

Étude de conception fonctionnelle de la RPGC 3

Aperçu du projet

La route provinciale à grande circulation (RPGC) 3 est un lien majeur entre la ville de Winnipeg (boulevard McGillivray) et la RPGC 100, et les destinations au sud de la RPGC 100. L'augmentation des volumes de circulation, en partie intensifiée par le développement commercial et industriel le long du corridor, signifie qu'il faudra peut-être envisager un élargissement à quatre voies à court et moyen terme. Le but de cette étude est d'élaborer une conception fonctionnelle et un plan de gestion des accès pour l'élargissement à quatre voies de la RPGC 3, de la route 7E jusqu'à la limite de la ville de Winnipeg.

C'est à cette étape qu'on détermine la configuration des emprises et de la chaussée en fonction des habitudes de déplacement prévues et de la demande. Les études de conception fonctionnelle s'appuient sur des études techniques et les commentaires reçus dans le cadre d'une participation tout au long du processus.

Options d'alignement

Le plan envisagera des options pour deux tracés principaux de corridors : (1) le tracé existant pour se connecter au boulevard McGillivray et (2) un réalignement pour se connecter au prolongement du boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah). Transport et Infrastructure Manitoba propose deux options de tracé pour l'option 2 : un réalignement commençant à l'ouest de la route 8E (option 2A) et un réalignement commençant à l'est de la route 8E (option 2B).

Le plan à court terme pour toutes les options comprendra l'élargissement à quatre voies de la RPGC 3 en une route divisée à quatre voies avec des intersections principales signalées. Même si des ronds-points ont été envisagés, ils ne permettraient pas de répondre adéquatement au type de circulation automobile sur la RPGC 3.

Le plan à long terme pour les deux options consiste à inclure un échangeur à l'intersection de la RPGC 3 avec le prolongement de la promenade William R. Clement/boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah) et des connexions à la RP 330 et à la route 8E au niveau de l'autoroute périphérique (RPGC 100).

Aperçu de la participation

Un processus de participation du public a été intégré à l'étude et a été divisé en trois phases :

- L'objectif de la première phase était de présenter le projet, de communiquer la portée et le calendrier du projet, et de recueillir les premiers commentaires sur le projet. Cette

phase comprenait des réunions du conseil municipal, des réunions de groupe d'intervenants, des réunions des détenteurs de droits autochtones, du contenu sur le site Web de Transport et Infrastructure Manitoba et un bulletin d'information. Cette phase s'est achevée en mai 2023.

- L'objectif de la deuxième phase était de présenter et de recueillir des commentaires sur les options de conception. Cette phase comprenait des réunions du conseil municipal, des réunions de groupe d'intervenants, des réunions de détenteurs de droits autochtones, des réunions de propriétaires fonciers, une participation en ligne à travers Participation MB et un bulletin d'information. Cette phase s'est achevée en janvier 2024.
- La troisième phase consistera à présenter l'option de conception préférée. Cette phase comprendra des réunions du conseil municipal, des réunions de groupe d'intervenants, des réunions de détenteurs de droits autochtones, une participation en ligne à travers Participation MB, un bulletin d'information et des réunions avec des propriétaires fonciers et d'entreprises. Cette phase devrait avoir lieu à l'automne 2024.

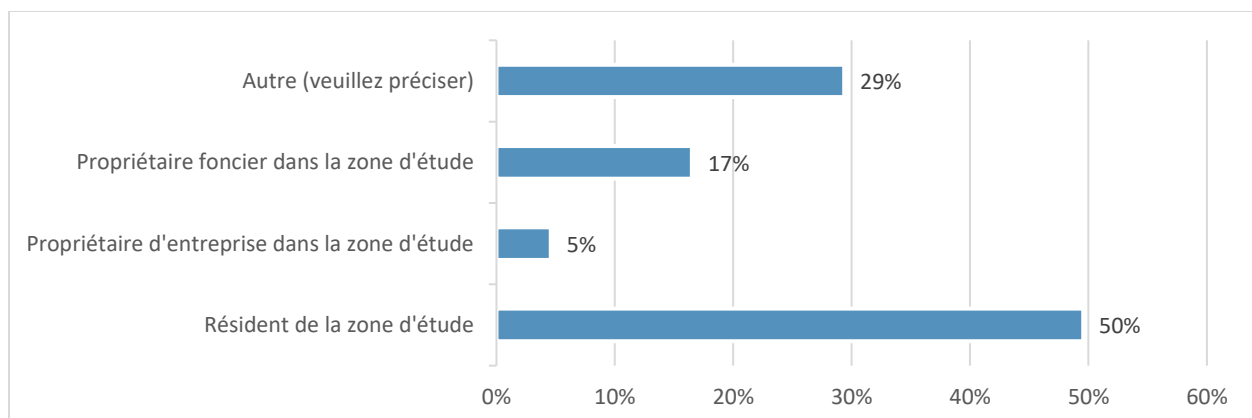
Une partie de la deuxième phase de participation du public à travers Participation MB consistait en un questionnaire ouvert aux commentaires du 14 février 2024 au 27 février 2024. La publicité comprenait une notification directe par courrier électronique aux personnes ayant déjà participé à la participation des intervenants. Le gouvernement du Manitoba a fourni un lien sur son site Web pour diriger les gens vers la consultation publique en ligne.

Le questionnaire sollicitait les commentaires du public sur les options pour le projet proposé. Les résultats du questionnaire seront pris en compte dans l'évaluation des options pour ce projet.

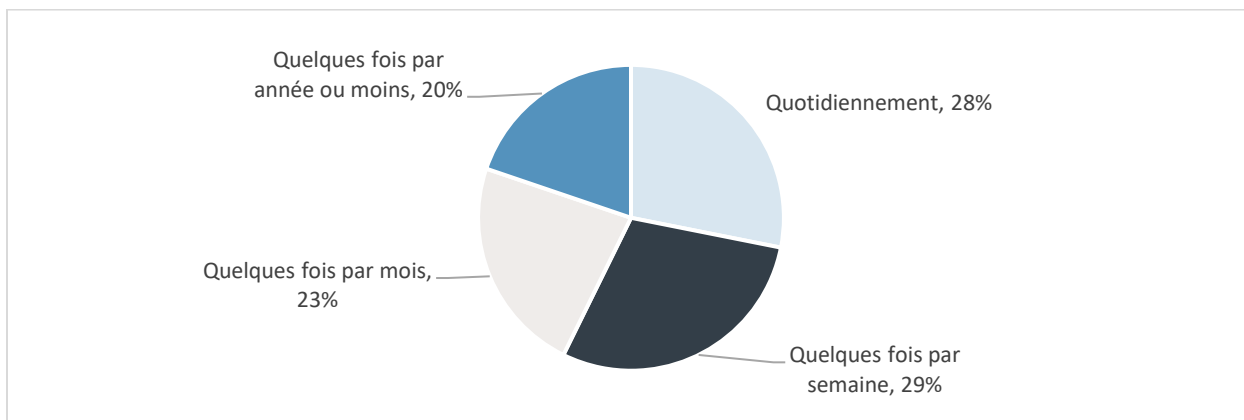
Ce que nous avons entendu

Transport et Infrastructure Manitoba a reçu un total de 96 réponses au sondage.

Les répondants étaient invités à indiquer leur lien avec la région, que ce soit à titre de résidents ou de propriétaires fonciers ou d'entreprise. Parmi toutes les réponses reçues, 50 % ont indiqué qu'ils résidaient dans la zone d'étude. Parmi les 29 % qui ont choisi « Autre », la majorité des répondants ont indiqué qu'ils visitaient la région ou voyageaient régulièrement dans la région.

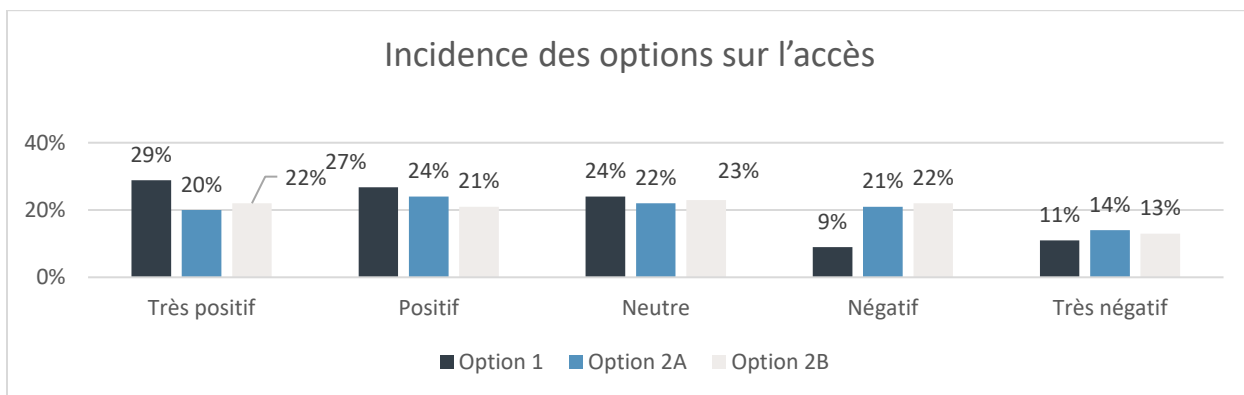


Plus de la moitié des répondants (57 %) voyagent régulièrement sur la RPGC 3, de la route 7E au chemin Brady, presque tous les jours ou quelques fois par semaine. Les autres participants voyagent moins fréquemment dans la région.



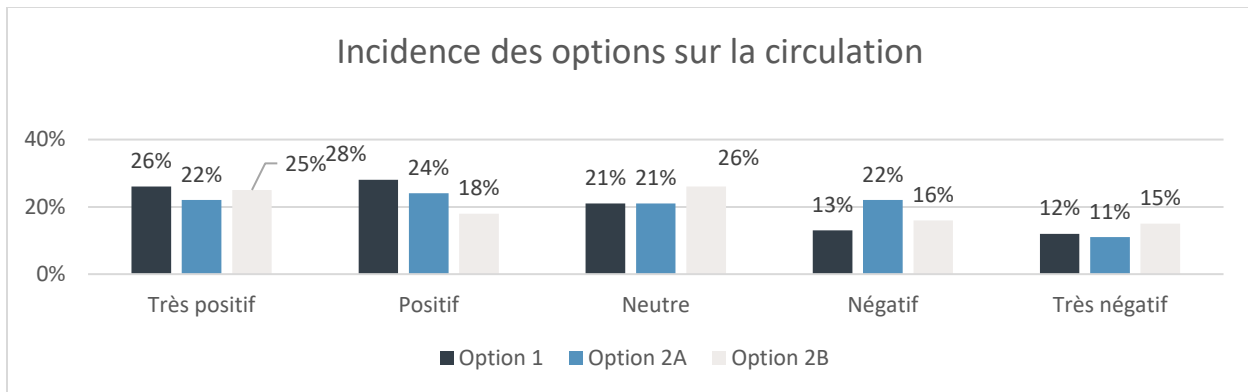
Incidence des options sur l'accès

En général, les répondants ont indiqué que l'option 1 aurait l'effet très positif ou positif le plus élevé sur l'accès à la propriété (56 %) par rapport aux options 2A (44 %) et 2B (43 %). De même, seulement 20 % des personnes interrogées ont indiqué que l'option 1 aurait un effet négatif ou très négatif sur l'accès, une proportion inférieure à celle des options 2A (35 %) et 2B (35 %). Un nombre presque égal de répondants ont indiqué un effet neutre sur l'accès pour chacune des options.



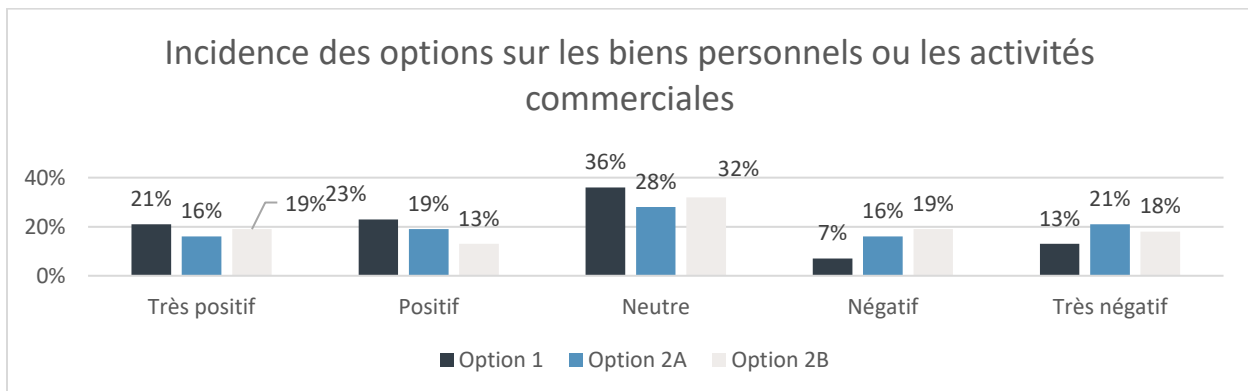
Incidence des options sur la circulation

Les répondants ont indiqué un effet très semblable sur la circulation avec chaque option. Cependant, l'option 1 a été désignée comme celle ayant le plus grand effet combiné très positif ou positif sur la circulation (54 %) par rapport aux options 2A (46 %) et 2B (43 %). De même, seulement 25 % des personnes interrogées ont indiqué que l'option 1 aurait un effet négatif ou très négatif sur la circulation, une proportion inférieure à celle des options 2A (33 %) et 2B (31 %).



Biens personnels ou activités commerciales

Environ un tiers de tous les répondants ont indiqué que n'importe quelle option aurait un effet neutre sur leurs biens personnels ou leur activité commerciale. L'option 1 a été désignée comme celle ayant l'effet le plus positif ou très positif (44 %) et l'effet le moins négatif ou très négatif (20 %) sur les biens personnels ou les activités commerciales. Près de deux fois plus de répondants (37 %) ont indiqué que les options 2A et 2B auraient un effet négatif ou très négatif sur les biens personnels ou les activités commerciales.



Projet global – Commentaires supplémentaires

De plus, les intervenants ont eu l'occasion de fournir des commentaires supplémentaires sur chaque option et sur l'ensemble du projet. Ces commentaires peuvent être résumés comme suit :

- Le coût des changements proposés est trop important et devrait être orienté vers d'autres projets/améliorations.
- L'élargissement à quatre voies de la route encouragera davantage l'étalement urbain et exacerbera le coût élevé des infrastructures.
- Les changements d'accès et l'ajout d'intersections contrôlées dans toutes les options proposées amélioreraient la sécurité de la configuration existante.
- Préoccupation selon laquelle des feux de circulation ajoutés à plusieurs intersections dans toutes les options proposées ralentiront grandement la fluidité de la circulation.
- Une collaboration est nécessaire avec la Ville de Winnipeg pour garantir le maintien de la circulation au-delà du chemin Brady.

- Préoccupation concernant le volume de terrain touché par les options proposées, en particulier l'option 2B.
- Préoccupation selon laquelle les options 2A et 2B ne dirigent pas efficacement la circulation vers les centres-villes de Winnipeg, de St. James et de Kenaston, mais dirigent plutôt la circulation vers l'est, ce qui peut être réalisé en utilisant la route périphérique (RPGC 100).
- Les répondants ont souligné que les besoins en matière de transport actif ne sont pris en compte dans aucune des options. Comme l'infrastructure de transport actif ne relève pas de la compétence provinciale, il a été expliqué aux intervenants que cela dépasse la portée de ce projet, mais les points de passage sécuritaires de la RPGC 3 seront définis dans le cadre de ce projet.

Prochaines étapes

Les informations recueillies par l'intermédiaire du questionnaire de Participation MB, ainsi que les commentaires supplémentaires fournis par les intervenants, les propriétaires fonciers et le public dans le cadre du processus global de participation du public, seront utilisées pour aider à sélectionner l'option privilégiée pour chaque tracé de corridor. Les options définies seront présentées aux intervenants et au public à l'automne 2024.

Annonce d'offre active

Les présents renseignements sont disponibles dans d'autres formats, sur demande. Veuillez communiquer avec le :

pmb@gov.mb.ca

Des questions?

Meagan Boles

Responsable de la participation des intervenants et du public

204 259-1628

Meagan.Boles@wsp.com