An aerial photograph of a wetland area, likely a peatland or bog, characterized by a complex network of water channels and vegetation. A large, irregular section of the image is obscured by a solid black rectangle, covering the central and lower-middle portions. The visible areas show varying shades of green and brown, indicating different types of vegetation and water saturation. The text is overlaid on the top left of the image.

**Étude d'aménagement conceptuel de la RPGC  
n° 1E (de 5,0 km à l'ouest de la RPS n° 301  
jusqu'à la frontière ontarienne)**

**Cycle de consultation 2A  
Hiver 2025**

# Bonjour

2

Merci de votre participation à l'étude d'aménagement conceptuel en vue de l'élargissement à quatre voies de la route provinciale à grande circulation (RPGC) n° 1E.

L'image ci-contre montre la zone que vise l'étude.

Les prochaines diapositives présentent un aperçu du processus de l'étude et de ses objectifs.

Cette consultation vise à :

- présenter les tracés possibles et la méthodologie d'évaluation;
- offrir aux détenteurs de droits, aux parties prenantes et au public la possibilité de donner leur avis sur les propositions de tracé;
- fournir des renseignements importants sur les prochaines étapes du projet.

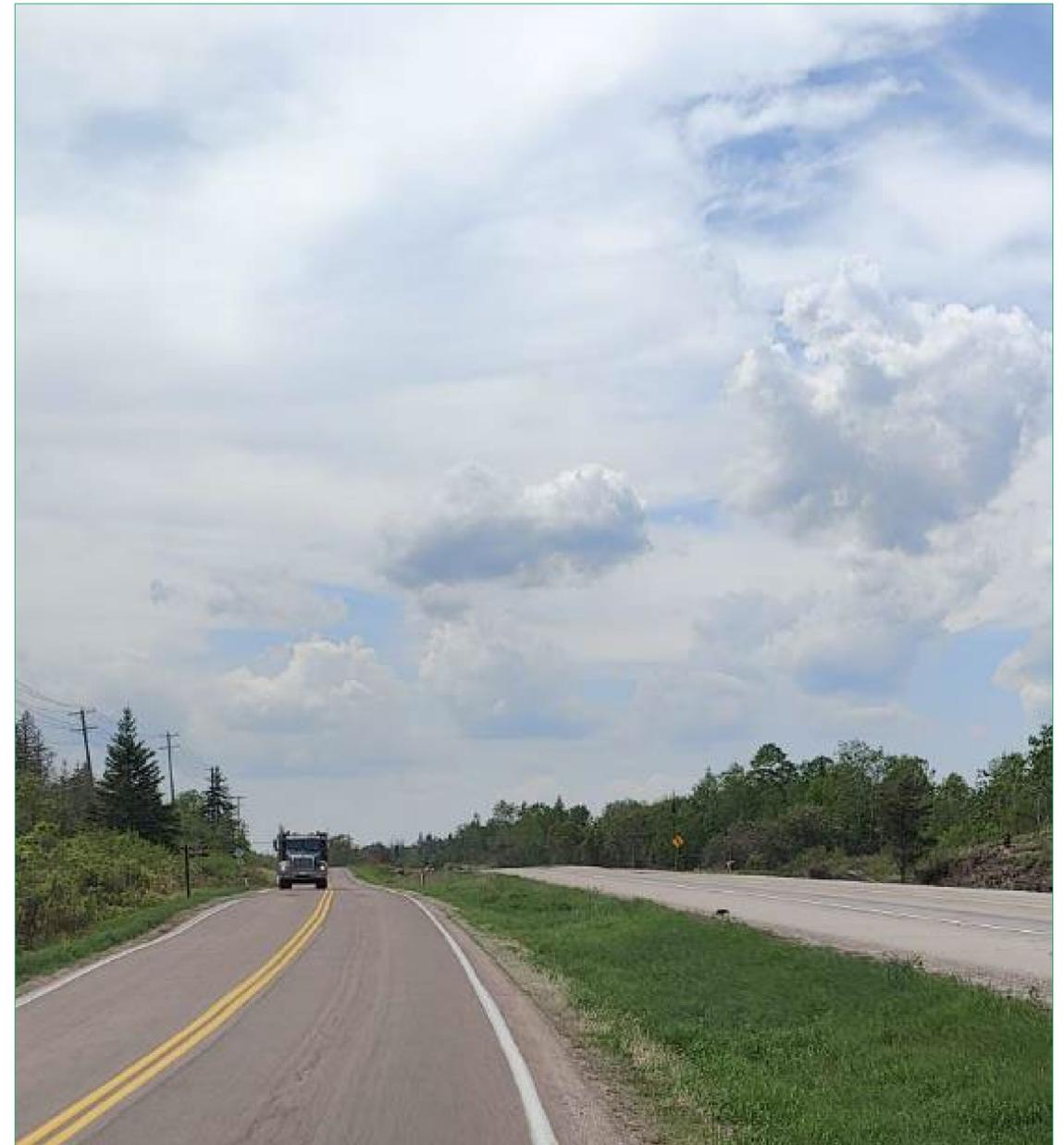


# Contexte général

3

L'objectif du projet est de préparer un concept d'aménagement en vue d'élargir la route en la faisant passer de deux à quatre voies à partir de 5 km à l'ouest de la route provinciale secondaire (RPS) n° 301 (lac Falcon) jusqu'à la frontière Manitoba-Ontario afin :

- d'améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau routier;
- d'achever l'élargissement à quatre voies de la RPGC n° 1 dans l'ensemble du Manitoba;
- d'augmenter la capacité du réseau routier pour la saison estivale très chargée;
- de séparer les usagers du parc du Whiteshell de la circulation sur la RPGC n° 1;
- d'améliorer l'expérience des visiteurs dans le parc;
- d'améliorer une route commerciale essentielle.



# Contexte général

4

- Le ministère des Transports de l'Ontario a commencé les travaux visant à élargir à quatre voies le tronçon qui va de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario jusqu'à la voie d'évitement de Kenora. La phase 1 s'est achevée à l'automne 2024.
- Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba a donné la priorité à l'élargissement à quatre voies d'un tronçon de 700 mètres près de la frontière, en vue de son alignement avec la nouvelle route à quatre voies de l'Ontario. Les travaux préliminaires d'élargissement du tronçon de 700 mètres ont commencé en juin 2023 et ont pris fin à l'automne 2024.



# Mission de l'étude d'aménagement conceptuel

5

La mission de l'étude comprend les éléments suivants :

- établissement des propositions de tracé;
- remplacement ou reconstruction des échangeurs existants au niveau de la RPS n° 301, de la RPGC n° 44 et à d'autres endroits;
- détermination des besoins en ce qui concerne l'accès aux lacs Hunt, Lyons, Barren et Falcon, ainsi qu'à d'autres lieux (bascules, lotissements de chalets, sites de loisirs);
- approches possibles en matière d'accès : modifications d'accès, réalignements, passages supérieurs, sauts-de-mouton, notamment.

La réalisation de cette étude prendra environ trois ans et aucun calendrier de construction n'a été fixé.



# Déroulement du projet

6

Cette diapositive montre les principales étapes et le calendrier de la présente étude d'aménagement conceptuel.

**NOUS EN SOMMES LÀ**

Consultation  
**Cycle n° 1**

Consultation  
**Cycle n° 2A**

Consultation  
**Cycle n° 2B**

Consultation  
**Cycle n° 3**



Mieux comprendre les conditions existantes et les paramètres de conception  
**Printemps 2023**

Déterminer et évaluer les propositions de tracé  
**De l'automne 2023 à l'automne 2024**

Choisir un tracé privilégié et déterminer les propositions d'aménagement intérieur du tracé privilégié  
**Hiver 2025**

Évaluer et choisir l'aménagement privilégié  
**Été 2025**

Perfectionner la solution privilégiée  
**Automne 2025**

Rapport final  
**Fin de l'automne 2025**

# Éléments à considérer

7

L'équipe chargée de l'étude doit tenir compte de ces facteurs afin de procéder à un examen approfondi des variantes d'aménagement conceptuel.

- Sécurité et historique de collisions
- Répercussions environnementales
- Savoirs traditionnels
- Considérations culturelles et patrimoniales
- Utilisation locale des terres et schémas d'accès
- Plans et concepts de drainage à long terme
- Exigences relatives aux emprises
- Besoins ou plans en matière de transport actif
- Utilisations récréatives en été et en hiver
- Accès d'urgence
- Faune
- Prévion du trafic routier
- Passages de cours d'eau
- Services publics
- Bascules
- Autres facteurs susceptibles d'être évoqués durant le processus de consultation



# Ce qu'ont dit les détenteurs de droits

8

Transport et Infrastructure Manitoba a rencontré un certain nombre de collectivités des Premières Nations ainsi que la Fédération Métisse du Manitoba entre juillet 2023 et décembre 2024. Ces premières réunions avaient pour but de donner de l'information sur le projet. Voici des commentaires formulés par une ou plusieurs collectivités et considérés comme des points de vue importants dont l'équipe chargée de l'étude doit tenir compte :

- il est important que les collectivités autochtones participent réellement au processus;
- il est nécessaire de consulter sérieusement les collectivités et les gouvernements autochtones;
- les collectivités autochtones ont des connaissances précieuses à faire partager pendant les phases de conception et de construction, car elles connaissent la nature de leurs sites communautaires;
- préoccupations concernant les sites du patrimoine, la faune, les terres, les arbres, la végétation, les lacs et les cours d'eau;
- préoccupations concernant les régions où les collectivités autochtones chassent, cherchent des plantes médicinales, récoltent du riz et coupent du bois;
- expression d'intérêt pour la réalisation d'une étude sur le savoir traditionnel et l'utilisation et l'occupation traditionnelles des terres;
- importance des cérémonies;
- reconnaissance et respect des lois anichinabées, y compris la loi Manito Aki Inakonigaawin (Grande Loi de la Terre).

# Ce qu'ont dit les parties prenantes

9

Voici des commentaires formulés par des particuliers ou des groupes lors du premier cycle de consultation des parties prenantes en juillet 2023. Ce sont des points de vue importants dont l'équipe chargée de l'étude doit compte :

- préoccupation concernant de nouvelles incidences potentielles liées au bruit;
- désir d'assurer la continuité de l'accès au lac Falcon et aux zones de chalets pendant et après la construction;
- il faut évaluer sérieusement les incidences sur l'environnement, les corridors de faune et la forêt boréale;
- il faut tenir compte des sentiers de piégeage;
- préoccupation quant à la perturbation du réseau de sentiers;
- préoccupation face à des augmentations historiques du volume de circulation;
- il faut tenir compte des répercussions sur les parcs provinciaux et les terrains de golf;
- envisager une réduction de la limite de vitesse;
- les conditions complexes du sol au nord du lac Barren devront être prises en compte;
- tenir compte des risques d'inondation liés à tout nouveau tracé;
- des infrastructures pipelinières existent dans la région;
- préoccupations relatives à la valeur des biens et aux répercussions sur les baux liées à tout nouveau tracé;
- questions sur les délais de construction;
- questions sur les coûts de tout nouveau tracé.

# Carte de la zone ciblée par l'étude

10



# Évaluation des intersections



# Propositions de tracé

12

- Cette diapositive illustre six tracés à évaluer. Chaque tracé présente des avantages et des inconvénients que l'équipe chargée de l'étude est en train d'évaluer.
- Trois des tracés envisagés sont jugés non viables, car ils ne sont pas reliés aux travaux d'élargissement réalisés par l'Ontario sur l'autoroute 17.
- Une fois que le tracé privilégié sera choisi, l'équipe chargée de l'étude se penchera sur les propositions d'aménagement intérieur du tracé.

1) Reconfiguration du tracé existant

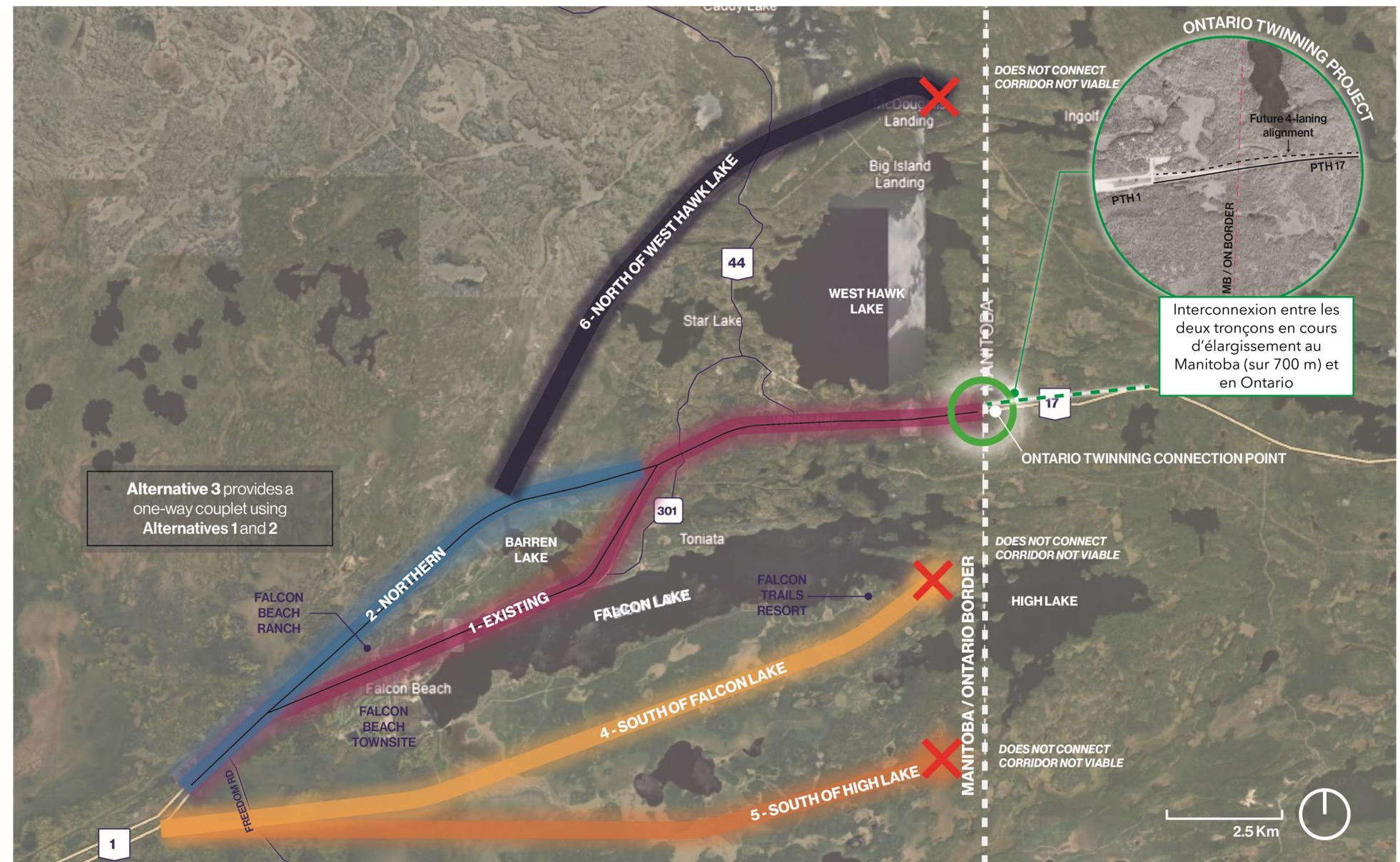
2) Tracé nord

3) Couplet à sens unique  
(combine les tracés 1 et 2)

4) Sud du lac Falcon

5) Sud du lac High

6) Nord du lac West Hawk



# Évaluation des propositions de tracé 13

- Cette diapositive montre les nombreux facteurs évoqués à ce jour qui doivent être pris en considération pour effectuer une évaluation de haut niveau des propositions. Tous ces facteurs sont importants.
- Les détenteurs de droits doivent réaliser des études sur le savoir traditionnel et l'utilisation et l'occupation traditionnelles des terres. Ces études seront prises en considération.
- D'autres facteurs pourraient s'ajouter.

## Facteurs sociaux et environnementaux

- Répercussions environnementales touchant les oiseaux, les poissons, la faune et la flore, la végétation, la qualité de l'eau, les zones riveraines et les milieux humides
- Répercussions touchant la culture et le patrimoine
- Avantages commerciaux
- Perturbation du réseau actuel de sentiers pédestres et de VTT
- Répercussions négatives ou positives sur le climat
- Répercussions négatives ou positives sur le drainage
- Capacité d'intervention en cas d'urgence
- Adaptation de la circulation pendant les travaux de construction
- Perturbations pendant les travaux de construction
- Perturbations permanentes (bruit, vue, lumières, etc.)
- Probabilité d'acquisition, de location ou de revendication minière
- Difficultés liées aux pipelines et aux services publics existants
- Perturbation des sentiers de piégeage

## Facteurs techniques

- Amélioration de la sécurité
- Normes de conception des routes
- Amélioration de l'uniformité de la RPGC n° 1 à travers le Canada (quatre voies)
- Augmentation de la capacité
- Réduction de la congestion et augmentation de l'efficacité
- Séparation des usagers du parc et de ceux de la route
- Continuité routière au niveau local et régional
- Aménagement des liaisons avec la RPGC n° 44 et la RPS n° 301
- Réduction de la longueur des trajets
- Amélioration des attentes des conducteurs
- Réduction du risque géotechnique

# Évaluation des propositions de tracé

14

Le tableau de la diapositive suivante montre toutes les propositions de tracé ainsi que les avantages et inconvénients de chacune. Une fois que cette évaluation des propositions de tracé sera terminée, des aménagements intérieurs des tracés privilégiés seront proposés.

- Les principaux facteurs d'importance qu'ont soulevés les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres de l'équipe chargée de l'étude sont inclus.
- S'il manque un facteur, il sera possible de l'ajouter pour veiller à sa prise en compte.
- Les propositions de tracé qui comptent le plus de cases vertes sont à privilégier, tandis que celles qui comptent le plus de cases jaunes ou rouges sont moins privilégiées par l'équipe chargée de l'étude.
- 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, le Manitoba choisira une proposition de tracé privilégiée et la fera passer à l'étape de l'aménagement fonctionnel.

# Critères d'évaluation des propositions

- Ce tableau montre les forces et les faiblesses relatives de chaque proposition de tracé.
- Ce tableau est toujours en cours d'élaboration et d'autres facteurs seront ajoutés.
- Le maintien de la route à deux voies présente certains avantages, mais ne répond pas à l'objectif du projet (voir diapositive 4).
- Les propositions 4, 5 et 6 sont des tracés qui ne coïncident pas avec l'élargissement à quatre voies déjà en cours en Ontario.

ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT CONCEPTUEL VISANT L'ÉLARGISSEMENT DE LA RPGC N° 1E Critères d'évaluation des propositions <b>Ébauche de travail</b>		1	2	3	4	5	6	Provisoire	
		Reconfiguration du tracé existant		Tracé nord	Couplet à sens unique	Sud du lac Falcon	Sud du lac High	Nord du lac West Hawk	Maintien de la route à deux voies
		a. Sur le tracé	b. Au-dessus de la partie sud du lac Barren	Au nord du lac Barren	Combine 1a/b et 2a/b	Au sud du lac Falcon	Au sud du lac High	Utilise une partie de 2a	Et amélioration de la géométrie et de la sécurité
<b>Connexion avec l'élargissement en Ontario</b>		Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui
<b>Facteurs sociaux, environnementaux et autres</b>	Facteurs indiqués par des intervenants autochtones								
	Facteurs indiqués par des intervenants autochtones								
	Facteurs indiqués par des intervenants autochtones								
	Facteurs indiqués par des intervenants autochtones								
	Facteurs soulevés par d'autres intervenants								
	Facteurs soulevés par d'autres intervenants								
	Facteurs soulevés par d'autres intervenants								
	Amélioration du commerce	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Plus long	Aucun changement
	Répercussions environnementales - oiseaux	Minimum	Minimum	Modérément	Minimum	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Répercussions environnementales - poissons	Minimum	Modérément	Minimum	Minimum	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Répercussions environnementales - faune	Minimum	Minimum	Modérément	Minimum	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Répercussions environnementales - végétation	Minimum	Minimum	Modérément	Minimum	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Répercussions environnementales - qualité de l'eau et zones riveraines	Minimum	Modérément	Modérément	Modérément	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Répercussions environnementales - milieu humide	Modérément	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Modérément
	Répercussions sur le climat	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Maximum	Minimum
	Répercussions touchant la culture et le patrimoine	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Un certain risque	Maximum de risque	Le moins de risque
	Répercussions sur le drainage	Modérément	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Capacité d'intervention en cas d'urgence	Maximum	Maximum	Maximum	Assez satisfaisante	La meilleure	La meilleure	La meilleure	Assez satisfaisante
	Adaptation de la circulation pendant les travaux de construction	Assez satisfaisante	Assez satisfaisante	La meilleure	Assez satisfaisante	La meilleure	La meilleure	La meilleure	Difficile
	Perturbations pendant les travaux de construction	Maximum	Maximum	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Maximum
Perturbations permanentes (bruit, vue, lumière, etc.)	Moyennement	Moyennement	Moyennement	Moyennement	Moyennement	Moyennement	Moyennement	Moyennement	
Probabilité d'acquisition, de location ou de revendication minière	Maximum	Maximum	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	Modérément	
Perturbation du réseau actuel de sentiers pédestres et de VTT	Modérément	Modérément	Maximum	Maximum	Maximum	Modérément	Maximum	Modérément	
Difficultés liées aux pipelines et aux services publics existants	Maximum	Maximum	Maximum	Maximum	Moyennement	Moyennement	Maximum	Moyennement	
Perturbation des sentiers de piéage	Moyennement	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le plus de risque	Le moins de risque	
Possibilités d'améliorer les entreprises locales	Maximum	Maximum	Moyennement	Minimum	Minimum	Minimum	Minimum	Maximum	
<b>Facteurs techniques</b>	Amélioration de la sécurité	Maximum	Maximum	Maximum	Quelque peu	Maximum	Maximum	Maximum	Minimum
	Respect des normes de conception des routes	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Pas aussi bien
	Amélioration de l'uniformité de la RPGC n° 1 à travers le Canada (quatre voies)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Augmentation de la capacité	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Réduction de la congestion et augmentation de l'efficacité	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Séparation des usagers du parc et de ceux de la route	Faiblement	Faiblement	Amélioration	Faiblement	Amélioration maximum	Maximum	Faiblement	Faiblement
	Continuité et fluidité - localement	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant
	Continuité et fluidité - régionalement	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant	Assez satisfaisant	Assez satisfaisant
	Liaison avec la RPGC n° 44 et la RPS n° 301	Amélioration maximum	Amélioration maximum	Amélioration maximum	Amélioration maximum	Faiblement	Faiblement	Amélioration	Amélioration maximum
	Risque lié aux inconnues	Modéré	Plus élevé	Modéré	Modéré	Plus élevé	Plus élevé	Plus élevé	Moins élevé
	Conservation des matériaux	Modérément	Modérément	Insatisfaisant	Modérément	Insatisfaisant	Insatisfaisant	Faiblement	Maximum
	Longueur de la route à construire	Minimum	Minimum	Minimum	Modéré	Minimum	Maximum	Maximum	Minimum
	Amélioration des attentes des conducteurs	Quelque peu	Quelque peu	Quelque peu	Quelque peu	Oui	Oui	Oui	Maximum
	Risque géotechnique	Risque modéré	Risque modéré	Risque le plus élevé	Risque le plus élevé	Risque le plus élevé	Risque le plus élevé	Risque le plus élevé	Risque le plus élevé
	Risque d'emportement par les eaux et fiabilité opérationnelle								
	Aménagement de futurs échangeurs	Assez satisfaisant	Assez satisfaisant	Assez satisfaisant	Assez satisfaisant	Avantage maximum	Avantage maximum	Avantage maximum	Pas aussi bien
	Autre								
Autre									
Autre									
<b>Coût</b>	Comparaison des coûts probables	Modéré	Plus élevé	Modéré	Modéré	Plus élevé	Plus élevé	Plus élevé	Moins élevé

# Prochaines étapes

- **Veillez répondre aux questions du sondage** pour donner votre avis sur les propositions de tracé viables et sur les facteurs à prendre en compte dans l'évaluation des propositions.
- **Une fois que la phase 2A du processus de consultation sera terminée**, l'équipe de projet se penchera sur les propositions d'aménagement intérieur du tracé.
- Un rapport résumant **ce que nous avons entendu** sera publié sur le site Participation MB.
- **Les réunions de consultation de la phase 2B** auront lieu dans les mois à venir et porteront sur les propositions d'aménagement intérieur du tracé privilégié.

# Merci

Pour en savoir plus, adressez-vous à :

**Michelle Meier**

Transport et Infrastructure  
Manitoba  
Responsable de projet  
[michelle.meier@gov.mb.ca](mailto:michelle.meier@gov.mb.ca)

**Brett Wareham**

Tetra Tech  
Responsable de projet  
[brett.wareham@tetrattech.com](mailto:brett.wareham@tetrattech.com)

**Donovan Toews**

Landmark Planning & Design  
Responsable de la consultation  
[dtoews@landmarkplanning.ca](mailto:dtoews@landmarkplanning.ca)