

Étude d'aménagement fonctionnel sur les améliorations possibles de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5

CYCLE 2A
RÉUNIONS AVEC LES TITULAIRES DE DROITS ET LES
PARTIES PRENANTES

AUTOMNE 2024



Bienvenue

- Bienvenue au deuxième cycle de consultation sur l'étude d'aménagement fonctionnel des améliorations de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- L'équipe de projet a déjà réalisé des consultations avec la collectivité en juillet 2024.
- L'image ci-contre montre la zone générale visée par l'étude.
- Les prochaines diapositives présentent un survol du processus d'étude et de ses objectifs.
- Cette consultation vise à :
 - faire le point sur le projet;
 - permettre aux participants de mieux comprendre les options du projet;
 - faire part de l'évaluation préliminaire des options pour l'intersection;
 - fournir des renseignements importants sur les prochaines étapes du projet.



Équipe de projet



Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

Maître de l'ouvrage



WSP

Firme de génie-conseil

Larry Halayko, gestionnaire de projet



Landmark Planning & Design

Services de consultation du public et des parties prenantes

Donovan Toews, responsable de la consultation

But du projet

- L'étude d'aménagement fonctionnel vise à sélectionner une option d'aménagement qui améliorera la sécurité à l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- En juin 2023, cette intersection a été le site d'une collision majeure qui a coûté la vie à 17 personnes et qui en a touché plusieurs autres. D'autres collisions se sont produites depuis ce temps.
- Le gouvernement du Manitoba s'efforce de prêter main-forte aux personnes touchées par la collision et de déterminer les mesures préventives nécessaires pour éviter d'autres accidents.



Intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 en direction nord.

Stratégie de sécurité routière

- En juin 2023, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba a commencé à élaborer une stratégie sur la sécurité routière afin d'établir les améliorations potentielles et de se pencher sur les caractéristiques en matière d'ingénierie et de sécurité routière de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- Dans la foulée de la stratégie, le gouvernement du Manitoba a entrepris un examen des normes de sécurité qui a entraîné la remise en état ou le renforcement de certaines mesures de sécurité en place.
- Parmi les travaux d'amélioration de la sécurité effectués à l'intersection, notons :
 - ✓ l'installation de panneaux « Intersection importante » dotés de feux orange clignotants;
 - ✓ l'installation d'autres panneaux de limite de vitesse;
 - ✓ la remise en état des ralentisseurs sonores transversaux installés sur la route provinciale à grande circulation 5;
 - ✓ la remise en état des marques routières à l'intersection;
 - ✓ le remplacement des panneaux de signalisation.



Marques routières remises en état à l'intersection.



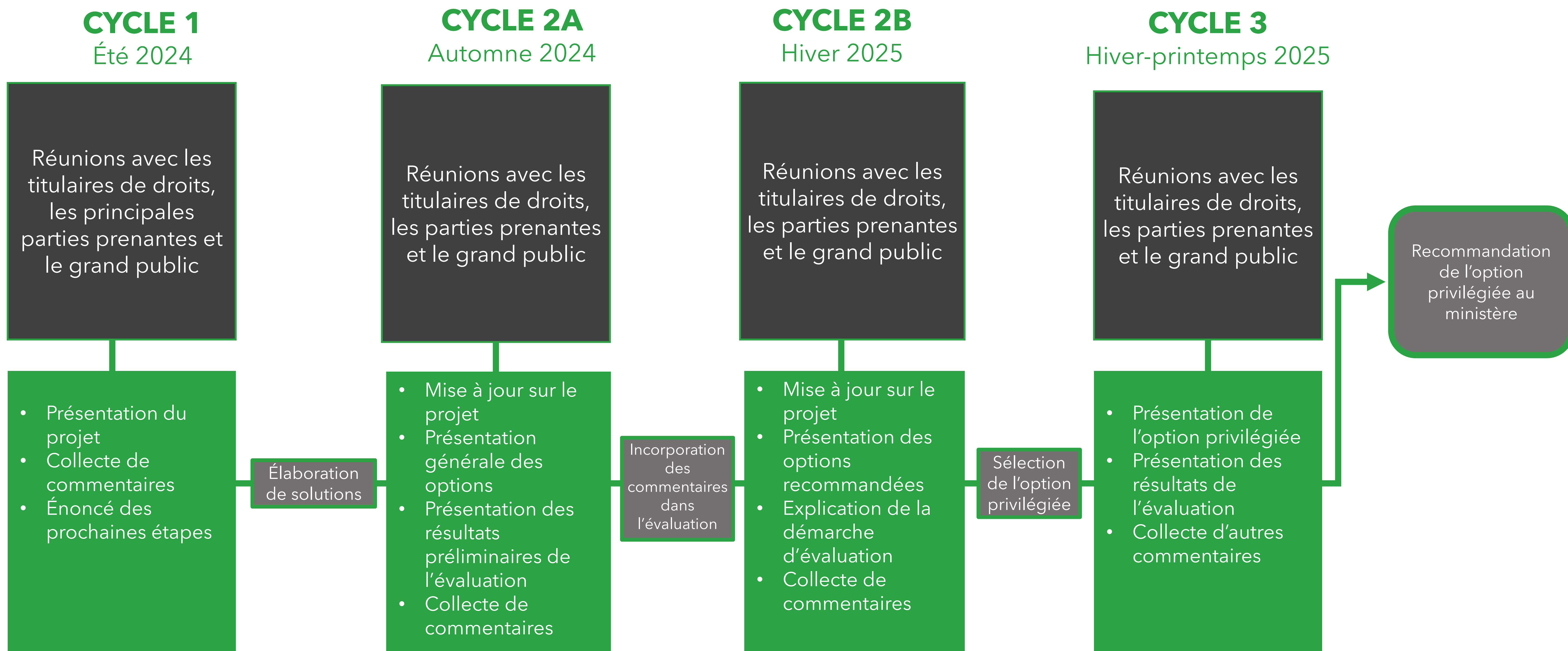
Ralentisseurs sonores remis en état en direction nord et sud.

Étude de sécurité des routes en service

- Après son examen des normes de sécurité, le ministère a mené une étude de sécurité des routes en service dans le but de cibler les problèmes de sécurité associés à l'intersection et de suggérer des améliorations de la sécurité.
- Cette étude comportait plusieurs volets, dont une enquête sur le terrain préliminaire, une analyse opérationnelle et une analyse de sûreté, et la formulation de recommandations ou de contre-mesures.
- L'une de ces recommandations était la création d'une stratégie de mise en œuvre pour déterminer les options permettant d'améliorer la sécurité à court, à moyen et à long terme.
- Le ministère s'emploie à appliquer l'ensemble de ces recommandations, notamment l'élaboration de la présente étude d'aménagement fonctionnel.

Processus de mobilisation

Le schéma ci-dessous illustre le processus de mobilisation :



NOUS SOMMES ICI

Étude d'aménagement fonctionnel sur les améliorations possibles de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5

Titulaires de droits et parties prenantes potentiels

Ce projet est susceptible d'avoir une incidence sur la vie de nombreuses personnes et de divers groupes, qui s'y intéresseront :

- les familles et les collectivités touchées;
- les résidents et les propriétaires fonciers locaux;
- les exploitations agricoles adjacentes;
- les fournisseurs de services d'urgence;
- la Manitoba Trucking Association;
- les titulaires de droits, notamment la Première Nation de Swan Lake et la Fédération métisse du Manitoba;
- les municipalités locales, notamment la municipalité rurale de North Cypress-Langford et la ville de Carberry;
- les propriétaires d'entreprise;
- les divisions scolaires locales;
- les services publics dans le secteur;
- les sentiers ou les groupes récréatifs locaux;
- les autres parties reconnues au cours du processus de mobilisation.

Intérêts des titulaires de droits et des parties prenantes

L'équipe de l'étude doit tenir compte, dans son processus d'aménagement, d'un éventail de facteurs, dont les suivants :

- la sécurité et l'historique des collisions;
- le contrôle de la circulation, y compris le débit routier;
- l'utilisation locale des terres et les schémas d'accès;
- les conséquences sur les terres et les résidences environnantes;
- l'infrastructure existante;
- les services publics;
- les répercussions environnementales;
- les considérations culturelles et patrimoniales;
- les accès et les services d'urgence;
- les coûts d'immobilisations et d'entretien;
- les autres facteurs susceptibles d'être évoqués durant le processus de mobilisation, y compris les points de vue des parties prenantes et des titulaires de droits sur ces sujets et d'autres thèmes.



Intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 en direction est.

Ce que nous avons entendu

Pendant le premier cycle des séances de mobilisation en juillet 2024, les participants ont fait part de commentaires. Les thèmes des commentaires suivants sont considérés comme des points de vue importants que l'équipe de l'étude devrait examiner attentivement :

- Des préoccupations concernant la sécurité pour tous les types d'utilisateurs de la route
- Des suggestions pour réduire la limite de vitesse à l'intersection
- Des préoccupations sur la visibilité routière et les conditions de conduite pendant toutes les saisons
- Des préoccupations concernant la réduction de la vitesse de la circulation sur les routes majeures
- Des suggestions pour que la voie médiane et les voies de virage puissent accueillir des semi-remorques
- Des suggestions pour des haltes routières et des stationnements de camions
- Des préoccupations concernant la nécessité pour les conducteurs d'être sensibilisés à l'utilisation de certains types d'intersections
- Des suggestions pour que les conducteurs comprennent facilement l'intersection
- Des suggestions pour créer des approches d'intersection uniformes à l'échelle du Manitoba
- Le souhait de maintenir l'accès aux résidences et aux terres agricoles pendant et après la construction
- Des préoccupations concernant l'empiètement sur les terres et les répercussions sur les systèmes d'irrigation
- Des préoccupations concernant le dégagement et l'entretien difficiles à certains types d'intersections

Approche du Système sûr

- L'approche du Système sûr est un cadre adopté par l'Association des transports du Canada afin d'accroître la sécurité routière.
- Dans le but de promouvoir les pratiques exemplaires, les options d'aménagement de l'intersection s'appuieront sur l'approche du Système sûr.
- L'approche reconnaît que les gens font des erreurs et que les routes devraient être conçues de manière à réduire les conséquences de ces erreurs.



Approche du Système sûr

Cette diapositive contient de l'information sur les principaux éléments de l'approche du Système sûr qui concernent l'aménagement routier et qui orienteront l'étude d'aménagement fonctionnel.

APPROCHE DU SYSTÈME SÛR



Conception routière sûre

Les aménagements doivent permettre aux usagers de la route :

- de prendre des décisions;
- de réagir et de rattraper leurs erreurs;
- de survivre aux collisions en cas d'erreur.

OBJECTIF : Des aménagements qui protègent contre les erreurs

Vitesses sûres

Les automobilistes ajustent leur vitesse en fonction d'indices visuels :

- le profil transversal de la route;
- la présence d'entrées et d'intersections;
- l'utilisation des terres environnantes;
- les panneaux de limites de vitesse.

OBJECTIF : Vitesses ni trop élevées ni trop variables

Aménagement sûr du territoire

L'approche favorise l'aménagement à proximité des routes tout en promouvant la sécurité de différents moyens :

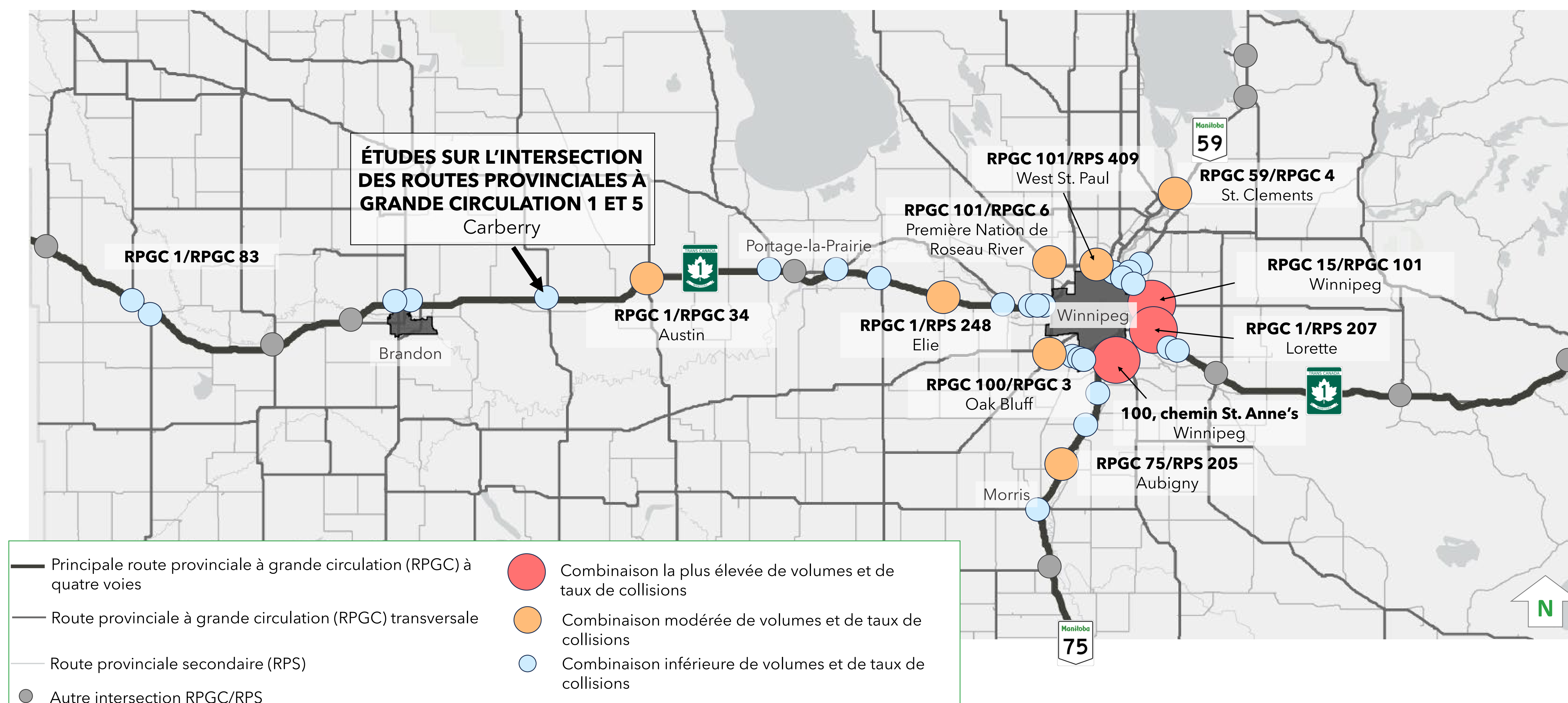
- l'aménagement foncier provincial;
- les normes de gestion relatives aux entrées et aux intersections;
- les études sur les répercussions de la circulation.

OBJECTIF : La réduction des conflits et le contrôle des déplacements

Contexte routier régional

La carte ci-dessous illustre le contexte routier régional entourant l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.

- Cette carte illustre les intersections le long des routes provinciales à grande circulation 1, 75 et 59
- Les intersections sont classées selon le taux de collisions par rapport aux volumes de circulation
- Les intersections ayant la combinaison la plus élevée de volumes de circulation et de taux de collisions sont indiquées en rouge
- Le ministère utilise cette information pour éclairer les décisions concernant les améliorations à apporter à chacune des intersections



Options d'intersection

Dans l'étude de sécurité des routes en service, il était recommandé d'entreprendre une étude d'aménagement fonctionnel pour évaluer les options d'aménagement de l'intersection.

- Différents types d'intersections pourraient être aménagées afin d'améliorer la sécurité à l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- Chaque option présente des avantages et des inconvénients que l'équipe de l'étude évalue. Les commentaires des titulaires de droits et des parties prenantes viennent compléter les considérations d'ordre technique de l'évaluation.
- La prochaine diapositive illustre les options d'intersection suivantes ainsi que d'autres types d'intersections :

Options d'intersection

1. Échangeur à niveaux séparés
2. Intersection élargie + voies auxiliaires
3. Intersection avec demi-tour restreint
4. Intersection divisée
5. Intersection à feux

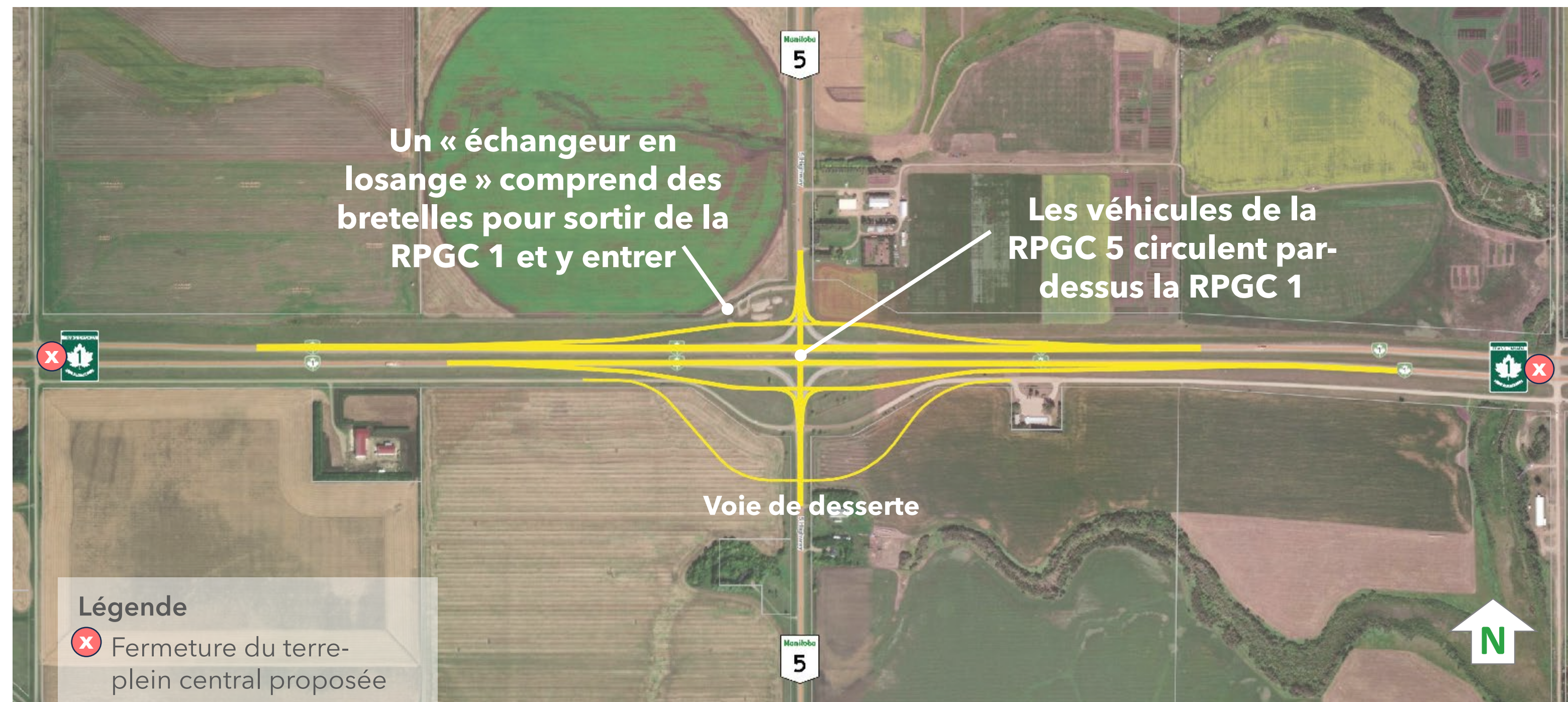
Autres types d'intersections :

- Carrefour giratoire
- Bretelle de virage à gauche indirect
- Intersection avec demi-tour au terre-plein central
- Intersection en T avec décalage

Options d'intersection

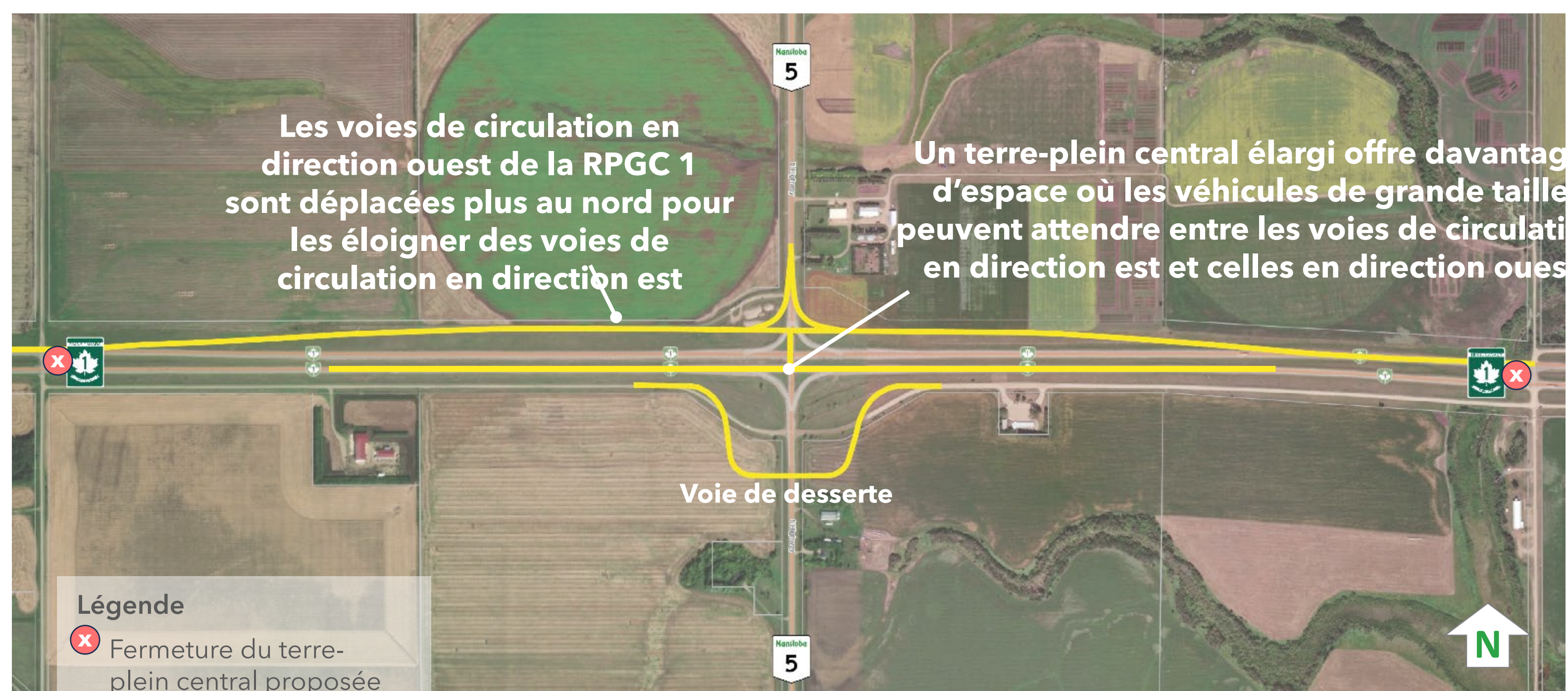
Cette diapositive explique les options d'intersection qui feront l'objet d'une évaluation plus approfondie. Les avantages et les inconvénients de chacune des options figurent dans des diapositives ultérieures.

1. Échangeur à niveaux séparés



- Un échangeur sépare complètement les déplacements sur la route principale, réduisant les risques de collision grave.

2. Intersection élargie + voies auxiliaires

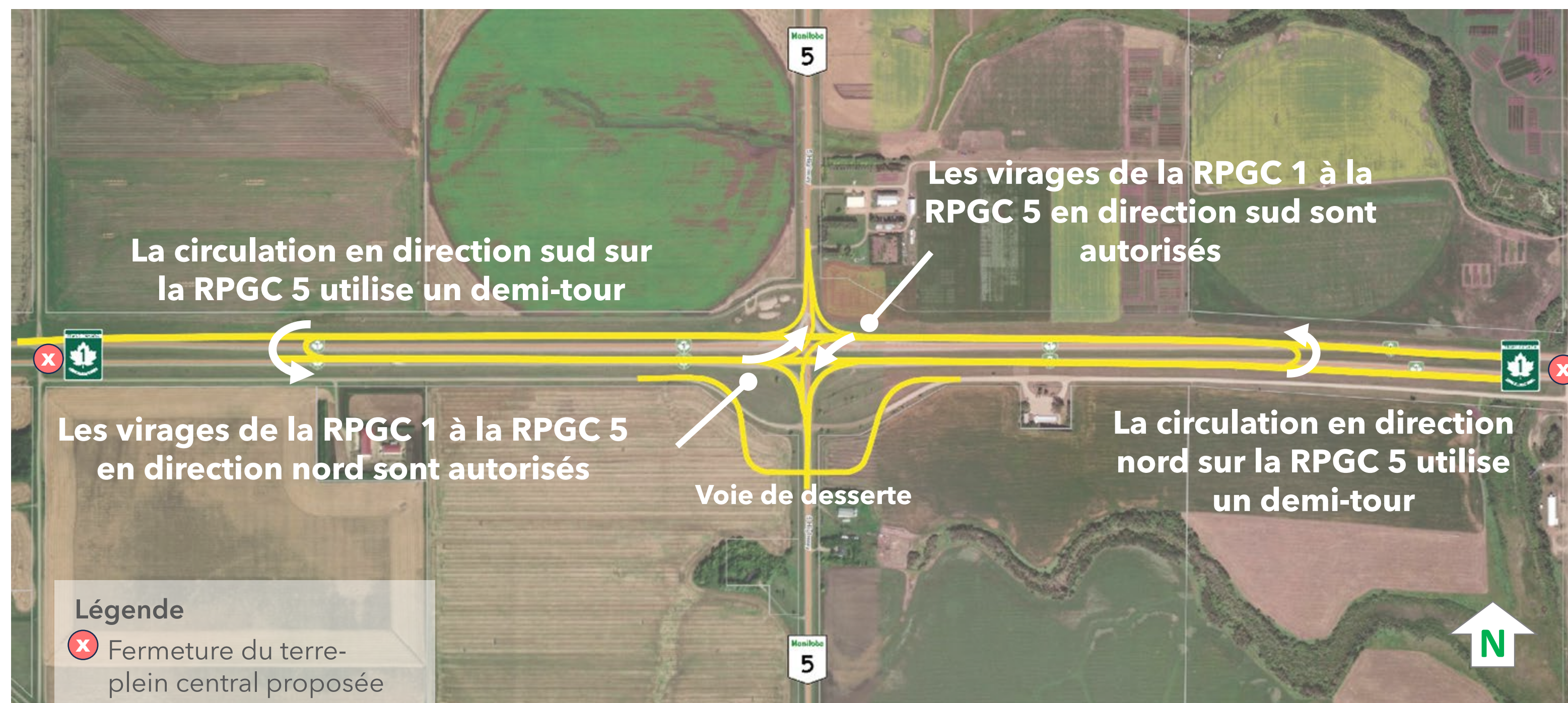


- Dans cette option, les voies de circulation en direction ouest sont déplacées plus au nord, créant un terre-plein central plus large entre les voies de circulation en direction est et celles en direction ouest.
- Le terre-plein central élargi permet aussi aux automobilistes (y compris les conducteurs de gros véhicules) de s'immobiliser de façon sécuritaire dans le milieu avant d'entreprendre les virages, réduisant ainsi les risques de collision.

Options d'intersection

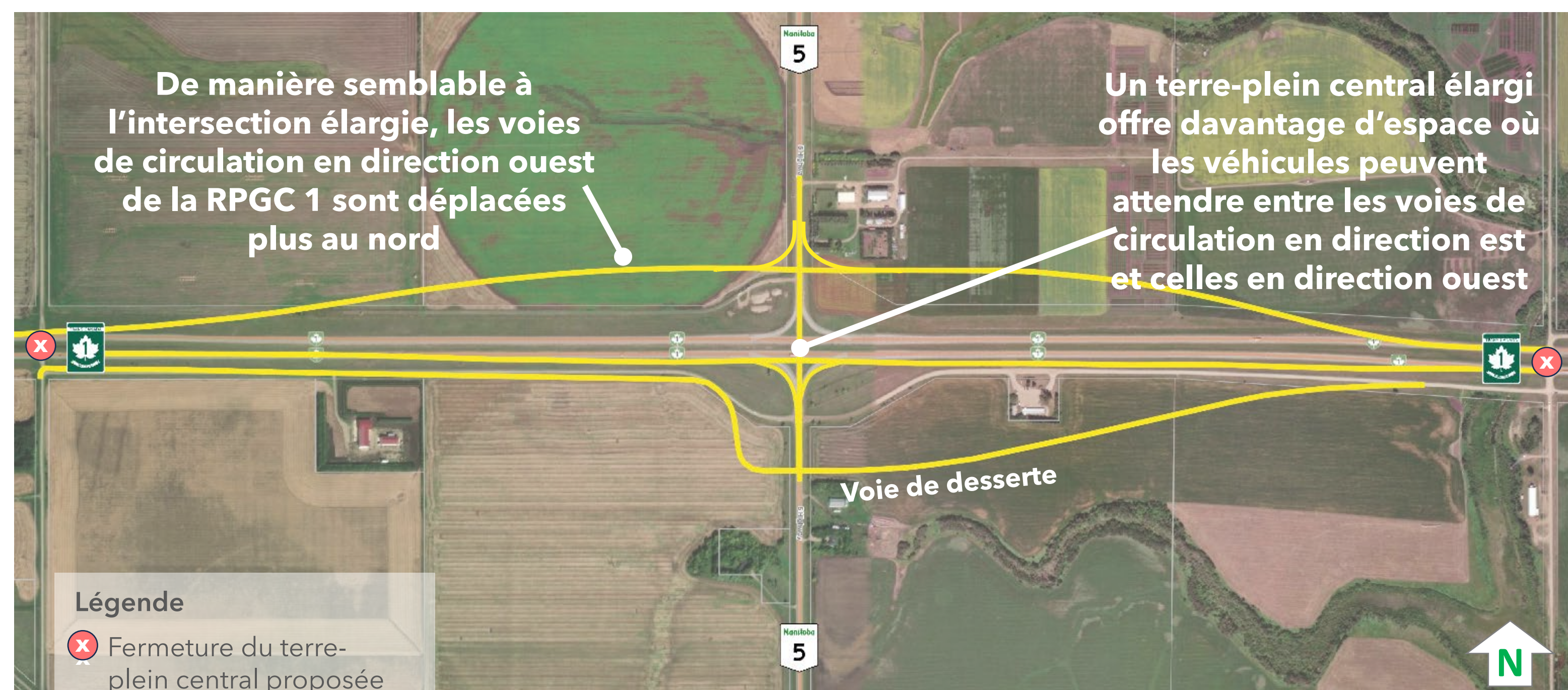
Cette diapositive explique les options d'intersection qui feront l'objet d'une évaluation plus approfondie.

3. Intersection avec demi-tour restreint



- Cette option élimine les virages à gauche et la traverse de la route principale sur la voie secondaire (RPGC 5), obligeant plutôt les automobilistes à faire demi-tour à un emplacement sûr.
- De longues voies d'accélération et de décélération sont fournies pour permettre des déplacements plus sécuritaires.
- La circulation de la RPGC 5 ne peut pas traverser directement la RPGC 1.

4. Intersection divisée

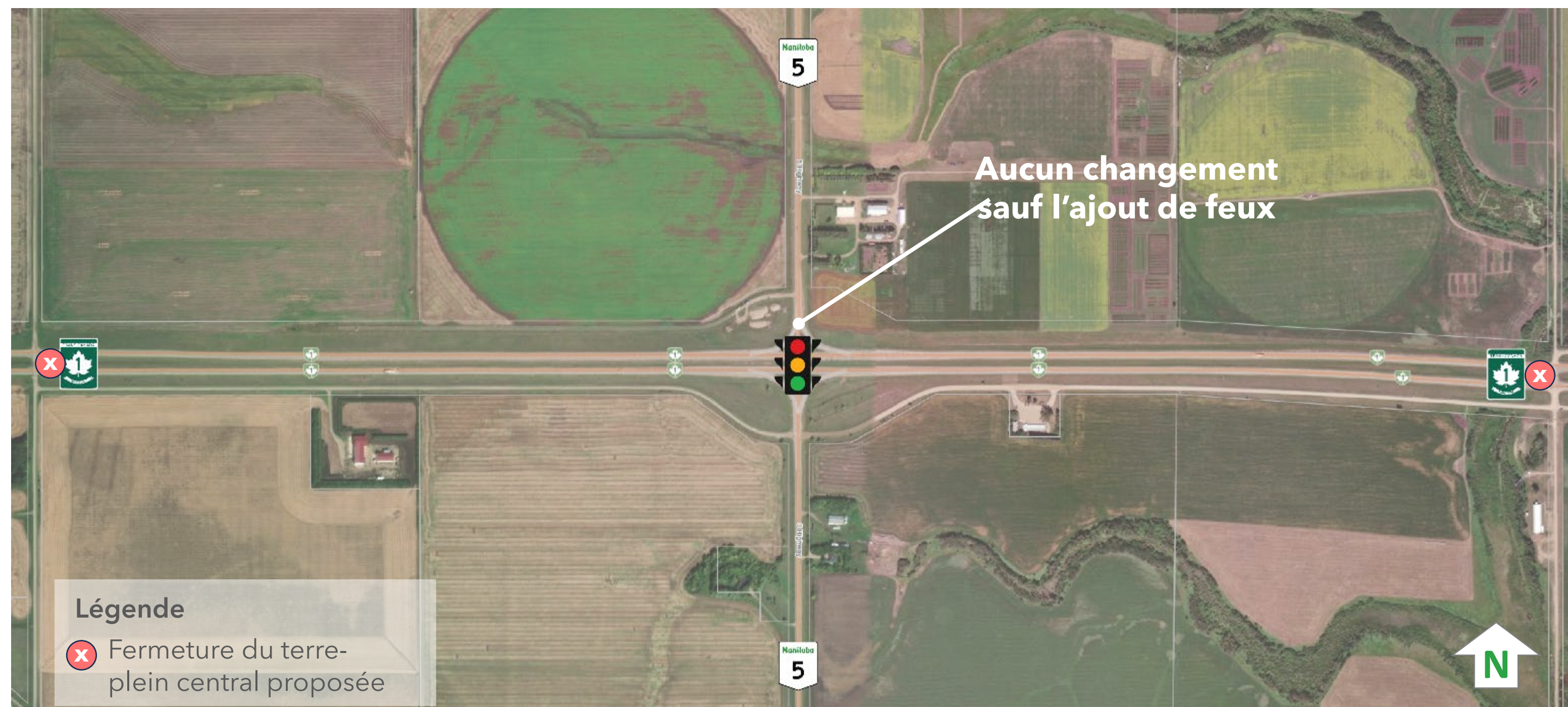


- Cette intersection remplace une intersection en croix typique par deux intersections à niveaux séparés le long de la route secondaire.
- Cette intersection est semblable à l'option d'intersection élargie + voies auxiliaires, mais a un terre-plein central plus large.

Options d'intersection

Cette diapositive explique les options d'intersection qui feront l'objet d'une évaluation plus approfondie.

5. Intersection à feux



- Des feux de circulation assignent le droit de passage aux automobilistes qui approchent l'intersection.
- La seule modification de cette option est l'ajout de feux.

Autres types d'intersections

Cette diapositive présente les autres types d'intersections ayant fait l'objet d'une évaluation.

Roundabout



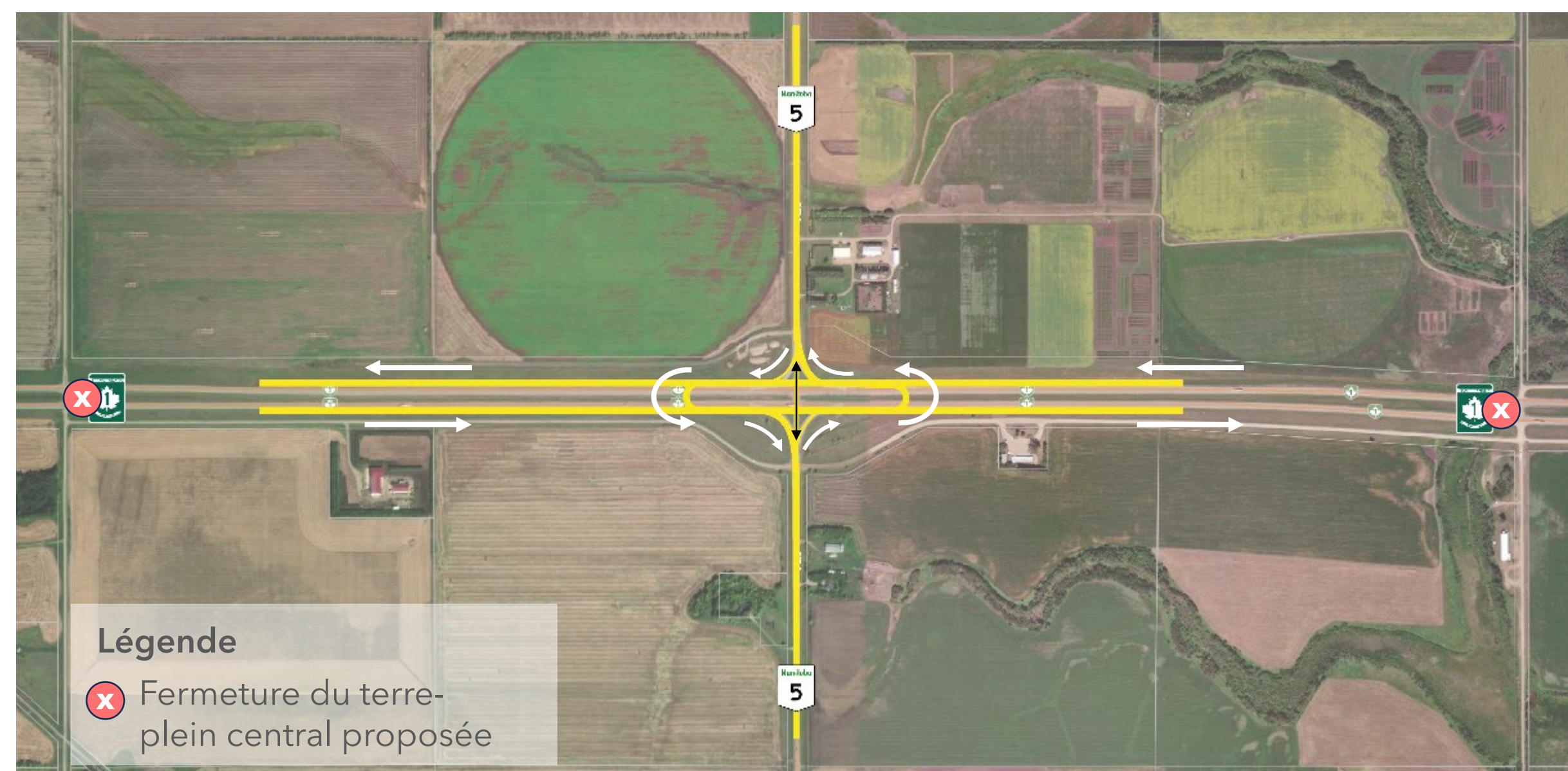
Les carrefours giratoires réduisent le nombre de points de conflit, comme les collisions à angle droit graves.

Restricted Left/Jug Handle



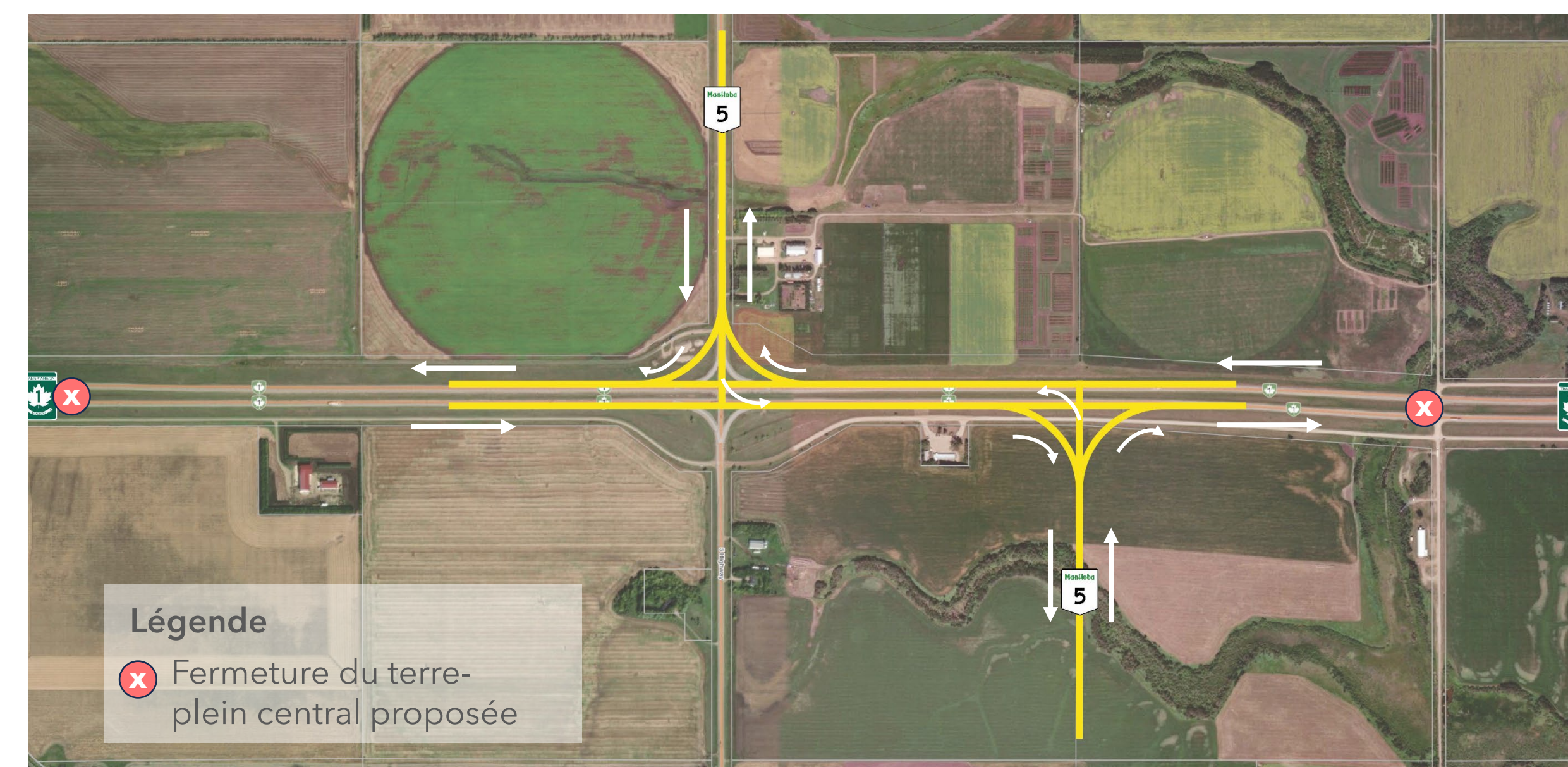
Les intersections avec bretelle de virage à gauche indirect comprennent une bretelle à niveau permettant d'effectuer un virage ou un demi-tour.

Intersection avec demi-tour au terre-plein central



Ce type d'intersection élimine les virages à gauche provenant directement de la route principale ou de routes secondaires.

Intersection en T avec décalage



Les intersections avec les routes secondaires sont décalées d'une distance minimale, ce qui réduit les risques de collision à angle droit.

Critères d'évaluation

- Cette diapositive illustre les nombreux facteurs qui doivent être pris en considération pour effectuer une évaluation de haut niveau des options. Tous ces facteurs sont importants.
- D'autres facteurs pourraient s'ajouter.

Considérations sociales

- Répercussions sur les résidences et terres agricoles
- Probabilité d'acquisitions immobilières
- Accès communautaire
- Sensibilisation et attentes des automobilistes
- Charge de travail du conducteur
- Application
- Ressources patrimoniales
- Sentiers pour motoneiges
- Services d'urgence
- Échéances de mise en œuvre

Coûts

- Coût d'immobilisation
- Coût d'entretien

Considérations techniques

- Sécurité
- Résolution de conflits graves
- Visibilité
- Manœuvrabilité des virages
- Débit routier
- Perturbation de l'accès local
- Vitesse de circulation
- Circulation de gros véhicules
- Caractéristiques géotechniques
- Drainage
- Entretien
- Échelonnement des travaux
- Utilisation de l'infrastructure routière existante
- Gaz à effet de serre
- Risques liés aux zones sensibles sur le plan environnemental




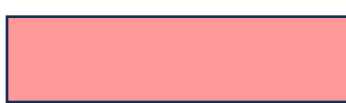

Critères d'évaluation

Le tableau de la prochaine diapositive montre toutes les options d'intersection ainsi que les avantages et inconvénients de chacune :

- Les principaux facteurs que les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres de l'équipe de projet considèrent comme importants sont inclus.
- S'il manque un facteur, il sera tout de même possible de l'ajouter pour s'assurer qu'il sera pris en compte.
- Les options qui comptent le plus de cases vertes sont à privilégier, tandis que celles qui comptent plus de cases jaunes ou rouges constituent des options moins privilégiées.
- La solution choisie devra être la plus efficace en matière de sécurité et d'efficacité routières, en plus de tenir compte des autres facteurs.
- Une fois que tous les points de vue auront été bien compris et qu'une diligence raisonnable suffisante aura été exercée, une option privilégiée pourra être retenue afin de passer à l'étape de conception détaillée.

Critères d'évaluation

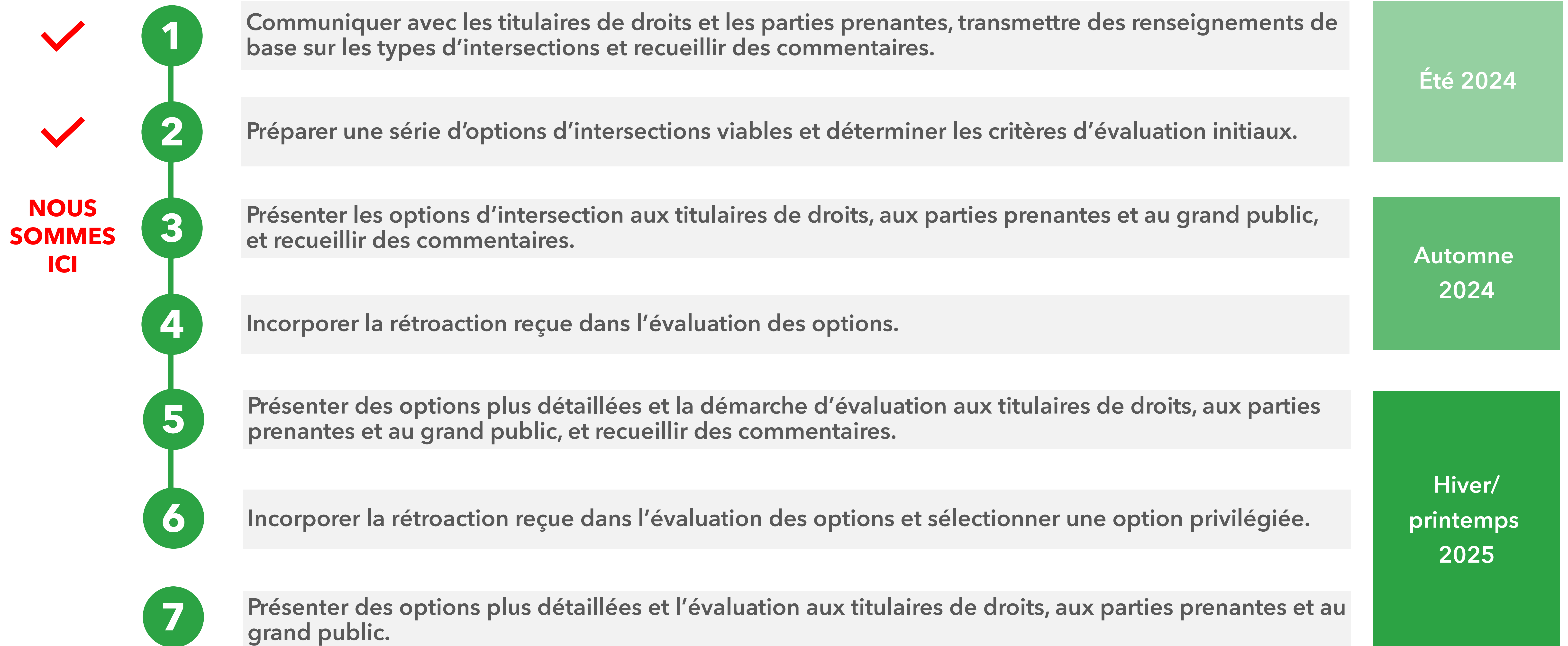
- Ce tableau illustre les forces et les faiblesses relatives de chaque option d'intersection
- Ce tableau est toujours en cours d'élaboration et d'autres considérations pourront y être ajoutées
- Les options ayant le moins de cases rouges et plus de cases vertes sont plus attrayantes que celles qui ont plus de cases rouges et moins de cases vertes
- Les options 1 à 4 sont actuellement plus attrayantes que les autres, sans considération de coût
- Au cours de l'évaluation, l'équipe de projet tiendra compte des commentaires des participants et des données additionnelles aux fins de la sélection d'une option privilégiée

	Beaucoup mieux
	Mieux
	Comparable
	Moins bien
	Mauvais

PTH 1 / PTH 5 INTERSECTION IMPROVEMENTS [Preliminary]		Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3	Alternative 4	Alternative 5	Other Intersection Types			
		Grade Separated Interchange	Widened Intersection + Auxiliary Lanes	RCUT - Reduced Conflict U-Turn	Split Intersection (No Traffic Lights)	Signalized Intersection	Roundabout	Restricted Left / Jug Handle J-Turn	Median U-Turn MUT	Offset-T
SUMMARY EVALUATION										
Engineering	Safety									
	Addresses Severe Conflicts									
	Accommodates future interchange									
	Visibility (sightlines)									
	Visibility (environmental conditions)									
	Avoids shifting Problem to new location									
	Turning Movement Mobility									
	Traffic Flow / Through Movement (PTH1)									
	Traffic Flow / Through Movement (PTH5)									
	Local Access Disruption									
	Prioritizes PTH 1 (Accommodates offset volumes)									
	Operating Speed									
	Large Vehicle Navigation (trucks, semis, school bus, low bed trailers, etc.)									
	Large Vehicle Navigation (agricultural)									
	Geotechnical									
	Drainage									
	Maintenance									
	Construction Staging/Detours									
	Using Existing Road Infrastructure									
	Greenhouse Gas									
Environmentally Sensitive Site Risks										
Other ?										
Social	Impacts to Residences and Yards (views and noises)									
	Impacts to Agricultural Land and Irrigation systems									
	Property Acquisition Likelihood									
	Community Access (Carberry/Neepawa)									
	Need for Driver Education									
	Compliance / Enforcement									
	Driver Expectation									
	Driver Workload									
	Potential Risks to Heritage Resources									
	Snowmobile Trail									
	Emergency Services									
	Time to Implement									
Other ?										
Cost	Capital Cost (Conceptual Comparison)									
	Capital Cost (Class D)									
	Maintenance Cost									
	Life Cycle Cost									
	TOTAL COST									

Processus de prise de décisions

Cette diapositive décrit le processus de prise de décisions associé à l'étude d'aménagement, illustrant les étapes nécessaires à la sélection de l'option privilégiée qui sera recommandée au ministère :



Questions essentielles

- L'étude initiale de la démarche d'évaluation vous semble-t-elle logique? Ajouteriez-vous des facteurs à considérer aux fins de l'évaluation?
- Quels seraient, selon vous, les répercussions ou avantages de ces différentes options?

Vos commentaires aideront l'équipe à déterminer les sujets importants et à obtenir des renseignements susceptibles d'être incorporés dans l'évaluation des options d'intersection.



Intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 en direction sud-ouest.

Étapes suivantes

- Merci d'avoir pris part à ce processus.
- Nous examinerons attentivement les commentaires reçus durant la réunion d'aujourd'hui afin de nous assurer de les intégrer à l'étude.
- Nous mènerons un cycle de réunions de suivi au cours de l'hiver 2025.
- Ces réunions seront l'occasion de présenter un aménagement et des renseignements plus détaillés sur les options recommandées avant de sélectionner une option privilégiée.

Merci. Avez-vous des questions?

Merci d'avoir assisté à la réunion d'aujourd'hui. Vos commentaires sont importants. Veuillez prendre quelques minutes pour remplir la fiche de commentaires en ligne à l'adresse suivante :

<https://www.surveymonkey.com/r/PTH1ANDPTH5ImprovementsR2A>



Pour toute autre question, communiquez avec :

Larry Halayko

WSP

Gestionnaire de projet

Larry.Halayko@wsp.com

Donovan Toews

Landmark Planning & Design
Responsable de la consultation

dtoews@landmarkplanning.ca