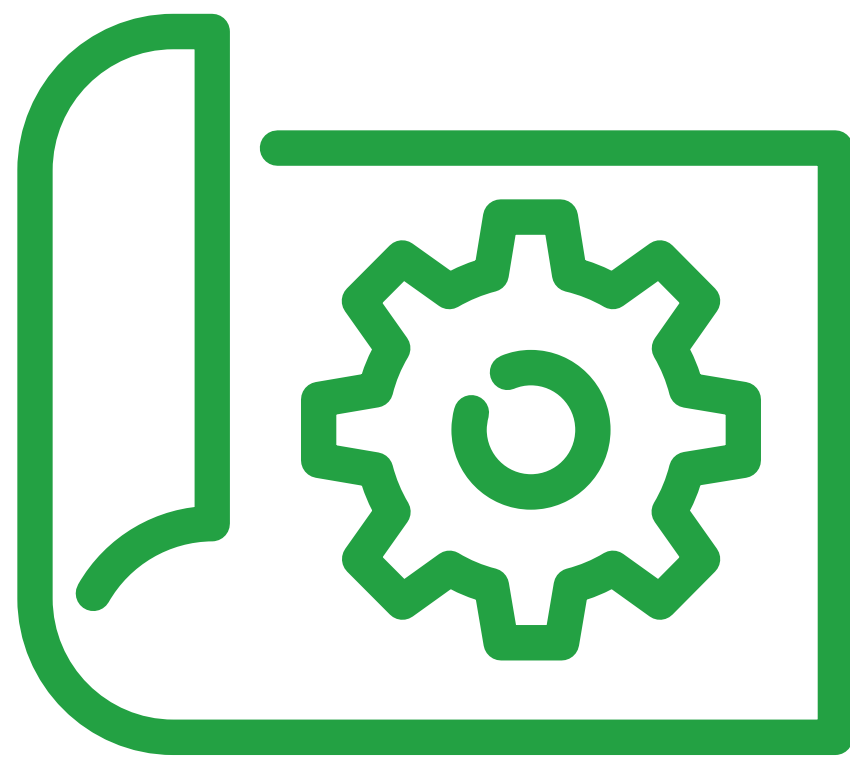


Présenter l'option de conception recommandée



Recevoir des avis sur l'option de conception recommandée

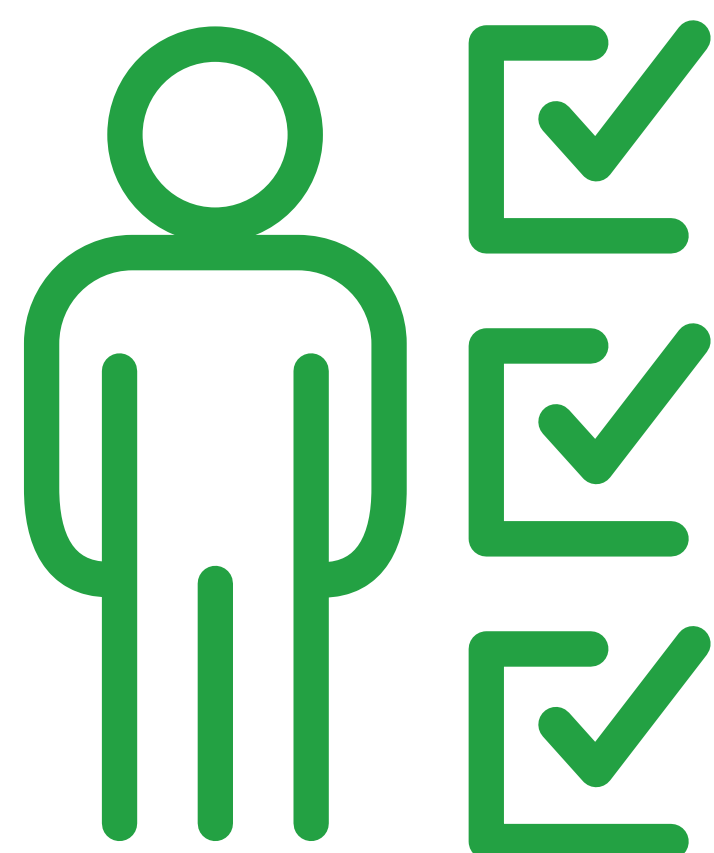
Qu'est-ce que la conception fonctionnelle?



La conception fonctionnelle est une phase d'aménagement préliminaire qui traite des problèmes de circulation et de sécurité.



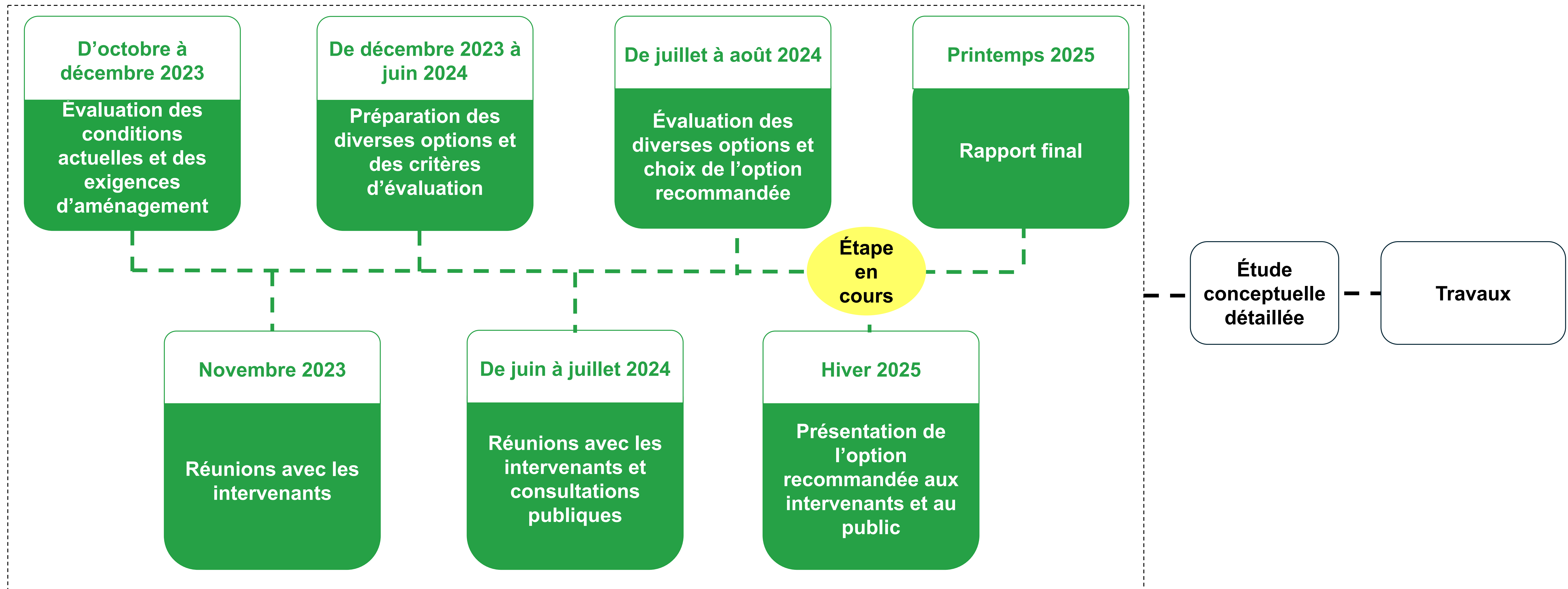
Plusieurs options différentes sont élaborées et évaluées en fonction des analyses et des commentaires du public et des intervenants.



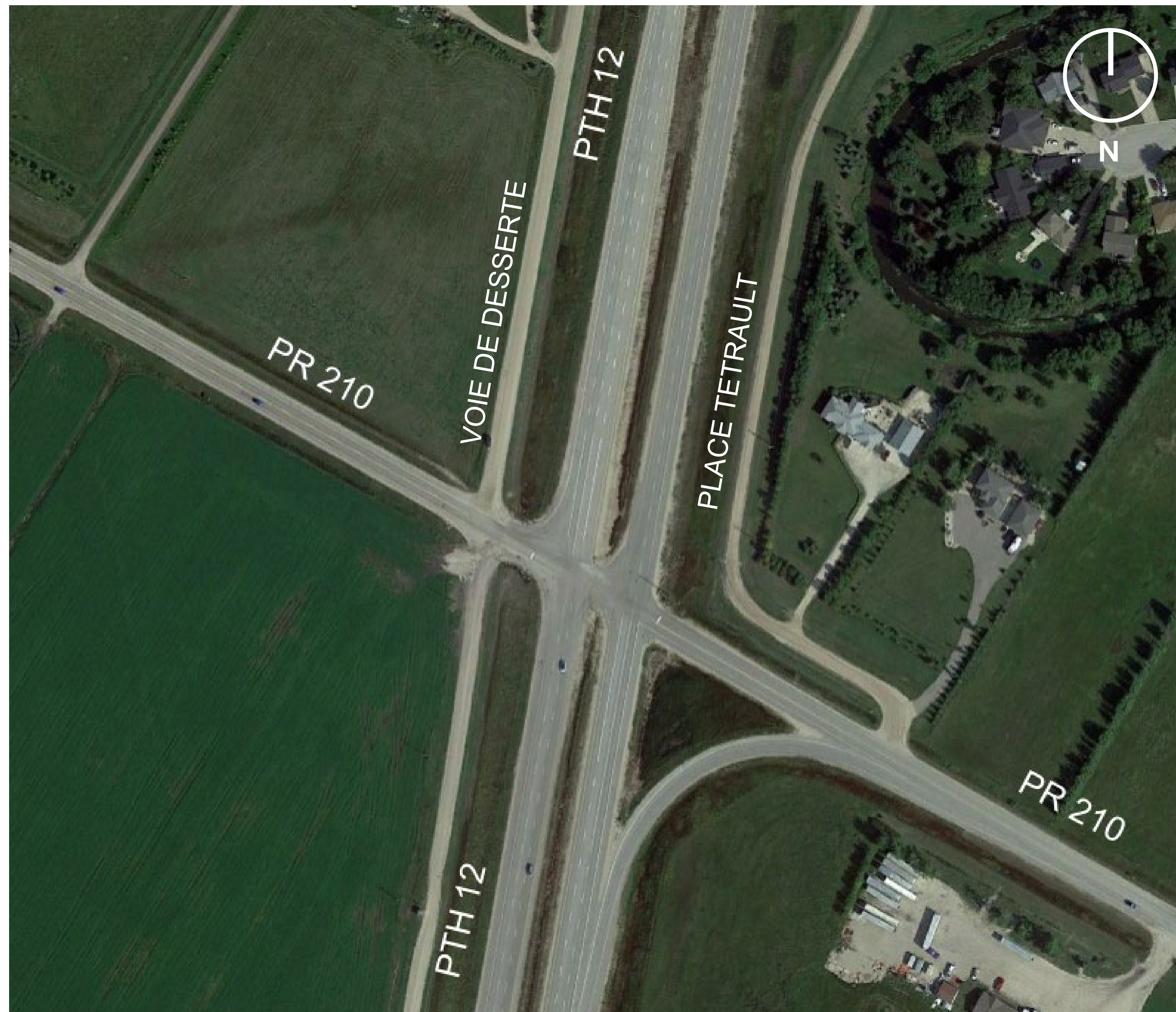
Selon le résultat des évaluations, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba sélectionnera une option de conception recommandée et apportera les dernières touches à la conception fonctionnelle.

Calendrier de l'étude

Étude de conception fonctionnelle



Route 12 actuelle à l'intersection avec la route 210



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

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

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

- Améliorations géométriques de l'intersection actuelle
- Amélioration de 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
- **Carrefour giratoire**
- Demi-tour au terre-plein central
- Feux de circulation

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

Quatre options ont été retenues en vue d'une analyse plus poussée, car elles permettraient 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)

Option 3

Fermeture
complète du
terre-plein
central

Option 4

Carrefour
giratoire

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

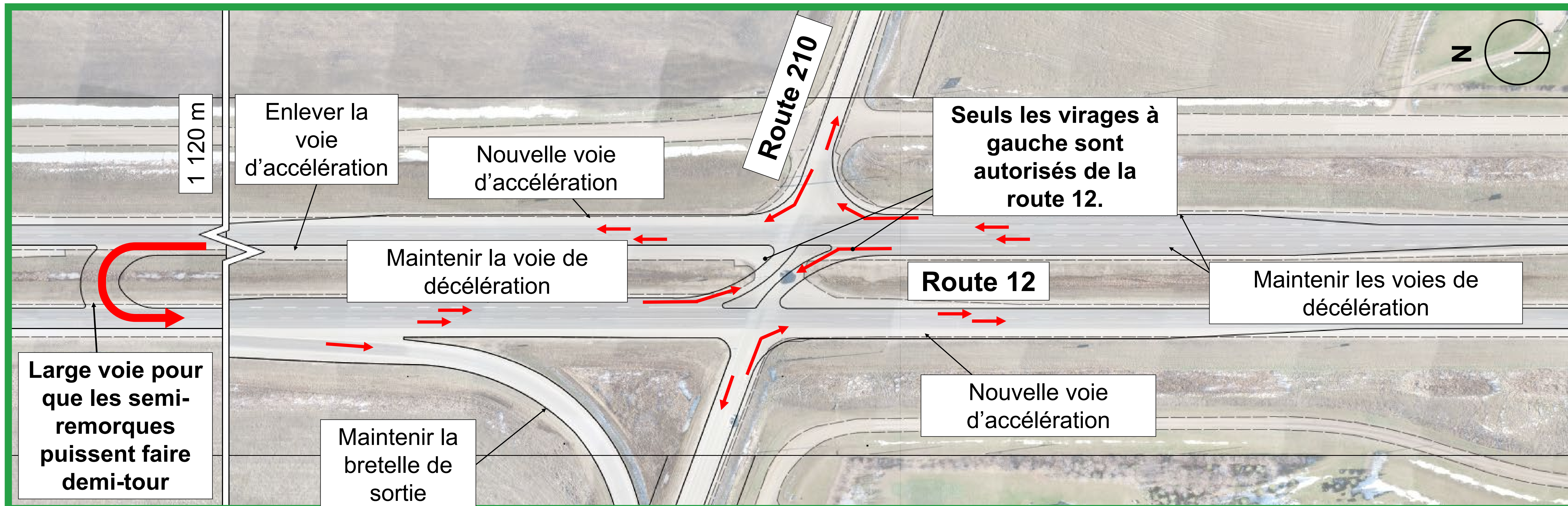
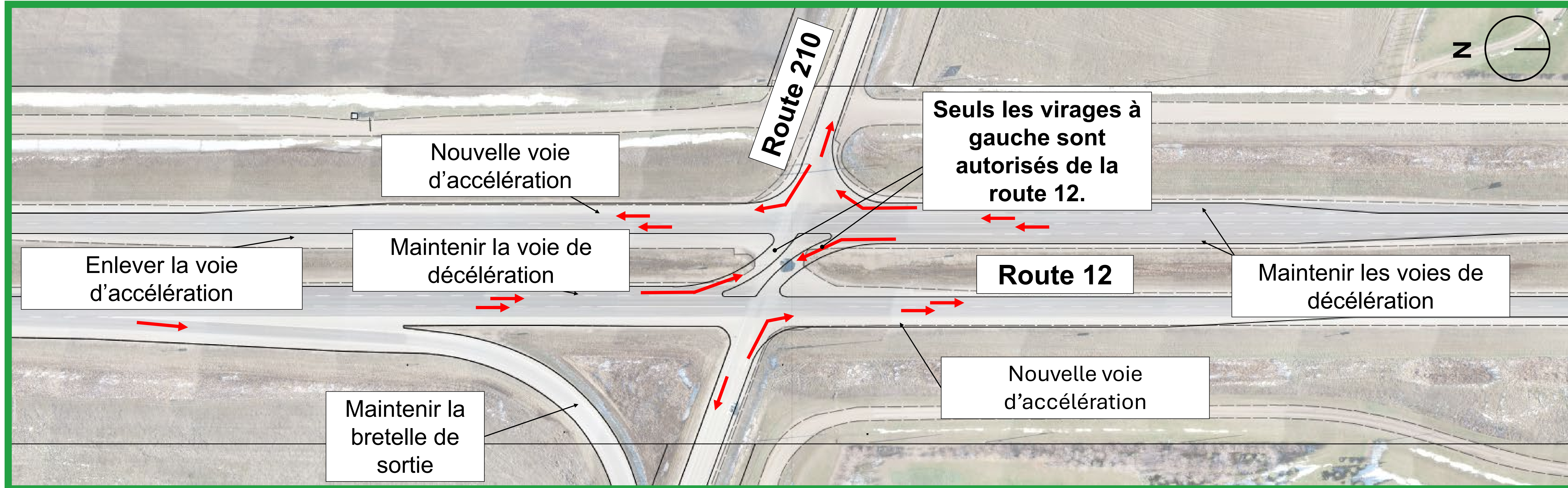
Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central (option B)



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

* Voir la diapositive concernant le détour.

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

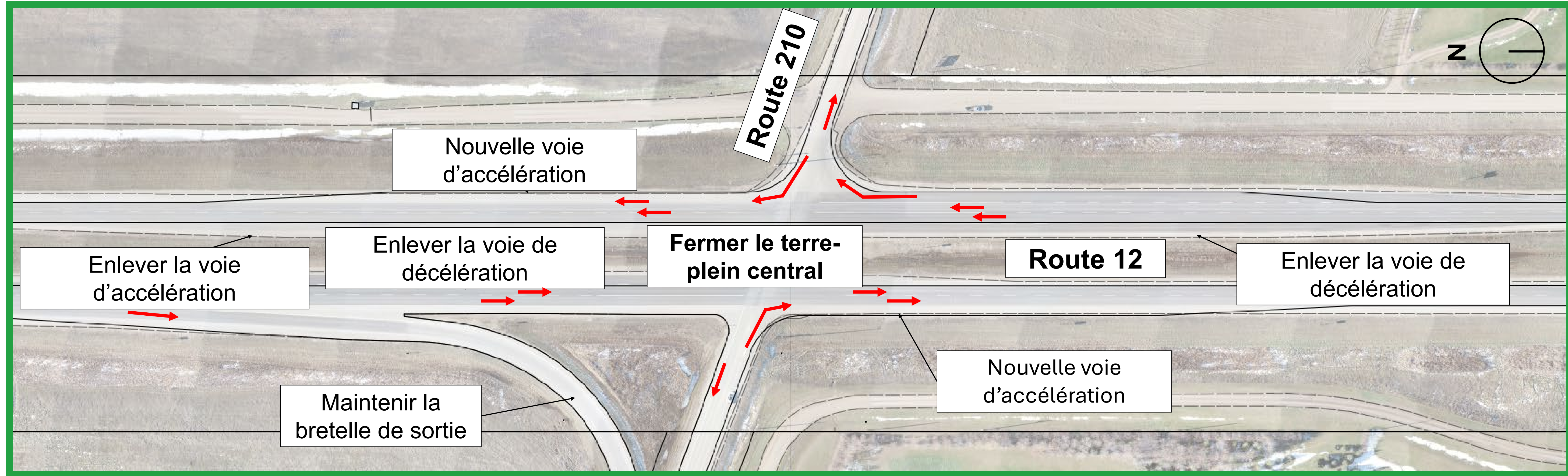


Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central

Option 4 : Carrefour giratoire

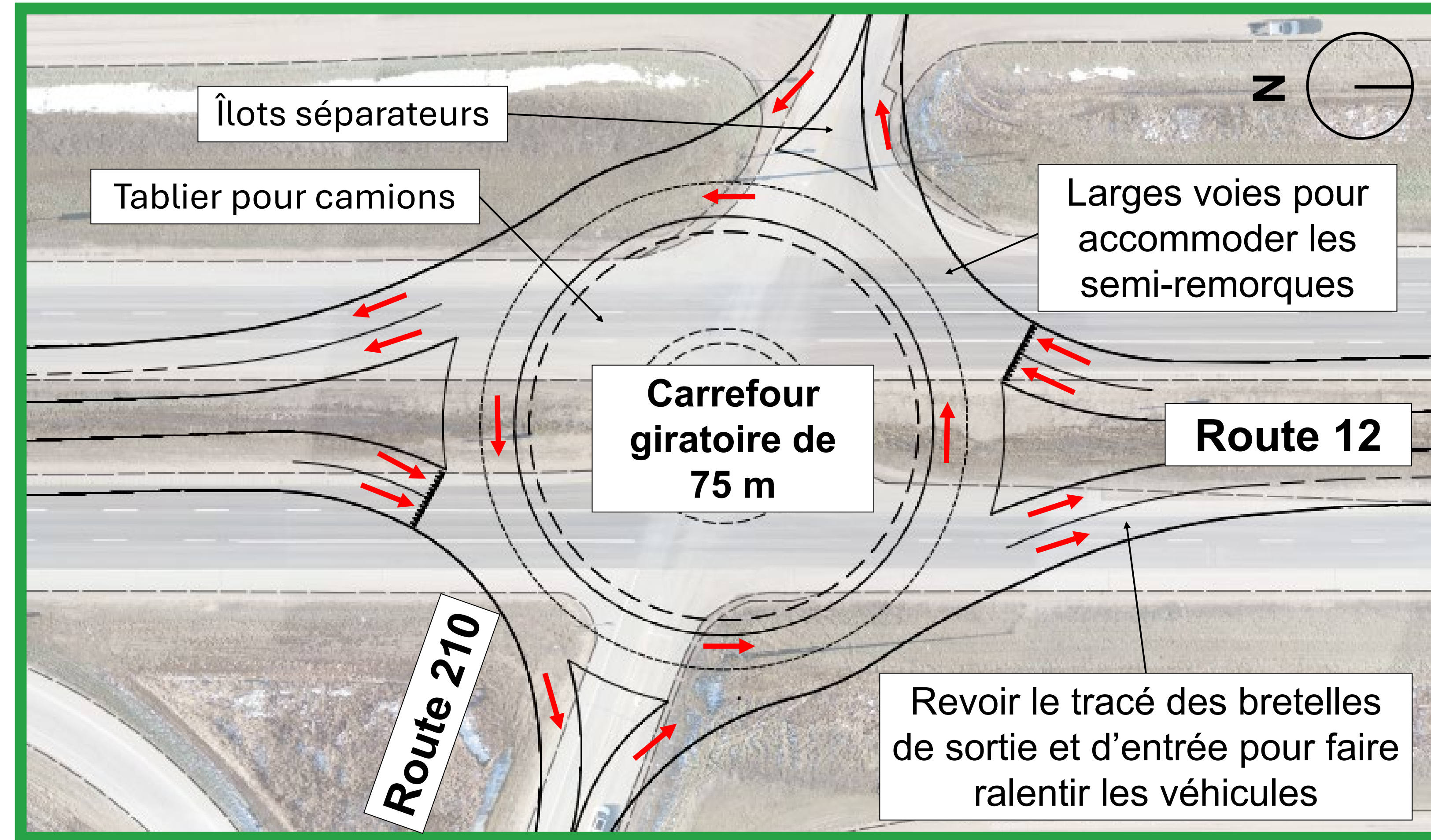
Option 3
Fermeture complète du terre-plein central

* Voir la diapositive concernant le détour.



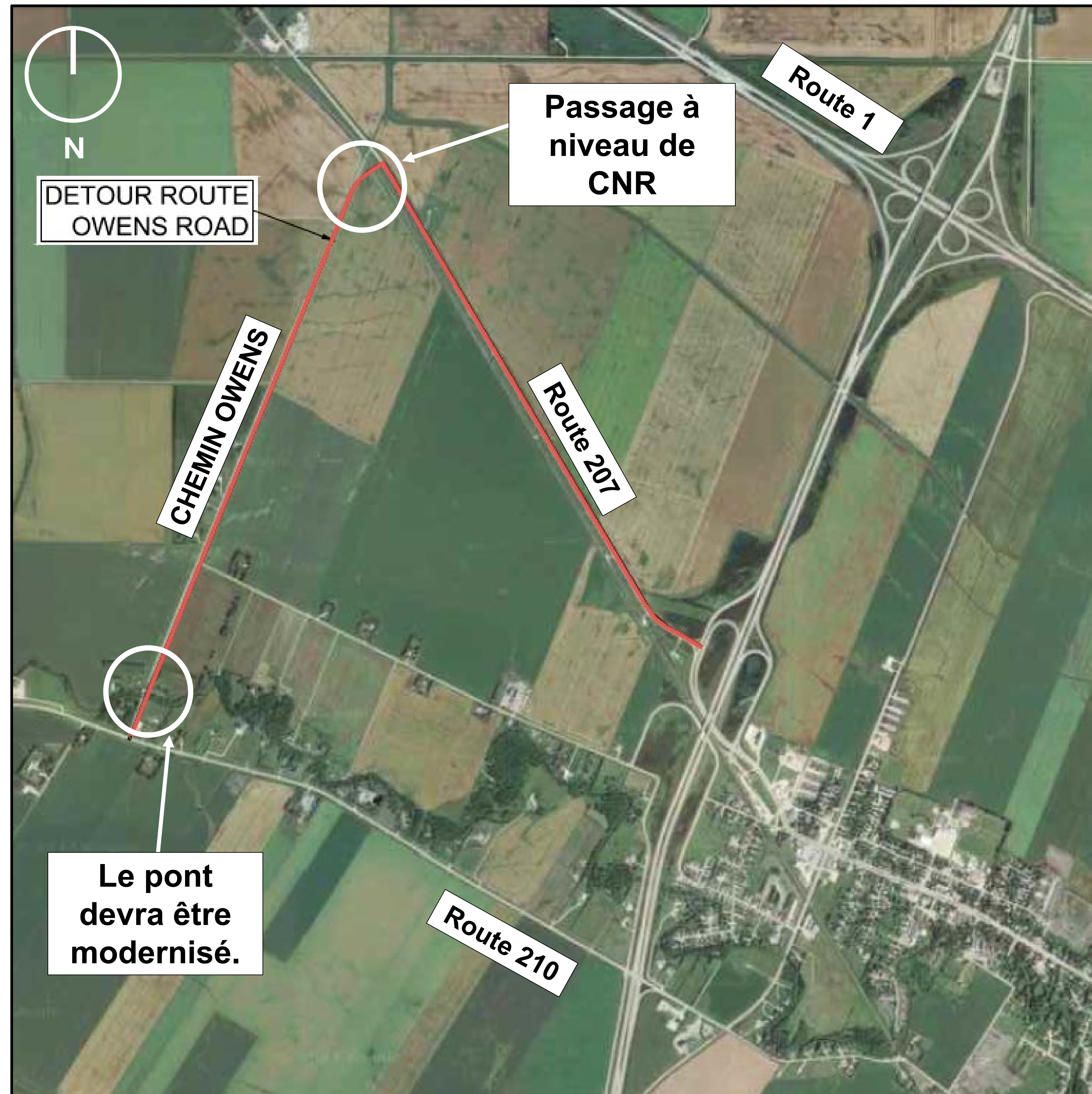
Option 4
Carrefour giratoire

Réduire la vitesse de la route 12 à 80 km/h



Réduire la vitesse de la route 12 à 80 km/h

Détour à l'ouest



Si l'option 1 ou 3 est retenue, il faut prévoir un trajet de détour pour les véhicules circulant sur la route 210 en direction est.

- Les véhicules circulant sur la route 210 en direction est peuvent seulement tourner à droite sur la route 12.
- Les véhicules qui circulent vers l'est sur la route 210 et qui souhaitent se diriger vers le nord sur la route 12 doivent faire un détour de 6,9 km jusqu'à l'échangeur de la route 207.
- Actuellement, la chaussée sur laquelle passe le détour est principalement en gravier; elle devra être asphaltée.
- Une modernisation du pont sur le chemin Owens sera nécessaire.
- Il faudra peut-être revoir légèrement le tracé de l'intersection entre le chemin Owens et la route 207 pour réduire l'angle oblique.

Pourquoi les feux de circulation ne font-ils pas partie des options privilégiées?



L'option d'ajouter des feux de circulation en vue d'améliorer l'intersection entre la route 12 et la route 210 a été étudiée. Il a toutefois été déterminé qu'il existait des options plus sécuritaires qui seraient également efficaces pour prendre en charge une éventuelle augmentation du volume de circulation.

Pourquoi les feux de circulation sont-ils moins sécuritaires à cette intersection?

- Les feux de circulation sont efficaces aux endroits où les bords de route sont largement aménagés. Un tel aménagement donne aux automobilistes des signaux visuels qui favorisent leur vigilance et réduisent les erreurs.
- À l'intersection entre la route 12 et la route 210, l'aménagement des bords de route est quasi absent et les erreurs sont plus susceptibles de se produire.
- L'installation de feux de circulation à cet endroit risque d'**au moins quadrupler** le nombre total de collisions et de doubler le nombre de collisions causant des blessures ou des décès.
- De plus, les feux de circulation ne réduisent pas les risques de collisions à angle droit, qui sont les plus fréquentes à cette intersection et ont les conséquences les plus graves.

Matrice d'évaluation

Une matrice d'évaluation a été élaborée en vue de sélectionner l'option de conception recommandée. Cette matrice comprend des critères classés en deux catégories :



INGÉNIERIE

- Sécurité
- Circulation routière
- Prise en charge de véhicules surdimensionnés (p. ex., machinerie lourde agricole)
- Coût en capital
- Entretien en hiver
- Services publics



SOCIOÉCONOMIQUE (ET ENVIRONNEMENTAL)

- Acquisition de terres
- Effets sur les usagers de la route et les propriétaires fonciers avoisinants
- Effets sur l'environnement
- Conséquences des échéances de mise en œuvre
- Avis des intervenants et du public

Une pondération a été appliquée à chacun des critères en fonction de leur importance relative. Une note a ensuite été attribuée à chaque critère.

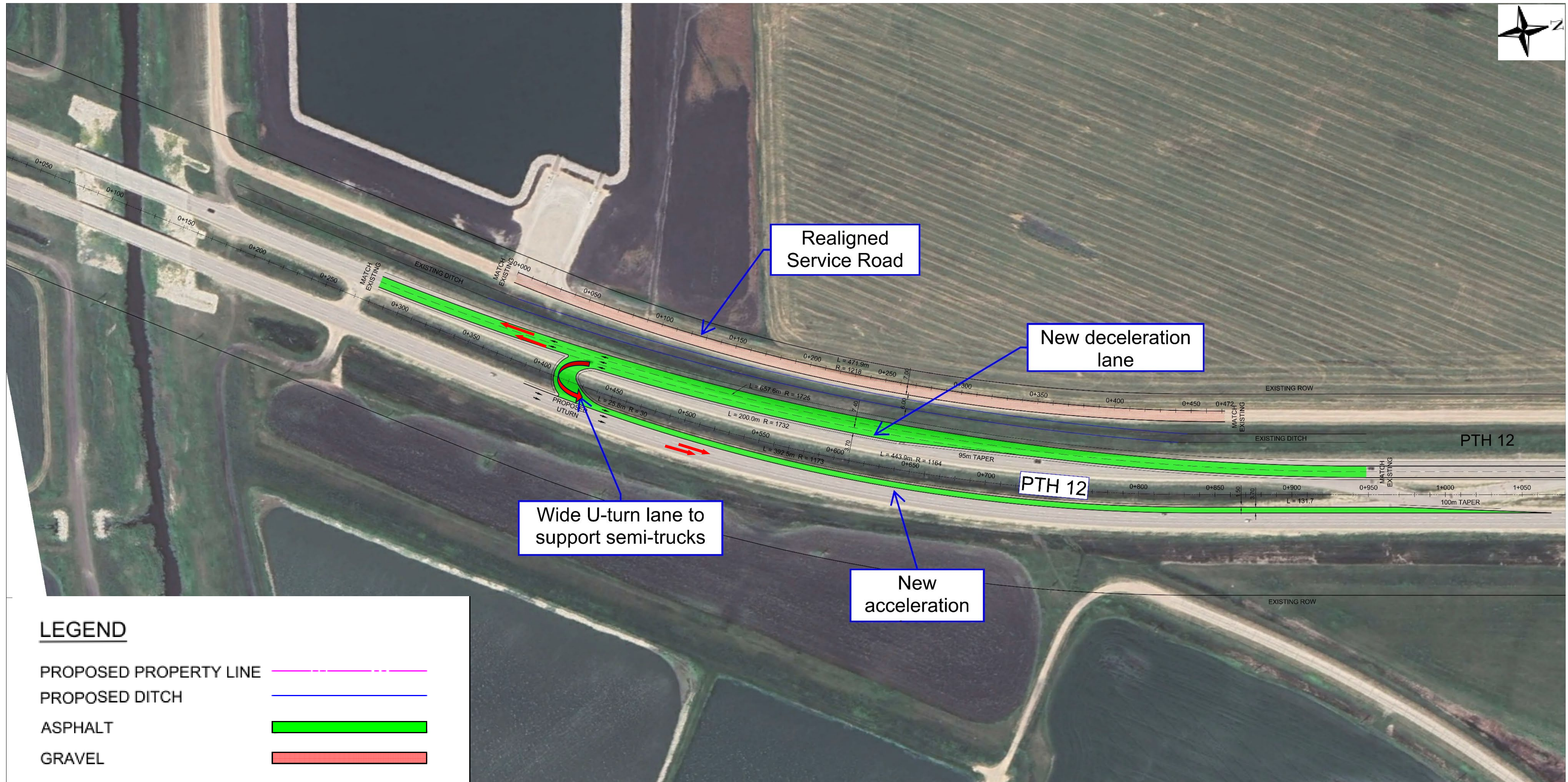
Résultats selon la matrice d'évaluation

PTH 12 at PR 210 Functional Design Study

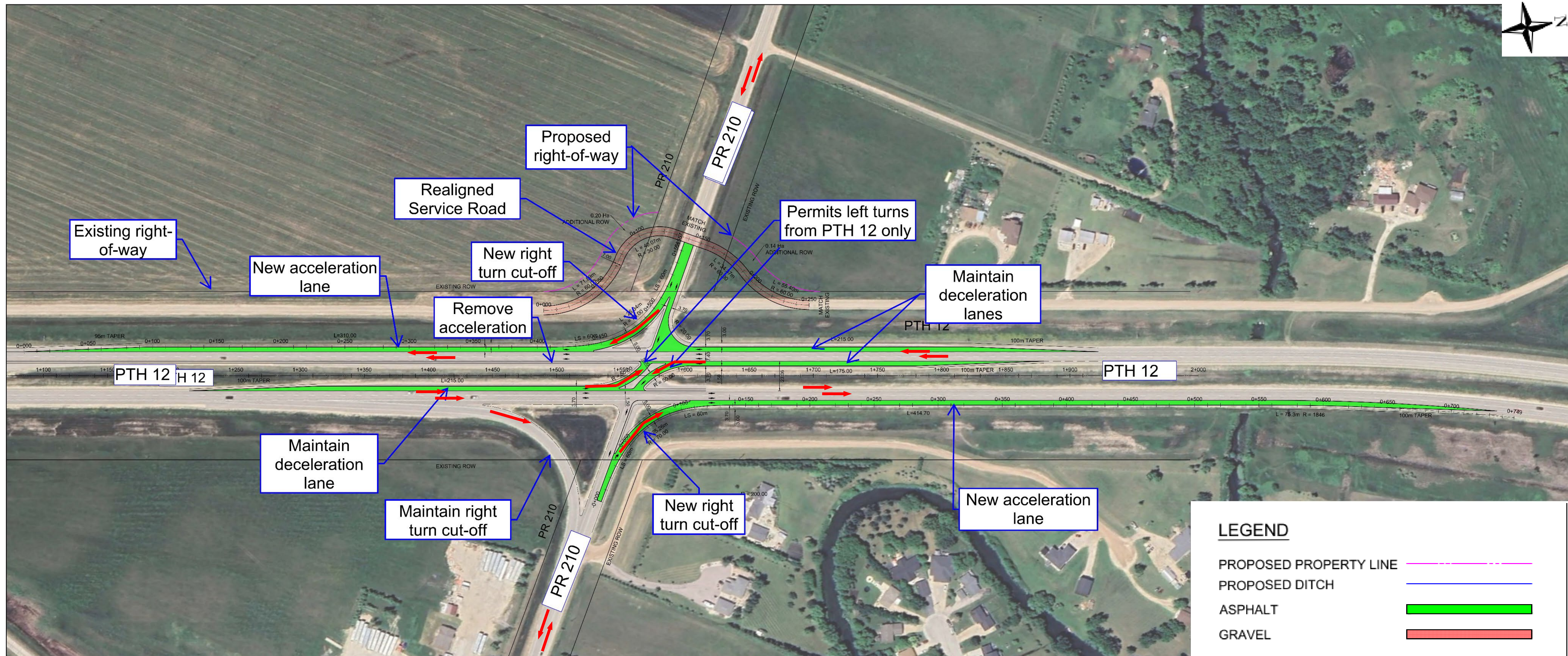
Preferred Alternative Evaluation Results

Evaluation Criteria	Alt 1: Median Half Closure Option A	Alt 2: Median Half Closure Option B	Alt 3: Median Full Closure	Alt 4: Roundabout
Engineering Subtotal	14.8	18.5	17.3	16.0
Socio-Economic Subtotal	9.9	11.0	10.9	12.0
Total	24.7	29.5	28.2	28.0

Plan de la conception fonctionnelle recommandée



Plan de la conception fonctionnelle recommandée



Effets sur l'intersection entre la route 207 et la route 210

- Les intervenants et le public ont demandé si l'amélioration de l'intersection entre la route 12 et la route 210 allait avoir un effet sur l'intersection entre la route 207 et la route 210, qui se situe dans la municipalité rurale de Sainte-Anne.
- En réponse à cette question, AECOM a mené des analyses de circulation supplémentaires pour l'intersection entre la route 207 et la route 210 selon les conditions suivantes :
 - Les conditions de trafic actuelles (2024);
 - Les conditions de trafic prévues (2043);
 - Les conditions de trafic prévues (2043) après la mise en œuvre de l'option recommandée.
- Selon les résultats de ces analyses, la mise en œuvre des améliorations à l'intersection entre la route 12 et la route 210 **améliorera les conditions de trafic** à l'intersection entre la route 207 et la route 210. Plus spécifiquement, la circulation redirigée à l'échangeur de la route 207 réduira le nombre de virages à gauche en direction ouest, ce qui améliorera le contrôle de la circulation routière en général.

Commentaires



Veillez nous faire part de tout autre commentaire ou de toute autre question au sujet de l'option de conception recommandée.

Prochaines étapes

Février 2025

**Examen des
avis sur
l'option de
conception
recommandée**

Printemps 2025

**Finalisation
de la
conception
fonctionnelle
et
présentation
du rapport
final**

Merci

Merci d'avoir participé à la phase 3 de la consultation sur l'étude de conception fonctionnelle de l'intersection entre la route 12 et la route 210.

Pour tout renseignement ou toute question, veuillez vous adresser à :

Erin Huck, Soutien à la consultation
Courriel : Erin.Huck@aecom.com

Erin Huck, UPC, membre de l'ICU
99, promenade Commerce
Winnipeg (Manitoba) R3P 0Y7