

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE MANITOBA

2024-2025

**Stratégie
d'investissement
pluriannuel dans
l'infrastructure**

Plan d'investissement quinquennal

→ Vision

Relier et protéger les collectivités du Manitoba

→ Mission

Veiller à la sécurité, à la fiabilité et à la durabilité de l'infrastructure et des services offerts au Manitoba et à ses collectivités.

→ Mandat

La qualité de vie :

Améliorer les résultats pour les Manitobains

Une gestion plus ingénieuse :

Fournir des services axés sur la clientèle

Le service public :

Assurer l'excellence en matière de service à la clientèle

L'optimisation des ressources :

Protéger les résultats financiers du Manitoba

→ Valeurs

Fiabilité, responsabilité, innovation, engagement et bienveillance

ACRONYMES, ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

SIG = Système d'information géographique

MIRLS = Balisage lumineux de piste de moyenne intensité

Transport et Infrastructure Manitoba = Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

N, S, E, O = Nord, Sud, Est, Ouest

PAPI = Precision approach path indicator (indicateur de trajectoire d'approche de précision)

RPGC = Route provinciale à grande circulation

RPS = Route provinciale secondaire

MR = Municipalité rurale

ARTC = Association des routes et transports du Canada, aujourd'hui désignée Association des transports du Canada, ou ATC. ARTC est l'une des classifications relatives au poids du chargement sur les routes du Manitoba. Les routes ARTC permettent le transport de charges plus lourdes que les routes de catégorie A1 ou B1.

RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

Nous reconnaissons que le Manitoba se trouve sur les territoires visés par un traité et sur les territoires ancestraux des peuples anishinaabe, anishinewuk, dakota oyate, denesuline et nehethowuk.

Nous reconnaissons que le Manitoba se situe sur le territoire des Métis de la Rivière-Rouge. Nous reconnaissons que le nord du Manitoba comprend des terres qui étaient et sont toujours les terres ancestrales des Inuits.

Nous respectons l'esprit et l'objectif des traités et de la conclusion de ces derniers. Nous restons déterminés à travailler en partenariat avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis dans un esprit de vérité, de réconciliation et de collaboration.

Table des matières

Message de la ministre	2
Résumé	3
Responsabilités du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba	4
Stratégies et initiatives	5
Amélioration de la Stratégie sur les corridors commerciaux nationaux	5
Initiative de l'autoroute périphérique	6
Initiative du réseau de routes commerciales	7
Stratégie d'amélioration de la sécurité routière	8
Planification des immobilisations	10
Catégories d'investissement	10
Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 - répartition par catégorie	12
Aperçu des types de projets d'infrastructure	12
Sélection des projets	12
Échéancier du projet	13
Répartition de la Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 de Transport et Infrastructure Manitoba	14
Programme d'infrastructure des pistes aéroportuaires du Nord	14
Programme des actifs généraux	15
Programme d'infrastructure liée aux ressources hydriques	15
Programme d'infrastructure routière	15
Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025	16
Résumé	16
Répartition pluriannuelle des actifs selon les programmes d'infrastructure	17
Investissements dans d'autres infrastructures	18
Chemin de fer de la baie d'Hudson et port de Churchill	18
Aéroport de Thompson	19
Parc ferroviaire de CentrePort Canada	19
Résilience climatique	21
Les inondations au Manitoba	21
Canaux de déversement du lac Manitoba et du lac Saint-Martin	21
Immobilisations liées aux pistes d'atterrissage des aéroports	23
Liste des projets pour 2024-2025	26
Liste des projets pour 2025-2029	26
Infrastructure générale	29
Liste des projets pour 2024-2025	31
Liste des projets pour 2025-2029	32
Infrastructure liée aux ressources hydriques	35
Liste des projets pour 2024-2025	37
Liste des projets pour 2025-2029	51
Infrastructure routière	57
Liste des projets pour 2024-2025	89
Liste des projets pour 2025-2029	108



Message de la ministre

J'ai l'honneur de vous présenter la Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure 2024-2025 du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba.

Ce document permet de communiquer au public des renseignements sur les projets du portefeuille de Transport et Infrastructure Manitoba. Le ministère a élaboré une stratégie d'investissement afin d'améliorer la transparence et de fournir aux parties prenantes et aux détenteurs de droits des renseignements sur les projets en cours et à venir. La planification des investissements permet également à notre province de s'aligner sur les autres administrations provinciales et les grandes municipalités du Canada tout en soutenant la planification stratégique à long terme du ministère.

L'objectif du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est d'assurer à la population manitobaine l'accès à des infrastructures sûres, fiables et durables. Cette nouvelle Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure 2024-2025 décrit les investissements prévus dans les routes, les ponts, les aéroports et les infrastructures hydrauliques. L'investissement dans ces actifs permet de relier les collectivités manitobaines, de donner accès aux marchés nationaux et étrangers et de protéger les collectivités contre les inondations. La liste des projets présentée dans ce document est organisée de manière à tenir compte des différentes catégories d'investissement : renouvellement des infrastructures, développement économique, résilience climatique, connectivité et innovation. Ces investissements renforceront et compléteront les projets existants, y compris les projets relevant de l'initiative du réseau de routes commerciales, de l'initiative de l'autoroute périphérique et de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne jusqu'à la frontière de l'Ontario.

Les investissements dans le secteur des transports stimulent la croissance économique et permettent d'accompagner les activités de réconciliation, renforçant ainsi l'engagement continu du Manitoba envers la consolidation des relations avec les collectivités autochtones. La Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure 2024-2025 fixe les priorités qui permettront de soutenir les collectivités du Nord. En mettant l'accent sur les aéroports du Nord, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba amorce des plans qui feront avancer le projet de construction d'un nouvel aéroport sur le territoire de la Première Nation de Wasagamack. En outre, la création de nouvelles liaisons routières et l'amélioration de l'infrastructure de transport existante autour des collectivités des Premières Nations

demeurent des priorités. Le ministère réitère son soutien à l'égard de l'élaboration de stratégies visant à améliorer la connectivité routière dans ces collectivités.

Notre province occupe une position géographique et économique unique, avec des portes d'accès reliant le Manitoba aux marchés situés au nord, au sud, à l'est et à l'ouest. La vision d'avenir et la stratégie du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba consistent à mettre à profit notre plateforme de transport multimodal et nos portes d'accès commerciales afin de façonner un contexte propice à un avenir plus prospère pour tous les Manitobains. Avec des atouts comme le port intérieur CentrePort Canada, notre avantage en matière d'énergie propre et abordable et notre infrastructure de transport multimodal, notre province a la solution aux problèmes auxquels font face le secteur de la fabrication et les chaînes d'approvisionnement dans le monde entier. Les industries manufacturières étrangères qui cherchent à améliorer leurs chaînes d'approvisionnement et à réduire l'intensité en carbone de leurs marchandises font part d'un intérêt croissant pour notre province.

Dans l'ensemble, cette nouvelle stratégie d'investissement vise à offrir un portrait plus détaillé du plan d'immobilisations du ministère. Par ailleurs, ce document invite à la discussion sur les nouveaux projets et les éventuelles améliorations qui pourraient être envisagés dans le cadre des prochaines activités de planification des immobilisations. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba évalue en permanence les besoins en infrastructures de toute la province et cherche des solutions pour les améliorer. Un groupe d'experts récemment mis sur pied, composé de représentants des secteurs du transport et de la construction, des gouvernements autochtones et des administrations municipales de la province, sera aussi chargé de fournir une orientation sur les nouvelles priorités en matière d'infrastructure.

J'invite l'ensemble de la population du Manitoba à consulter les pages qui suivent pour mieux comprendre les plans de Transport et Infrastructure Manitoba en vue d'investir dans des infrastructures sûres, efficaces et résilientes au cours des cinq prochaines années.

Merci.

LISA NAYLOR

Ministre du Transport et de l'Infrastructure



Échangeur des RPGC nos 1 et 1A (à l'ouest de Portage-la-Prairie)

Résumé

La Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 consiste en un plan quinquennal qui décrit précisément les intentions du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba d'investir dans l'infrastructure routière, hydraulique, aéroportuaire et générale, nouvelle et existante. Cette stratégie quinquennale d'investissement offre au public et à l'industrie un aperçu des projets d'immobilisations prévus avec un niveau de transparence qui permet à l'industrie de prévoir les projets à venir et au public de se renseigner sur le calendrier et la localisation des travaux à venir.

La stratégie d'investissement met en évidence les projets prioritaires et fait écho à l'approche stratégique et systématique de Transport et Infrastructure Manitoba en matière de planification de projets. Avec un horizon de planification des projets à cinq ans, une certaine souplesse existe et la possibilité d'avancer ou de reporter des projets demeure en vue d'optimiser les dépenses budgétaires et d'assurer leur alignement sur les priorités du jour. La stratégie d'investissement se concentre sur un certain nombre d'initiatives clés, notamment les initiatives manitobaines du réseau de routes commerciales et de l'autoroute périphérique, qui garantissent la circulation efficace des marchandises le long de nos principaux corridors commerciaux internationaux.

La Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 est un plan quinquennal à horizon glissant qui décrit précisément les projets prévus pour les exercices 2024-2025 à 2028-2029. La stratégie diffère du budget d'immobilisations en ce sens qu'elle constitue un guide pour les investissements stratégiques dans les infrastructures. Les projets sont organisés de manière à tenir compte des différentes catégories d'investissement : renouvellement des infrastructures, développement économique, résilience climatique, connectivité et innovation. Le plan met l'accent sur la rentabilité et l'efficacité du programme d'immobilisations, ce qui permet à Transport et Infrastructure Manitoba d'atteindre ses objectifs financiers et fonctionnels à long terme. Une mise à jour du plan sera proposée chaque année afin d'ajouter les projets des années à venir.

Responsabilités du ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

Transport et Infrastructure Manitoba est chargé de l'élaboration des politiques et des mesures législatives en matière de transport et de la gestion du vaste réseau d'infrastructure de la province. Pour assumer ces responsabilités, le ministère fournit une large gamme de programmes et de services qui jouent un rôle essentiel pour que le secteur des transports continue de favoriser la croissance économique du Manitoba.

Les responsabilités de Transport et Infrastructure Manitoba comprennent l'élaboration de la politique ministérielle et des mesures législatives provinciales, la sécurité et la réglementation des transporteurs routiers, les permis de transport routier ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives de transport durable.

Les fonctions de gestion des infrastructures de transport, de régularisation de l'eau, de drainage, des aéroports du Nord et des infrastructures maritimes du ministère englobent la construction, l'entretien et l'exploitation des actifs d'infrastructure ci-dessous et de nombreuses autres composantes.

La Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 décrit précisément les investissements prévus par Transport et Infrastructure Manitoba dans ses infrastructures routières, hydrauliques, aéroportuaires et générales. Ces infrastructures comprennent les autoroutes, les échangeurs, les ponts, les barrages, les digues, les réservoirs, les infrastructures de protection contre les inondations, les améliorations aux systèmes de drainage, les ponceaux, les aéroports, les traversiers, les installations et les équipements.

→ **19 100 km**
de routes praticables en tout temps

→ **4 750 km**
de drains

→ **425 km**
de digues linéaires

→ **19**
digue circulaires communautaires

→ **23**
aéroports du Nord

→ **41**
postes de pompage

→ **61**
réservoirs

→ **1 655**
ponts et viaducs

→ **1 125**
ponceaux de la taille d'un pont

→ **345**
ouvrages de régularisation des eaux

→ **90**
barrages

→ **4**
traversiers

→ **8**
ouvrages de dérivation



Stratégies et initiatives

Transport et Infrastructure Manitoba instaure une nouvelle approche de la planification et de la programmation des projets d'infrastructure dans le cadre de laquelle le gouvernement approuve le principe d'une stratégie plus vaste pour un certain nombre de catégories prioritaires. Cette méthode établit les bases d'une planification à plus long terme et d'un horizon stratégique pour les investissements prévus dans les infrastructures de transport.

Il s'agit notamment des initiatives stratégiques liées aux **corridors commerciaux nationaux**, à la **sécurité routière**, aux **routes commerciales** et à l'**autoroute périphérique**. Ces stratégies et initiatives guident l'élaboration du plan d'immobilisations routières et la hiérarchisation des investissements.

AMÉLIORATION DE LA STRATÉGIE SUR LES CORRIDORS COMMERCIAUX NATIONAUX

DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

Les corridors commerciaux soutiennent les chaînes d'approvisionnement et stimulent la croissance de l'économie manitobaine grâce au déploiement de corridors de transport plus solides, plus résistants et plus efficaces vers les marchés internationaux. La Stratégie sur les corridors commerciaux nationaux vise à améliorer la sécurité et la fluidité fondamentales des corridors du Manitoba les plus essentiels au commerce et aux déplacements.

Conformément à cette stratégie d'amélioration des corridors commerciaux nationaux, Transport et Infrastructure Manitoba s'est également engagé à envisager des améliorations à apporter à la connectivité dans le Nord, comme la création d'un corridor économique nordique et d'un corridor nordique durable à partir du port de Churchill, notamment en vue de permettre l'exportation de ressources clés. Cet engagement comprend un investissement en immobilisations de 73,8 millions de dollars dans le chemin de fer de la baie d'Hudson.

INITIATIVE DE L'AUTOROUTE PÉRIPHÉRIQUE

DESCRIPTION DE L'INITIATIVE

Compte tenu du développement résidentiel, commercial et industriel que connaissent la ville de Winnipeg et les collectivités environnantes, il est nécessaire de créer une route périphérique (RPGC n° 100 et RPGC n° 101) plus sécuritaire et efficace. Pour Transport et Infrastructure Manitoba, l'autoroute périphérique doit être une autoroute à accès entièrement contrôlé, semblable à la norme établie par le réseau Interstate des États-Unis.

Rendre la route périphérique conforme aux normes autoroutières exige à la fois des améliorations en matière de sécurité et la construction d'échangeurs, ce qui comprend l'enlèvement de passages à niveau, l'ajout d'échangeurs ou de passages supérieurs aux endroits où la route croise des voies ferrées, et la reconstruction de la chaussée et de certaines structures importantes.

AVANTAGES D'UNE AUTOROUTE À ACCÈS ENTIÈREMENT CONTRÔLÉ

- Amélioration de la sécurité par la suppression des carrefours à niveau non signalés, où le risque de collisions graves est le plus élevé.
- Amélioration de l'efficacité et de la sécurité et réduction des embouteillages à l'aide d'une circulation routière libre en remplaçant les feux de circulation (carrefours à feux) par des carrefours à niveaux différents.

Synthèse des projets du plan quinquennal qui soutiennent l'initiative de l'autoroute périphérique :

- Conception et construction de trois nouveaux échangeurs sur la RPGC n° 100 (route périphérique Sud) aux points suivants :
 - chemin St. Mary's;
 - RPGC n° 3 (boulevard McGillivray);
 - chemin St. Anne's.
- Outre la conception et la construction d'échangeurs, les travaux se poursuivront sur la RPGC n° 100 (route périphérique Sud) et la RPGC n° 101 (route périphérique Nord) pour permettre :
 - la préservation de la surface (six projets);
 - l'amélioration des voies de desserte (cinq projets);
 - l'amélioration de la sécurité routière (trois projets);
 - le renouvellement des ouvrages (deux projets).

INITIATIVE DU RÉSEAU DE ROUTES COMMERCIALES

DESCRIPTION DE L'INITIATIVE

L'initiative du réseau de routes commerciales a pour but d'améliorer le réseau de routes provinciales afin d'étendre le réseau d'itinéraires compatibles avec les charges classées ARTC (à savoir la classification des charges réglementées les plus lourdes du Manitoba).

- Les parcours d'échanges soutiennent la circulation de biens interprovinciale et internationale.
- Les parcours de commerce soutiennent la circulation de biens au sein de la province.

La circulation de biens à l'échelle internationale, interprovinciale et régionale fait partie intégrante de l'économie du Manitoba, et le réseau routier de la province joue un rôle vital dans l'accès au marché. L'autorisation de transporter des charges plus lourdes sur nos routes permet de soutenir les entreprises manitobaines en nécessitant moins de déplacements et d'expéditions pour transporter les biens d'un emplacement à l'autre.

Le réseau de routes commerciales représente 36,5 % du réseau routier provincial praticable en tout temps du Manitoba.

- Sur l'ensemble des parcours du réseau, environ **84 %** pouvaient déjà accueillir des charges ARTC lorsque l'initiative a été lancée au début de l'année 2021.
- Depuis lors, Transport et Infrastructure Manitoba y a ajouté **2,5 %** de parcours d'échange et de commerce, permettant ainsi à **86,5 %** du réseau d'être en mesure d'accueillir des charges ARTC. Il ne reste donc plus que **13,5 %** du réseau à terminer pour achever cette initiative.

L'INITIATIVE DU RÉSEAU DE ROUTES COMMERCIALES PERMET À TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE MANITOBA :

- d'élargir sa grille interreliée de principaux couloirs nord-sud et est-ouest qui soutiennent les charges ARTC;
- de continuer à bâtir et à entretenir un réseau routier robuste qui soutient l'économie en donnant accès aux marchés interprovinciaux et internationaux;
- de désigner des parcours ARTC de remplacement aux endroits où les routes ARTC sont vulnérables aux effets des changements climatiques;
- de déterminer la priorité des investissements routiers de façon à soutenir au mieux l'économie du Manitoba.

Synthèse des projets du plan quinquennal qui soutiennent l'initiative du réseau de routes commerciales :

PROJETS DE MISE À NIVEAU AU RÉSEAU ARTC COMPRIS DANS LE PLAN QUINQUENNAL (507,3 KM ET 24 OUVRAGES)													
Route n°	003	005	012	021	023	034	059	083	201	256	283	305	311
N ^{bre} de tronçons (km)	2 (37,4)	5 (97,7)	2 (41,8)	2 (40,8)			1 (40,0)	8 (139,8)	1 (24,6)	2 (23,9)	2 (39,7)		3 (21,6)
N ^{bre} d'ouvrages		6	2	2	4	4			2	1	1	1	1

STRATÉGIE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

Transport et Infrastructure Manitoba a élaboré une stratégie d'amélioration de la sécurité routière pour soutenir son objectif de réduire considérablement et, à terme, d'éliminer les collisions mortelles et les blessures graves sur les routes provinciales. De 2017 à 2021, on a dénombré en moyenne **125 collisions importantes** par an, dont **50 collisions mortelles**, sur le réseau routier du Manitoba. La stratégie sur la sécurité routière est une approche exhaustive et globale visant à réduire les collisions graves par la mise en œuvre de diverses initiatives.

La nécessité d'une approche stratégique pour améliorer la sécurité routière sur les routes du Manitoba a été réaffirmée par la collision tragique qui a eu lieu à l'intersection des routes provinciales à grande circulation (RPGC) 1 et 5 le 15 juin 2023, près de Carberry. La stratégie d'amélioration de la sécurité routière de Transport et Infrastructure Manitoba comprend une initiative visant à améliorer ce carrefour, parmi d'autres initiatives systémiques et proactives en matière de sécurité sur l'ensemble du réseau routier provincial.

Pour garantir le succès de cette stratégie, Transport et Infrastructure Manitoba doit adopter l'approche dite du **Système sûr**. Cette approche reconnaît que l'amélioration des résultats en matière de sécurité routière est une responsabilité partagée qui implique l'ensemble des acteurs de la route, qu'il s'agisse des propriétaires d'ouvrages, des services de police, des premiers intervenants, des fournisseurs de soins de santé, des éducateurs, des constructeurs automobiles ou des automobilistes. Elle reconnaît également que le réseau routier doit être conçu et construit de manière à tenir compte de l'erreur humaine afin de réduire la gravité des collisions éventuelles.

Les initiatives de la stratégie d'amélioration de la sécurité routière comprennent six volets :

- RPGC n° 1 et RPGC n° 5 : examen des collisions et améliorations à l'intersection
- Gouvernance des données sur la circulation routière
- Examen des collisions mortelles
- Évaluation du réseau routier
- Planification systémique de la sécurité
- Sécurité routière dans les collectivités autochtones

Passage supérieur de la RPGC n° 1A (à l'ouest de Portage-la-Prairie)



Les initiatives suivantes sont menées par Transport et Infrastructure Manitoba avec le soutien de l'équipe d'intervention de la sécurité routière.

1. RPGC N° 1 À LA RPGC N° 5 : EXAMEN DES COLLISIONS ET AMÉLIORATIONS À L'INTERSECTION

L'initiative d'examen des collisions entre la RPGC n° 1 et la RPGC n° 5 consiste en une enquête complète visant à évaluer la sécurité routière et les caractéristiques techniques de l'intersection de la RPGC n° 1 et de la RPGC n° 5 afin de concevoir et de reconstruire cette intersection pour en améliorer la sécurité dans le cadre d'un projet de construction à venir.

2. GOUVERNANCE DES DONNÉES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

L'objectif de l'initiative de gouvernance des données sur la circulation routière est d'améliorer la collecte, la qualité et la gouvernance des données sur la circulation routière (p. ex. les données sur le débit routier et les collisions) afin d'améliorer la capacité de Transport et Infrastructure Manitoba à réaliser des analyses du trafic, y compris des analyses des collisions et des procédures d'examen.

3. EXAMEN DES COLLISIONS MORTELLES

L'initiative d'examen des collisions mortelles et à l'origine de blessures graves établit une approche systémique pour réaliser des examens techniques de toutes les collisions mortelles ayant eu lieu sur le réseau routier provincial du Manitoba. Cette initiative cherche également à documenter et à assurer le suivi des conclusions des examens des collisions ainsi que des recommandations qui peuvent être prises en compte dans le cadre des programmes d'entretien ou d'investissement. Cette initiative se concentrera dans un premier temps sur les collisions mortelles et devrait s'étendre à l'avenir aux collisions à l'origine de blessures graves.

4. ÉVALUATION DU RÉSEAU ROUTIER

L'objectif de l'initiative d'évaluation du réseau routier consiste à permettre à Transport et Infrastructure Manitoba de mettre en place et de suivre un processus d'évaluation du réseau mis à jour régulièrement afin de recenser et de hiérarchiser les contrôles de sécurité sur les endroits susceptibles de donner lieu à des collisions sur le réseau routier manitobain. Ce processus d'évaluation du réseau routier se servira des analyses statistiques spatiales menées sur l'ensemble du réseau routier provincial du Manitoba qui s'appuient sur les recensements de la circulation et les données sur les collisions.

5. PLANIFICATION SYSTÉMIQUE DE LA SÉCURITÉ

L'initiative de planification systémique de la sécurité consiste à élaborer des plans systémiques de sécurité routière pour guider la réalisation d'aménagements de sécurité aux endroits où la fréquence des collisions est élevée, ainsi qu'aux endroits présentant des caractéristiques semblables à ceux où la fréquence des collisions est élevée. Cette initiative nécessite de faire appel aux données et aux renseignements sur le réseau pour recenser les endroits du réseau routier provincial qui sont semblables à ceux où un nombre important de collisions se sont produites. L'objectif est ici d'apporter des améliorations de manière proactive dans les zones où l'on prévoit statistiquement que des collisions ou des incidents similaires auront lieu.

6. SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES COLLECTIVITÉS AUTOCHTONES

L'initiative de sécurité routière dans les collectivités autochtones vise à mener des activités d'analyse et de consultation afin d'éclairer la conception d'aménagements appropriés pour améliorer la sécurité routière et réduire les collisions mortelles ainsi que les blessures graves sur les routes provinciales qui traversent des collectivités autochtones. Cette initiative est toujours en cours d'élaboration, mais son principal objectif sera de travailler avec les collectivités et le gouvernement fédéral pour améliorer la sécurité routière sur les routes provinciales dans les collectivités autochtones.

Planification des immobilisations

CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

La plupart des projets comportent des éléments qui relèvent de plusieurs catégories d'investissement ou de chacune d'entre elles. Chaque projet est classé dans la catégorie d'investissement qui correspond le mieux à la raison principale pour laquelle le projet d'investissement a été amorcé.

Les quatre catégories d'investissement stratégique de Transport et Infrastructure Manitoba sont les suivantes :



RENOUVELLEMENT DES
INFRASTRUCTURES



DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE



RÉSILIENCE CLIMATIQUE



CONNECTIVITÉ
ET INNOVATION

La sécurité et la réconciliation avec les Autochtones sont des valeurs bien ancrées qui sont prises en compte dans le cadre de la perspective globale appliquée aux projets dans toutes les catégories d'investissement et pour toutes les classes d'actifs de Transport et Infrastructure Manitoba. Ces catégories sont décrites plus précisément ci-dessous.



RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES

Ces projets concernent des aménagements apportés aux biens d'infrastructure existants.

Voici quelques exemples :

- Remplacement ou reconstruction de l'infrastructure existante en fin de vie utile pour la rendre conforme aux normes actuelles.
- Réfections majeures pour prolonger la vie utile d'une infrastructure comme le resurfaçage d'une chaussée ou d'un pont.
- Réfections mineures pour prolonger la vie d'une infrastructure comme la chaussée d'une route ou la réparation d'un pont.



RÉSILIENCE CLIMATIQUE

Ces projets améliorent la capacité d'un actif à résister aux effets des changements climatiques avec le temps, y compris les phénomènes météorologiques extrêmes.

Voici quelques exemples :

- Améliorations apportées aux infrastructures pour qu'elles restent opérationnelles en cas d'inondation.
- Projets d'atténuation des inondations.
- Projets de protection contre les inondations (diges circulaires communautaires, augmentation de la capacité d'écoulement).



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Ces projets peuvent comprendre des investissements dans l'infrastructure qui soutiennent la croissance économique.

Voici quelques exemples :

- Améliorations apportées aux routes pour favoriser les échanges et le commerce.
- Améliorations apportées aux plaques tournantes du commerce international (route périphérique, RPGC n° 1, RPGC n° 75).
- Améliorations pour lever les restrictions concernant les charges sur les routes pendant la période de dégel.
- Améliorations opérationnelles aux postes frontaliers.
- Améliorations des infrastructures qui permettent d'autres investissements majeurs en matière de développement.
- Infrastructures qui soutiennent la mise en valeur des ressources, y compris l'extraction et la prospection minières.



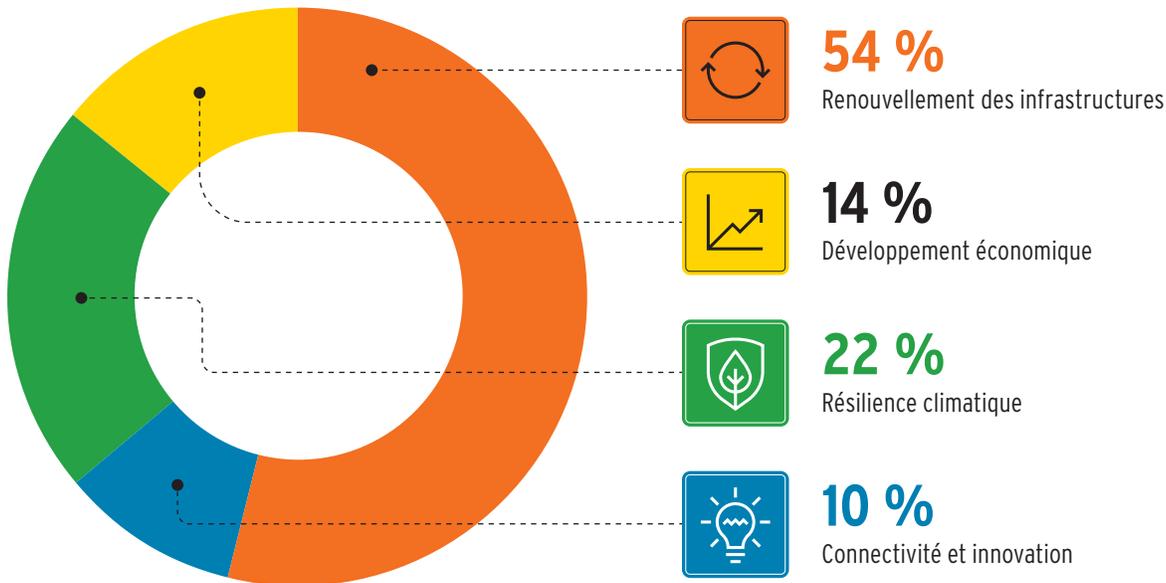
CONNECTIVITÉ ET INNOVATION

Ces projets garantissent que la population du Manitoba a accès aux services essentiels et aux routes et sont réalisés en prévision des besoins nouveaux et à venir en matière de technologies.

Voici quelques exemples :

- Mise à niveau des infrastructures aéroportuaires et maritimes.
- Projets d'élargissement à quatre voies.
- Échangeurs (échangeurs en trèfle, structures de passage supérieur).
- Nouvelles routes ouvertes à l'année dans les régions éloignées.
- Innovation (systèmes de transport intelligent, véhicules connectés et autonomes).
- Nouveaux systèmes de télédétection ou de surveillance (pour les ponts, pour une infrastructure hydraulique).
- Technologies de surveillance du niveau et de l'écoulement de l'eau, de la météo et des inondations.
- Amélioration des intersections (ronds-points, voies de virage, signalisation et éclairage).

STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT PLURIANNUEL DANS L'INFRASTRUCTURE DE 2024-2025 - RÉPARTITION PAR CATÉGORIE



APERÇU DES TYPES DE PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Transport et Infrastructure Manitoba planifie, conçoit, construit et entretient un large éventail de projets chaque année. Le type et l'ampleur de ces projets varient fortement. Par exemple, les petits projets d'immobilisations s'entendent des projets dont le coût total est **inférieur à 1,5 million de dollars**. Les projets d'immobilisations moyens s'entendent des projets dont le coût total est **supérieur à 1,5 million de dollars et inférieur à 10 millions de dollars**. Les grands projets d'immobilisations s'entendent des projets dont le coût total est **supérieur à 10 millions de dollars**. Ces projets sont ensuite organisés en fonction de leur type, ce dernier étant lié au programme d'infrastructure qu'ils soutiennent.

SÉLECTION DES PROJETS

Transport et Infrastructure Manitoba utilise un modèle axé sur le rendement du capital investi pour évaluer et sélectionner les projets qui seront intégrés au plan d'infrastructure pluriannuel. Le **rapport coût-efficacité économique** se définit ici en mesurant les mérites de chaque projet par rapport à plusieurs critères. Ces critères sont les suivants :

- Exigences en matière de santé, de sûreté et de sécurité
- Entretien et préservation des immobilisations
- Renouvellement proactif du cycle de vie
- Amélioration de l'efficacité
- Optimisation de la consommation d'énergie et d'eau
- Exigences réglementaires
- Ententes de financement
- Perturbation des services ou contraintes connexes
- Avantages pour l'environnement
- Engagement des Autochtones ou avantages et développement économiques
- Améliorations fonctionnelles

ÉCHÉANCIER DU PROJET

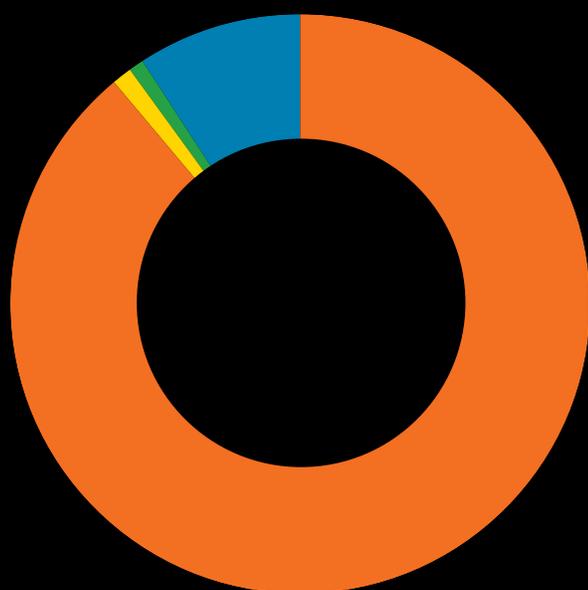
Transport et Infrastructure Manitoba utilise la gestion de projet pour la coordination et la gestion des projets d'immobilisations afin de garantir une approche cohérente et collaborative dans leur exécution. Il s'agit notamment de définir clairement les exigences des projets et de les planifier efficacement afin de s'assurer que les résultats, les besoins en ressources, les risques et les exigences budgétaires sont clairs. Cela permet également de garantir des communications permanentes concernant l'état d'avancement des projets, leur santé financière et l'atténuation des problèmes, des risques et des dépendances connexes. Les consultations et l'acquisition de terrains peuvent commencer pendant l'étape d'avant-projet, mais se poursuivront tout au long des étapes de conception et de construction.

Le calendrier d'un projet varie en fonction de la nature des travaux à réaliser. Tous les projets de Transport et Infrastructure Manitoba suivent un processus par étapes qui comprend les étapes suivantes : **planification du projet; avant-projet et programmation; conception; appel d'offres; construction; nettoyage après la construction; préservation après la construction.** L'élaboration d'un projet peut parfois représenter un processus de longue haleine, nécessitant l'élaboration d'une étude de définition et d'une étude fonctionnelle avant l'étude détaillée définitive. Traditionnellement, un grand projet suit le calendrier suivant pour chaque phase du processus, les flux de trésorerie commençant à la phase 2 :

Une fois que chaque projet a été évalué en fonction de ces critères, une évaluation complète est menée au niveau provincial afin d'élaborer un plan d'infrastructure pluriannuel qui réponde à la vision du Manitoba, à savoir de **veiller à la sécurité, à la fiabilité et à la durabilité de l'infrastructure et des services offerts au Manitoba et à ses collectivités.**

Phase 1		Phase 2	
DÉFINITION DU PROGRAMME		DÉVELOPPEMENT DE LA CONCEPTION	
Planification du projet	Avant-projet et programmation	Conception	Appel d'offres
1 à 24 mois ou plus	12 à 48 mois	12 à 24 mois	2 à 3 mois
Phase 3		Phase 4	
CONSTRUCTION		APRÈS LA CONSTRUCTION	
Construction		Nettoyage	Préservation
12 à 48 mois ou plus		1 à 12 mois	12 mois ou plus après la construction

Répartition de la Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025 de Transport et Infrastructure Manitoba



89 %

Infrastructures routières

1 %

Infrastructures générales

1 %

Infrastructures aéroportuaires

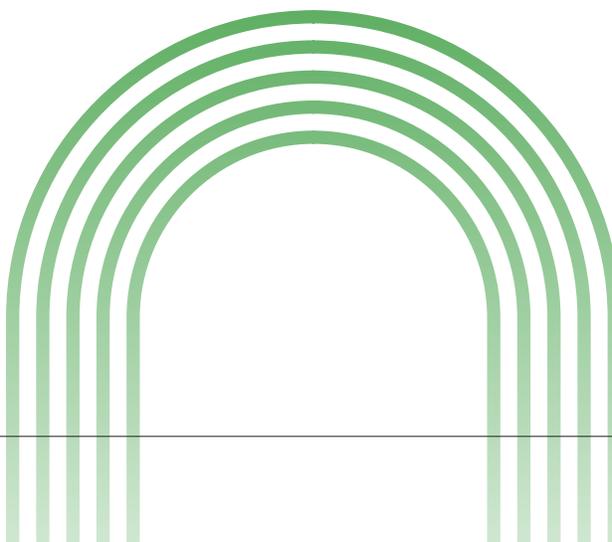
9 %

Infrastructures hydrauliques

PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE DES PISTES AÉROPORTUAIRES DU NORD

Le Programme d'infrastructure des pistes aéroportuaires permet aux collectivités du nord du Manitoba d'accéder à des biens et à des services tout au long de l'année grâce aux installations aéroportuaires. Ce programme protège l'infrastructure aéroportuaire du Manitoba et investit dans celle-ci en respectant des programmes de conformité et de réglementation qui renforcent la sécurité et favorisent la cohérence avec les normes provinciales, fédérales et internationales, tout en garantissant le respect de la **réglementation de Transports Canada** (TP312 : Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes) afin de permettre aux vols d'évacuation sanitaire d'atteindre ces collectivités.

Ces projets comprennent la remise en état des pistes, des aires de trafic et des voies de circulation, ainsi que l'installation de **balisages lumineux de piste de moyenne intensité**, de systèmes de dépoussiérants, de fossés de drainage et de clôtures pour le contrôle de la faune.





PROGRAMME DES ACTIFS GÉNÉRAUX

Le programme des actifs généraux prévoit l'acquisition de biens matériels, de balances, de grands projets de construction et de rénovation de bâtiments, ainsi que l'acquisition et l'entretien d'équipements gouvernementaux.

Dans le cadre du programme des actifs généraux, Aéroports et services de traversiers du Nord assure la fourniture des actifs suivants :

- Tours diverses (p. ex. radio)
- Modernisation et remplacement des aides à la navigation (p. ex. balisages lumineux de piste de moyenne intensité, indicateurs de trajectoire d'approche de précision [PAPI], centres de commande d'éclairage d'aéroport)
- Modernisation ou remplacement des systèmes d'atterrissage
- Améliorations, réparations ou remplacement de divers navires
- Projets de passage en cale sèche des navires pour des questions de mise en conformité
- Acquisition et entretien d'équipements du gouvernement

Plusieurs de ces projets ont l'obligation de respecter des programmes de conformité et de réglementation qui renforcent la sécurité et favorisent la cohérence avec les normes provinciales, fédérales et internationales, tout en garantissant le respect de la **réglementation de Transports Canada** (Loi sur les eaux navigables canadiennes; TP312 : Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes).

PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE LIÉE AUX RESSOURCES HYDRIQUES

Il incombe au programme d'infrastructure liée aux ressources hydriques de concevoir, de construire, d'exploiter, de gérer les actifs et de préserver l'infrastructure provinciale liée aux ressources hydriques.

Cette infrastructure comprend les ponts, les barrages, les digues circulaires de protection contre les inondations, les digues linéaires, les ouvrages de dérivation, les voies navigables provinciales, les postes de pompage, les réservoirs d'eau, les drains de traversée, les ponceaux de digue et les ouvrages de régularisation des eaux.

Ce programme est responsable de la gestion de l'acheminement efficace de l'eau par l'entretien et l'exploitation du réseau d'infrastructures liées aux ressources hydriques.

PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Le programme d'infrastructure routière est responsable de la construction, de la reconstruction, de la remise en état, de la préservation et de l'amélioration de la sécurité des immobilisations d'infrastructure liées au réseau routier provincial. Il doit en outre s'assurer que les normes et les principes de développement durable du ministère sont respectés.

LES ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION COMPRENNENT :

- Construction d'un échangeur
- Remise en état de la surface
- Reconstruction de la surface
- Préservation de la surface (application d'une fine couche supplémentaire de revêtement, pose de microrevêtements, traitement à l'aide d'un enduit superficiel à haut rendement)
- Remise en état de la structure
- Reconstruction de la structure
- Travaux de nivellement
- Améliorations de la sécurité
- Améliorations de ponceau



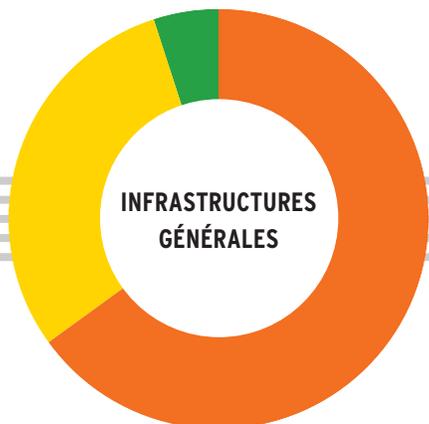
Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025

RÉSUMÉ

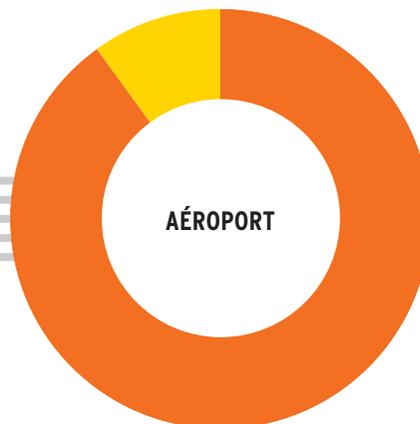
Les pages qui suivent présentent, programme par programme, la Stratégie d'investissement pluriannuel dans l'infrastructure de 2024-2025, y compris les points saillants des projets et le plan quinquennal. Le tableau du plan quinquennal fournit les renseignements suivants à propos de chaque projet :

- Type de projet
- Catégorie d'investissement
- Localisation régionale
- N° de route
- Emplacement du projet
- Durée du projet
- Estimation du coût total du projet
 - Les estimations liées aux coûts des projets énumérés sont susceptibles d'être modifiées et ne sont fournies qu'à titre d'information. La précision de ces estimations peut aller d'une estimation préliminaire à une estimation de l'ingénieur ou du soumissionnaire.
- Financement (projet à frais partagés ou faisant l'objet d'un financement fédéral)

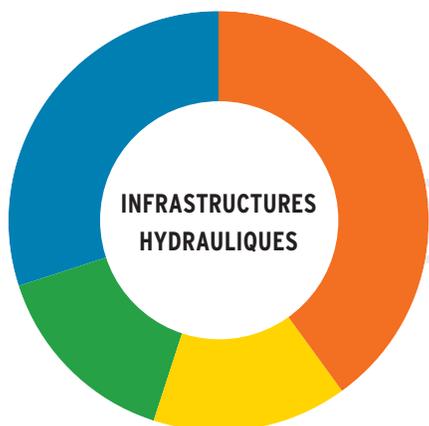
RÉPARTITION PLURIANNUELLE DES ACTIFS SELON LES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE



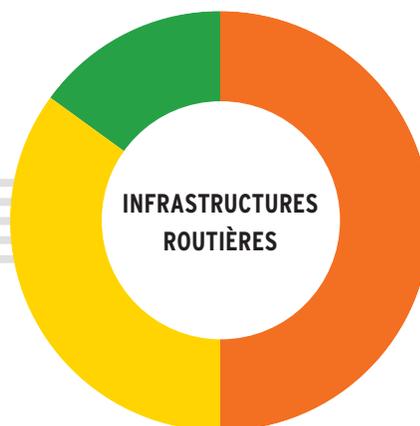
- Installations
- Installations aéroportuaires et maritimes du Nord
- Équipements



- Améliorations des aéroports et des pistes
- Clôtures



- Ouvrages
- Ponceaux et sécurité
- Remise en état des drains
- Protection contre les inondations



- Revêtement
- Ouvrages
- Améliorations liées à la circulation

Il est possible de consulter des renseignements complémentaires sur ces projets à partir de la carte des projets du ministère de l'Infrastructure. Fondée sur un système d'information géographique (SIG) en ligne, cette carte interactive permet au public de consulter l'information sur les projets d'immobilisations dans le réseau routier du Manitoba.

L'emplacement et l'état d'avancement des projets qui sont actuellement inclus dans la Stratégie d'investissement pluriannuel de 2024-2025 sont indiqués ici : gov.mb.ca/mti/myhis/index.fr.html



Navire de charge HBP (port de Churchill)

Investissements dans d'autres infrastructures

Le réseau de transport du Manitoba comprend de nombreux actifs et services qui n'appartiennent pas au gouvernement et qui ne sont pas exploités par celui-ci, mais qui servent néanmoins l'intérêt public en permettant la circulation des personnes et des marchandises, ainsi que la prestation de services publics essentiels.

En tant que partie intégrante de notre réseau de transport, Transport et Infrastructure Manitoba accorde des subventions d'investissement aux entités non gouvernementales suivantes, lesquelles sont essentielles à la prestation de services publics et à la croissance économique :

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET PORT DE CHURCHILL

Le **chemin de fer de la baie d'Hudson** et le **port de Churchill** sont des composantes importantes du réseau de transport pour les entreprises et les collectivités autochtones et du Nord. Le ministère s'est engagé à collaborer avec le gouvernement fédéral et l'**Arctic Gateway Group (AGG)**, la société autochtone

qui exploite ces actifs, afin de soutenir le développement du système de transit passant par l'axe de Churchill en tant que plaque tournante du transport et de la chaîne d'approvisionnement.

En plus des **73,8 millions de dollars** injectés sur deux exercices (2022-2023 et 2023-2024) pour soutenir le programme de remise en état des immobilisations du chemin de fer de la baie d'Hudson, Transport et Infrastructure Manitoba gèrera une enveloppe supplémentaire de 30 millions de dollars au cours de l'exercice 2024-2025, dans le cadre d'un **partenariat plus large de 60 millions de dollars** avec le Canada pour améliorer le rendement et la fiabilité du chemin de fer de la baie d'Hudson et du port ainsi que leur attractivité pour les investissements.

Ce financement sera à la base d'un plan à plus long terme en cours d'élaboration par l'AGG en vue d'attirer de nouvelles activités économiques vers ce système. Cela contribuera au développement économique du Nord et à la réconciliation économique avec les Autochtones tout en aidant le système à devenir financièrement autonome.

AÉROPORT DE THOMPSON

L'aéroport de Thompson, détenu et exploité par une société à vocation communautaire, est une plaque tournante pour les services de transport de passagers et de fret dans le Nord, avec un bassin de **37 villes et villages** desservis (dont beaucoup sont éloignés et autochtones). Transport et Infrastructure Manitoba s'est engagé à verser **15 millions de dollars** sur plusieurs années pour le réaménagement de l'aéroport, pour un projet global de **125 millions de dollars** qui comprend une nouvelle aérogare, le déplacement des infrastructures côté piste et côté ville et l'agrandissement d'un étang de traitement des eaux usées connexe. Une fois ce projet achevé, grâce à cette plaque tournante pour les déplacements à destination et en provenance des collectivités isolées, les populations autochtones pourront s'attendre à vivre une expérience améliorée et culturellement adaptée du transport aérien. À titre d'illustration, l'aéroport devrait disposer d'une zone réservée aux aînés.

PARC FERROVIAIRE DE CENTREPORT CANADA

Le port intérieur CentrePort Canada est une initiative de développement économique lancée par le gouvernement manitobain en 2009 pour tirer parti du réseau de transport compétitif du Manitoba dans la région du nord-ouest de la capitale afin d'attirer des investissements basés sur les échanges commerciaux. L'une des priorités de CentrePort Canada Inc., en tant que facilitateur de l'initiative de port intérieur désigné par la législation, consiste à aménager un parc ferroviaire afin d'attirer plus d'investissements dans l'installation. Transport et Infrastructure Manitoba soutient ce parc ferroviaire de CentrePort Canada en y investissant jusqu'à **665 acres** de terres domaniales sur une période de 10 ans. Déjà **194 acres** ont été intégrés au projet, et le parc ferroviaire a trouvé son premier locataire en août 2023. Transport et Infrastructure Manitoba accordera également une subvention de **250 000 \$** à CentrePort Canada Inc. pour l'accompagner dans ses activités en 2024-2025.



Points saillants des projets

RÉSILIENCE CLIMATIQUE



Résilience climatique

LES INONDATIONS AU MANITOBA

Les inondations le long des rivières, des lacs, des ruisseaux et des cours d'eau sont un phénomène naturel au Manitoba qui peut survenir à tout moment de l'année. Bien qu'il soit impossible de prévenir entièrement les inondations, le Manitoba est protégé par une vaste infrastructure qui permet de réduire les dommages potentiels aux personnes et aux biens en cas d'inondation.

La Stratégie d'investissement pluriannuel de 2024-2025 dans l'infrastructure appuie les projets de **protection contre les inondations, d'atténuation des risques et de reprise après sinistre** par l'intermédiaire de divers programmes.

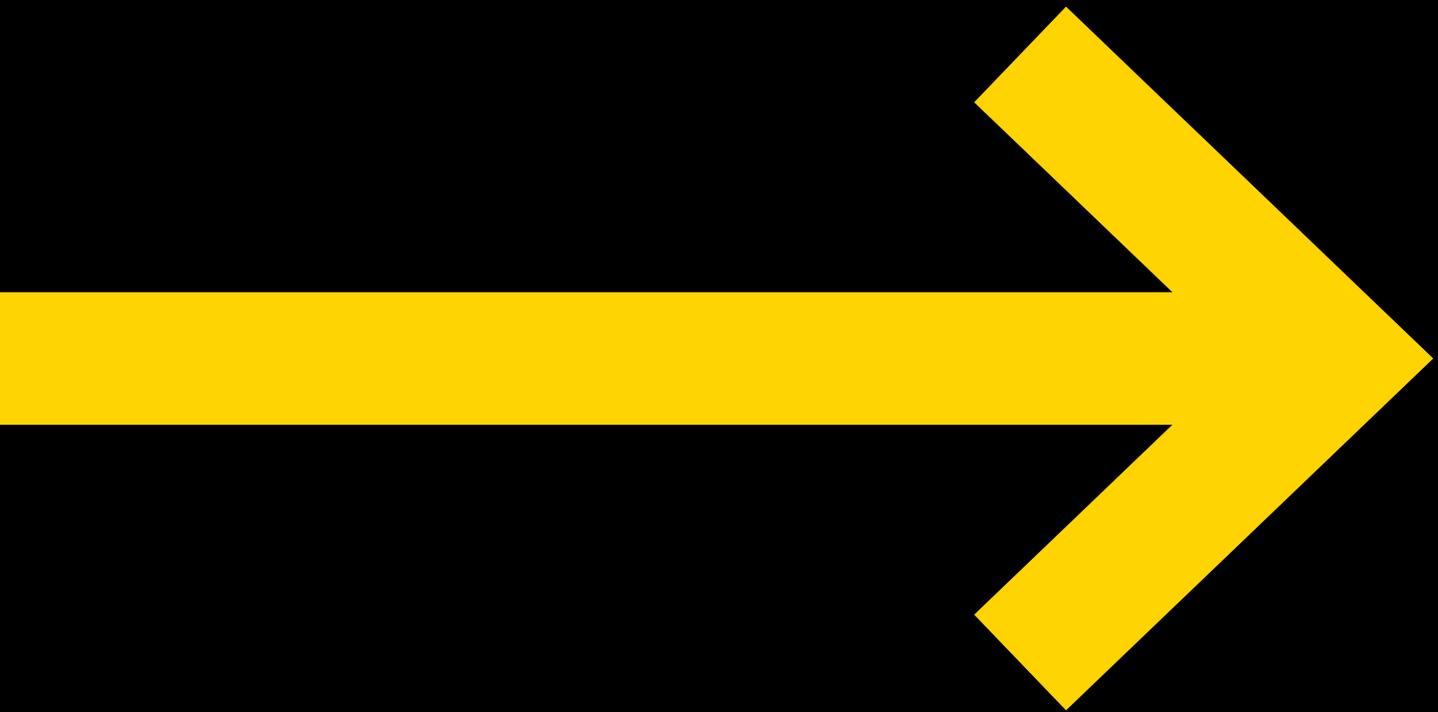
CANAUX DE DÉVERSEMENT DU LAC MANITOBA ET DU LAC SAINT-MARTIN

L'initiative de canaux de déversement du lac Manitoba et du lac St. Martin se poursuit. Une fois achevée, elle permettra d'améliorer la protection des collectivités autour de ces lacs contre les inondations et contribuera au renforcement du réseau d'infrastructures d'atténuation des inondations en place au Manitoba.

Canaux de déversement	
LAC MANITOBA ET LAC ST. MARTIN	
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 600 M\$
PORTÉE DU PROJET Cette initiative comprend la conception et la construction de deux canaux de lutte contre les inondations, ainsi que des ponts et des ouvrages régulateurs à vannes connexes, qui amélioreront l'acheminement des eaux de crue des deux lacs vers le lac Winnipeg. Le projet de canal de déversement du lac Manitoba représente une partie de cette initiative globale de protection contre les inondations. Une fois achevé, il permettra d'augmenter la capacité de débit à la sortie du lac Manitoba de 212 mètres cubes par seconde (7 500 pieds cubes par seconde) lorsque son niveau d'eau atteindra 248,11 mètres (814 pieds) au-dessus du niveau de la mer. Le canal de déversement du lac Manitoba acheminera l'eau directement dans le lac Saint-Martin et agira de concert avec la construction de régularisation des eaux de la rivière Fairford pendant les périodes où le niveau d'eau du lac Manitoba sera supérieur à la limite supérieure de sa plage d'exploitation cible de 247,65 mètres (812,5 pieds) au-dessus du niveau de la mer.	
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Atténuation des effets des inondations • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 	

Points saillants des projets

IMMOBILISATIONS LIÉES AUX PISTES D'ATTERRISSAGE DES AÉROPORTS



Immobilisations liées aux pistes d'atterrissage des aéroports

Réparations/améliorations à la piste de l'aéroport de Gods Lake Narrows

AÉROPORT DE GODS LAKE NARROWS



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Résilience climatique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

18,02 M\$

PORTÉE DU PROJET

Remise en état de la piste, construction de deux nouvelles voies de circulation et d'une aire de trafic plus grande, et installation d'un nouveau balisage lumineux de piste de moyenne intensité pour respecter la réglementation de Transports Canada (TP312).

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Réduction de l'usure des aéronefs
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la piste
- Possibilité d'augmentation de la circulation aérienne à l'avenir
- Fonctionnement amélioré
- Réduction importante de l'encombrement de la circulation
- Atténuation de la détérioration des fondations de la piste

Nouvel aéroport de Wasagamack

AÉROPORT DE WASAGAMACK



INITIATIVE STRATÉGIQUE

Connectivité et innovation

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

À déterminer

PORTÉE DU PROJET

Étude de conception fonctionnelle suivie de la conception et de la construction de l'aérogare, de l'atelier, du hangar de stockage, de la clôture de délimitation, de la piste, de l'aire de trafic, des voies de circulation et de l'installation d'un nouveau balisage lumineux de piste de moyenne intensité pour respecter les normes et les pratiques recommandées pour les aérodromes de Transports Canada.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Réduction de l'usure des aéronefs
- Amélioration du drainage
- Construction de la piste conformément à la réglementation de Transports Canada

**Remise en état de la piste de l'aéroport d'Oxford House

AÉROPORT D'OXFORD HOUSE



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

14,88 M\$

PORTÉE DU PROJET

Remise en état de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic, et installation d'un nouveau balisage lumineux de piste de moyenne intensité pour respecter la réglementation de Transports Canada (TP312).

***Ce projet est assujéti à un financement fédéral.*

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Réduction de l'usure des aéronefs
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la piste
- Possibilité d'augmentation de la circulation aérienne à l'avenir
- Fonctionnement amélioré
- Atténuation de la détérioration des fondations de la piste
- Piste reconstruite de manière à respecter la réglementation de Transports Canada

**Remise en état de la piste de l'aéroport de Pukatawagan

AÉROPORT DE PUKATAWAGAN



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

25,29 M\$

PORTÉE DU PROJET

Remise en état de la piste, des voies de circulation et de l'aire de trafic, et installation d'un nouveau balisage lumineux de piste de moyenne intensité pour respecter la réglementation de Transports Canada (TP312).

***Ce projet est assujéti à un financement fédéral.*

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Réduction de l'usure des aéronefs
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la piste
- Possibilité d'augmentation de la circulation aérienne à l'avenir
- Fonctionnement amélioré
- Atténuation de la détérioration des fondations de la piste

**Aéroport de Poplar River

AÉROPORT DE POPLAR RIVER



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

45,79 M\$

PORTÉE DU PROJET

Remplacement de l'aéroport actuel par une toute nouvelle piste, une nouvelle aire de trafic, une nouvelle voie de circulation et un nouveau terminal. Le nouveau site de l'aéroport sera conforme à la réglementation de Transports Canada (TP312) et sera suffisamment grand pour accueillir des aéronefs plus grands et plus divers.

***Ce projet est assujéti à un financement fédéral.*

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Réduction de l'usure des aéronefs
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la piste
- Possibilité d'augmentation de la circulation aérienne à l'avenir
- Fonctionnement amélioré
- Piste reconstruite de manière à respecter la réglementation de Transports Canada

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2024-2025

Investissements stratégiques	Région	Immobilisations liées aux pistes d'atterrissage des aéroports		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	Aéroport de Gods Lake Narrows*	Amélioration de la piste	18,02
	N	Aéroport d'Oxford House**	Remise en état de la piste	14,88
	N	Poplar River**	Nouvel aéroport	45,79
	N	Aéroport de Pukatawagan**	Remise en état de la piste	25,29
	N	Aéroport de Tadoule Lake	Clôtures pour la faune	2,13
	N	Wasagamack*	Nouvel aéroport	À déterminer

LISTE DES PROJETS POUR 2025-2029

Investissements stratégiques	Région	Immobilisations liées aux pistes d'atterrissage des aéroports		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	Aéroport de Cross Lake**	Amélioration de la piste	12,8
	N	Aéroport d'Island Lake - aire de trafic	Remise en état de la piste	0,46
	N	Aéroport d'Island Lake**	Amélioration de la piste	22,63
	N	Aéroport de Little Grand Rapids**	Remise en état de la piste	11,45



Projet de remise en état du côté piste de l'aéroport de God's Lake Narrows

Points saillants des projets

INFRASTRUCTURE GÉNÉRALE



Infrastructure générale

Construction de balances	
HEADINGLEY : À 1,5 KM À L'EST DU CHEMIN GAOL	
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Connectivité et innovation	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 3 M\$
PORTÉE DU PROJET <p>Le poste de pesage actuel d'Headingley est le lieu d'inspection des camions en circulation le plus fréquenté du Manitoba en raison de son emplacement sur la route transcanadienne (RPGC n° 1) dans la région de la capitale. Il a été conçu et construit au début des années 1960. La circulation des camions était alors moins dense et les véhicules plus petits. À l'époque, les camions-tracteurs et les semi-remorques dépassaient rarement 18 mètres de long. Aujourd'hui, le transport de marchandises d'est en ouest se fait souvent au moyen d'ensembles routiers longs de plus de 40 mètres. L'emplacement des balances au poste de pesage et la configuration des voies ont créé une situation où les véhicules commerciaux d'aujourd'hui donnent souvent lieu à des interactions dangereuses avec les autres utilisateurs du réseau routier.</p> <p>Le nouvel aménagement du site permettra de créer des tracés de voies plus sûrs, ainsi que des voies d'accélération et de décélération conformes aux normes d'ingénierie actuelles. Un nouveau poste de pesage sera construit à l'ouest du site actuel, avec un nouveau bâtiment administratif, des voies d'accélération et de décélération, une zone d'inspection et une aire de stationnement. Toutes les nouvelles voies d'accès, d'accélération et de décélération seront conçues pour répondre aux normes de conception géométrique actuelles.</p>	
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none">• Soutien aux échanges et au commerce• Amélioration du niveau de service• Amélioration de la sécurité publique• Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité• Amélioration du drainage	<ul style="list-style-type: none">• Amélioration du fonctionnement du carrefour• Réduction importante des retards dans la circulation• Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie• Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada

Nouvelle aérogare

AÉROPORT DE TADOULE LAKE



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

4,90 M\$

PORTÉE DU PROJET

L'actuelle aérogare sert à la fois d'aérogare et de hangar de stockage du matériel. La taille actuelle de l'aérogare et du hangar ne respecte pas les exigences en matière de volume de passagers et de stockage de matériel.

Construction d'une nouvelle aérogare et réaménagement de l'aérogare existante en atelier.

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Aménagements futurs possibles
- Progrès pour la vérité et la réconciliation

Aides à la navigation – balisage lumineux de piste de moyenne intensité/PAPI/centre de commande d'éclairage d'aéroport

AÉROPORT DE BLOODVEIN



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Résilience climatique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

2,90 M\$

PORTÉE DU PROJET

Fournir et installer un nouveau système de balisage lumineux de piste moyenne intensité, des PAPI à LED et un centre de commande d'éclairage d'aéroport à l'aéroport de York Landing.

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Réduction importante des retards dans la circulation aérienne
- Réduction des risques d'accident avec l'amélioration de la visibilité permise par la modernisation du système d'éclairage
- Amélioration des aides visuelles pour les aéronefs
- Réduction des coûts d'exploitation de l'aéroport de Bloodvein

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2024-2025

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure générale		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	Gare de triage de Carman	Bâtiment	0,02
	C	Gare de triage de Carman - hangar en toile	Bâtiment	0,25
	C	Centre d'entretien de Hadashville - hangar à équipement	Bâtiment	1
	C	Headingley : à 1,5 km à l'est du chemin Gaol	Améliorations apportées à la balance	3,00
	C	Centre d'entretien de St. Pierre - hangar à équipement	Bâtiment	0,91
	C	Centre d'ingénierie de la circulation (8385, avenue Wilkes) - entrepôt de feux de signalisation	Bâtiment	3,13
	O	Centre d'entretien de Manitou - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	1,70
	N	Aéroport de Bloodvein**	Amélioration des aides à la navigation	2,90
	N	Aéroport de Cross Lake**	Amélioration des aides à la navigation	2,25
	N	Aéroport de Gods Lake Narrows - aérogare	Bâtiment	2,95
	N	Split Lake-York Landing	Amélioration du débarcadère des traversiers	2
	N	Centre d'entretien de Thompson - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	1,60

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2025-2029

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure générale		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	Centre d'entretien de Deacons Corner - entrepôt	Bâtiment	0,36
	C	Centre d'entretien d'East St Paul - hangar à équipement	Bâtiment	1,80
	C	Centre d'entretien de Manigotagan - hangar à équipement	Bâtiment	0,86
	C	Centre d'entretien de Morden - hangar à équipement	Bâtiment	1,51
	C	Centre d'entretien de St. Norbert - hangar à équipement	Bâtiment	1,54
	C	Centre d'entretien de Whitemouth - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	1,14
	O	Centre d'entretien de Birtle - bureaux	Bâtiment	0,40
	O	Centre d'entretien de Brandon - hangar à équipement	Bâtiment	0,48
	O	Centre d'entretien de Gladstone - hangar à équipement	Bâtiment	0,72
	O	Centre d'entretien de Hamiota - hangar à équipement	Bâtiment	0,64
	O	Centre d'entretien de Melita - hangar à équipement	Bâtiment	0,64
	N	Centre d'ingénierie d'Ashern - bureaux	Bâtiment	0,99
	N	Aéroport de Brochet - extension de l'atelier	Bâtiment	0,88

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure générale		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	Centre d'entretien de Carberry - extension des bureaux	Bâtiment	0,37
	N	Centre d'entretien de Fisher Branch - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	0,88
	N	Centre d'entretien de Gypsumville - hangar à équipement	Bâtiment	0,27
	N	Aéroport de Lac Brochet - extension de l'enregistrement des bagages	Bâtiment	0,96
	N	Centre d'entretien de Lynn Lake - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	1,40
	N	Centre d'entretien de McCreary - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	0,73
	N	Red Sucker Lake - atelier	Bâtiment	3,83
	N	South Indian Lake	Amélioration du débarcadère des traversiers	8,75
	N	Tadoule Lake - aéroport	Bâtiment	4,90
	N	Centre d'entretien de The Pas - hangar à équipement	Bâtiment	0,47
	N	Centre d'entretien de Thompson - bac à sel	Bâtiment	0,44
	N	Centre d'entretien de Wabowden - hangar à équipement et bureaux	Bâtiment	1,30
	N	Aéroport de York Landing**	Amélioration des aides à la navigation	2,25

Points saillants des projets

INFRASTRUCTURE LIÉE AUX RESSOURCES HYDRIQUES



Infrastructure liée aux ressources hydriques

Remplacement d'ouvrage

DRAIN MAPLE CREEK : 32-15-11E



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

2,10 M\$

PORTÉE DU PROJET

Le projet consiste à remplacer un ponceau existant par un pont à une travée. Le ponceau actuel est situé sur la route municipale Landerville, au-dessus du ruisseau Maple. Il subit régulièrement des problèmes d'embâcles et nécessite un entretien régulier. L'ouvrage de remplacement doit être conforme à la conception, aux codes et aux normes de sécurité en vigueur et permettre d'atténuer les problèmes liés aux embâcles.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Amélioration de la sécurité publique
- Aménagements futurs possibles

Améliorations au système de drainage

RUISSEAU NETLEY : 7-17-3E



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

1,09 M\$

PORTÉE DU PROJET

Le ruisseau Netley est situé à côté d'une route municipale utilisée dans le cadre des itinéraires des autobus scolaires et des services d'urgence. Le projet prévoit la reconstruction d'un tronçon d'environ 3 km du drain appartenant à la Province afin de le rendre conforme aux normes actuelles en matière de drainage agricole.

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Soutien à la croissance économique des zones rurales du Manitoba
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Aménagements agricoles futurs possibles

Remise en état mineure de drain : Améliorations au système de drainage

RUISSEAU DEADHORSE : PLUSIEURS ENDROITS



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

2,05 M\$

PORTÉE DU PROJET

Le projet permettra de rétablir le tronçon transversal d'origine du drain ainsi que de recenser et de remplacer les ponceaux défectueux afin d'éviter de toute inondation future.

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Aménagements agricoles futurs possibles

Remise en état de barrage ou de construction de régularisation

BARRAGE DE RIVERS : SW 19-12-20W



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Résilience climatique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

65,20 M\$

PORTÉE DU PROJET

C'est un ancien organisme fédéral, l'Administration du rétablissement agricole des Prairies (ARAP), qui a construit le barrage de Rivers en 1960 afin d'assurer l'approvisionnement en eau de la municipalité de Riverdale et des collectivités situées en aval. Le réservoir a ensuite été utilisé à des fins récréatives, notamment pour la construction de chalets ainsi que la création d'un parc provincial et d'un terrain de camping.

En juillet 2020, le barrage a connu une crue record avec un pic de niveau d'eau dépassant d'environ 3,1 m le niveau d'eau cible du réservoir. Les principaux éléments du barrage arrivent à la fin de leur durée de vie et doivent être modernisés pour se mettre en conformité avec les lignes directrices de l'Association canadienne des barrages concernant les crues nominales. Le projet comprendra la conception et la construction des travaux d'amélioration et de remise en état du déversoir et des ouvrages de conduites riveraines afin que le barrage puisse résister en toute sécurité à une crue nominale.

RÉSULTATS VISÉS

- Amélioration du niveau de service et de la confiance dans les ouvrages actuels
- Amélioration de la sécurité publique
- Allongement de la durée de vie utile des ouvrages de plus de 40 ans
- Soutien à la croissance économique des zones rurales du Manitoba

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2024-2025

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Drain A : 30,31-06-08E	Améliorations de ponceau	0,33
	RR	Digues de la rivière Assiniboine : entre Portage-la-Prairie et Baie-Saint-Paul	Remise en état des digues	0,18
	RR	Digues de la rivière Assiniboine : entre Portage-la-Prairie et Baie-Saint-Paul*	Remise en état des digues	8
	RR	Au ruisseau Deadhorse NE 13-3-4W	Améliorations de ponceau	0,50
	RR	Drain Atchison (croisement avec le chemin Vouriot) : W 34-08-2E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,55
	RR	Drain Aubigny : 21-05-02E	Améliorations de ponceau	0,10
	RR	Drain Bachman : E 22,23,24,13,12,7,8-13-8E	Remise en état du drain	0,15
	RR	Ruisseau Buffalo (route 2N) : NW 11-01-04*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,25
	RR	Ruisseau Buffalo : Au croisement de la RPS no 306 (NW 25-1-3)*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,45
	RR	Drain Carey : 14-6-3E; 2,11-6-3E; 24-5-3E	Remise en état du drain	1,30
	RR	Barrage Carman : SW 25-06-05W	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	3,70
	RR	Drain Chortitz : 2-7-5E - SW 26-7-5E	Remise en état du drain	1,10

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Ruisseau Colony (croise la route 66N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	1
	RR	Ruisseau Deadhorse : 30-03-01W;19,25,26,27,28,29,30-03-02W; 11,12,13,14,15,16,17,18,24-03-03W; 19,20,21,22,23,24-03-04W; 23,24-03-05W	Remise en état du drain	2,05
	RR	Ruisseau Deadhorse : SE 20-3-3W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,45
	RR	Ruisseau Devils : N 16-14-6E	Ouvrage	1,80
	RR	Digue communautaire de Dominion City - rives de la rivière Roseau*	Restauration après des inondations - remise en état de la digue	1,50
	RR	Pont D20 : N 13-7-3E	Ouvrage	1,75
	RR	Drain Dufrost : 08,09,10,11,12,17,18-05-03E, 7-05-04E	Remise en état du drain	1,50
	RR	Stations de pompage de la rivière Elm : (lieu de pompage « W » de la rivière Assiniboine)	Remplacement de la station de pompage	2,15
	RR	Digue circulaire d'Emerson	Remise en état des digues	0,11
	RR	Digue d'Emerson-West Lynne*	Remplacement de la station de pompage	20,36
	RR	Ruisseau English : Barrage Wanipigow 25-10E*	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	5,80

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Barrage du lac Falcon : NW 23-08-16E*	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	4,44
	RR	Ruisseau Fish : NW 9-9-6E - SW 18-9-7E	Remise en état du drain	0,27
	RR	Forrester : S 25-06-02W	Améliorations de ponceau	0,10
	RR	Canal de Gardenton	Amélioration de la protection contre les inondations	5
	RR	Drain Glenlea : NE 12-08-2E	Remise en état du drain	4,90
	RR	Canal de drainage Hespeler : 0.1 km en aval de la route 200*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,90
	RR	Barrage du lac Jessica	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	0,79
	RR	Drain Johnson : 01-08-07E	Améliorations de ponceau	0,42
	RR	Drain Johnson : NE 03-09-1W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,55
	RR	Drain Johnson : sud de la route 49N, ouest de la route 20 (NE 3-9-1W)*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,30
	RR	Drain Johnson - près de Ferndale	Remise en état du drain	0,96
	RR	Agrandissement du ruisseau Joubert (voies navigables provinciales) de NE 12-04-07E à N 10-0406E*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,10

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Ruisseau Joubert : 34-05-04E*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,10
	RR	Drain Kirk : N-NE 4-9-01	Améliorations de ponceau	0,33
	RR	Drain Kronsgart : 1,2,3,4,5,6-4-2W;1,2,3,4,5,6-4-1W;7,8,9,10,15,16-4-1E	Remise en état du drain	14,43
	RR	Stations de pompage de la rivière La Salle (lieu de pompage « Y » de la rivière Assiniboine)	Remplacement de la station de pompage	2,06
	RR	Drain MacDonald : 02,03,09,10,16,17-03-10W, 34-02-10W	Remise en état du drain	1
	RR	Drain Main : au nord de la RPS n° 201	Remise en état du drain	0,32
	RR	Drain Manning Canal : 23,27,28,32,33-7-5E; 5,6-8-5E	Remise en état du drain	7,08
	RR	Canal Manning : au nord de la parcelle NW 18-7-6E	Ouvrage	2,10
	RR	Drain Maple Creek : 32-15-11E	Ouvrage	2,10
	RR	Drain Maple Creek : Municipalité rurale de Lac-du-Bonnet	Remise en état du drain	7,27
	RR	Barrage Mary Jane : SW 09-04-09W*	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	0,19
	RR	Drain Meridian : aux routes 63N et 1E (voies navigables provinciales)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,60

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Stations de pompage de Mill Creek : (lieu de pompage « Z » de la rivière Assiniboine)	Remplacement de la station de pompage	2,63
	RR	Digue de Morris	Remplacement de la station de pompage	4,33
	RR	Canal NAUM : canal North Arm Upper Manning, E 12-7-6E	Améliorations de ponceau	0,39
	RR	Canal NAUM : canal North Arm Upper Manning, E 12-7-6E	Améliorations de ponceau	0,39
	RR	Digues au nord de la rivière Assiniboine : lots riverains 119 et 120	Remise en état des digues	2,67
	RR	Digues au nord de la rivière Assiniboine : lots riverains 45 et 46	Remise en état des digues	2,67
	RR	Drain Oak Bluff (au croisement de la route 50N) : N 07-09-2E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,69
	RR	Drain Oak Bluff (au croisement de la route 6E) : W 18-09-2E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,69
	RR	Drain Oak Bluff (au croisement de la route 7E)	Ouvrage	1
	RR	Drain Pansy : N16-5-6E, N 9-5-6E	Améliorations de ponceau	0,58
	RR	Drain Piney West : 01-02-11E, 28,34,35-01-11E	Remise en état du drain	0,49
	RR	Canal de dérivation Portage*	Amélioration de la protection contre les inondations	3,20
	RR	Entrée du canal de dérivation Portage*	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	0,50

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Sortie du canal de dérivation Portage : 3,6 km à l'ouest de la RPS n° 240 – 2,8 km à l'ouest de la RPS n° 240	Amélioration de la protection contre les inondations	5,58
	RR	Canal de dérivation Portage : construction de régularisation des eaux de la rivière Assiniboine (NW 26-11-07W)	Remise en état d'un ouvrage	5,90
	RR	Canal de dérivation Portage : réservoirs aux parcelles 22 et 27-11-07W	Amélioration de la protection contre les inondations	1,20
	RR	Drain Prefontaine : lot riverain 249 - NE 5-8-4E, NW 4-8-4E - NE 27-7-4E	Remise en état du drain	0,30
	RR	Canal de dérivation de la rivière Rouge	Remise en état d'un ouvrage	0,15
	RR	Ouvrage régulateur du canal de dérivation de la rivière Rouge	Remise en état d'un ouvrage	1,46
	RR	Ouvrage régulateur du canal de dérivation de la rivière Rouge*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,48
	RR	Drain extérieur du canal de dérivation de la rivière Rouge (sud) : Rivière Rouge - Grande Pointe*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,76
	RR	Canal de dérivation de la rivière Rouge : ouvrage régulateur d'entrée	Remise en état d'un ouvrage	1,50
	RR	Drain Rempel : W4-3-1E; N31,32,33-2-1E; N25,26,E36-2-1W	Remise en état du drain	2,45
	RR	Drain Ridgeville : 35,35-1-3E; 31,32-1-4E	Remise en état du drain	1,20
	RR	Canal Rosenheim : 02,03,11-03-02W, 19,27,28,29,30,34-03-02W, 5,08,09,13,14,15,16-02-03W	Remise en état du drain	5,06
	RR	Drain Rosenheim : NE 15-2-3W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	1

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Drain Sapinski (9 km)**	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	5,10
	RR	Drain Sapinski (au croisement avec la route 48N, à l'ouest de la route 7E)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,81
	RR	Drain Sapinski (au croisement avec la route 4E, au nord de la route 51N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,80
	RR	Drain Sapinski (au croisement avec la route 50N, à l'ouest de la route 5E)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,80
	RR	Drain Sapinski : NW 01-09-1E (au croisement de la route 49N) : NW 01-09-1E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,60
	RR	Drain Sapinski : W 12-09-1E (au croisement de la route 5E) : W 12-09-1E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,59
	RR	Drain Scott : E 15-10-3W, W 16-10-4W	Améliorations de ponceau	0,78
	RR	Drain Scott : NW 14-10-3W	Améliorations de ponceau	0,27
	RR	Ruisseau Second - la plupart des franchissements en aval (voies navigables provinciales)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,61
	RR	Canal de dérivation de la rivière Seine : lot riverain 60, Paroisse de Ste. Anne - lot riverain 22, Paroisse de St. Norbert	Remise en état d'un ouvrage	0,18
	RR	Chemin Shannon Creek 15W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	1
	RR	Digues de la rivière Assiniboine sud : lots riverains 23 et 24	Remise en état des digues	1,87
	RR	Drain South Lateral : NE 32-5-6E - NW 33-5-6E, N 33-6-5E - NW 7-6-6E, NW 7-6-6E - NE 32-5-6E	Remise en état du drain	0,24

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Digue de St. Adolphe*	Remplacement de la station de pompage	18,20
	RR	Digue de St. Adolphe*	Remise en état des digues	16,10
	RR	Barrage de St. Norbert : lot riverain 64, Paroisse de St. Norbert	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	1,90
	RR	Drain St. Pierre : rivière Rat - 9-6-4E, 9-6-4E - W 2-6-4E	Remise en état du drain	0,58
	RR	Digue circulaire de St. Pierre-Jolys	Remise en état des digues	0,69
	RR	Digue de Ste Agathe*	Remise en état des digues	27
	RR	Drain Ste Elisabeth : NE 11-04-03E	Améliorations de ponceau	3,10
	RR	Barrage de Stephenfield : NE 36-06-07W	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	0,25
	RR	Ruisseau Sturgeon	Ouvrage	1,80
	RR	Ruisseau Sturgeon : à la RPS n° 221 (16-12-1W)*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,25
	RR	Ruisseau Sturgeon : SW 11-12-1W	Améliorations à la sécurité et autres	0,16
	RR	Drain Taylor : NW 19-6-2E (sud de l'intersection des routes 6E et 34N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,53

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Ruisseau Third : lot riverain 0040-HE*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,53
	RR	Ruisseau Tourond : à 3,2 km au sud de la RPS n° 305 (chemin Wallace)	Ouvrage	1,35
	RR	Exutoire du drain en U : 18-15-8E*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,60
	RR	Drain en U : route 45E - chemin Woodrow*	Restauration après des inondations - remise en état du drain	0,20
	RR	Digue ouest : RPGC n° 75 près de St. Norbert	Remise en état des digues	2,90
	RR	Dérivation de la coulée Winkler (RPGC n° 32 et route 11N) : NW 28-2-4W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	1,70
	RR	Drain Youville : rivière Seine - NE 10-9-4E	Remise en état du drain	0,24
	RR	Drain 11A : 31,32,33,34,35,36-07-02W, 34,35,36-07-03W, 03,04,05,06,09,16-08-03W, 01,02,03-08-04W	Améliorations de ponceau	0,30
	EL	Drain Angle : 24,25,26,27-25-3E; 19-25-4E	Remise en état du drain	0,44
	EL	Drain Arrowmarsh : N 6-14-26W, N 31-13-26W, routes 78, 79N	Améliorations de ponceau	0,18
	EL	Drain Bass (intersection de la route 11E et de la route 107N) : SE-35-18-2E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,60
	EL	Drain Bass (intersection de la route 12E et de la route 107N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,66
	EL	Ruisseau Birch : SW 33-28-8W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,54

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	EL	Ruisseau Bottle : 4,3-26-1W, 35-25-1W	Remise en état du drain	0,43
	EL	Drain Boundary Creek : 2,3,4,5,6-18-3E	Remise en état du drain	15,57
	EL	Ruisseau Boundary : 1-18-3E, 6,5,4-18-4E	Remise en état du drain	0,30
	EL	Drain Boundary : 7,8,9-26-07W	Remise en état du drain	0,39
	EL	Drain Bump : S 05-25-3E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,33
	EL	Drain Bump : SE 05-25-3E (près de l'intersection de la route 144N et de la route 14E)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,35
	EL	Rivière Drunken : 15,16,20,29,30-21-4E	Remise en état du drain	0,34
	EL	Rivière East Fisher : NE 10-24-2W	Améliorations de ponceau	0,10
	EL	Ouvrage de régularisation des eaux de la rivière Fairford	Améliorations à la sécurité et autres	3,00
	EL	Drain Fish Lake (au croisement de la route 115N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	3,50
	EL	Drain Fish Lake : 25,26,27,28,29,30-2-2E : 21,28,29,30-20-3E	Remise en état du drain	4,91
	EL	Drain Hatchery Road : 18-19-04W	Remise en état du drain	0,86
	EL	Drain Meleb : 1,2,3,6-20-3E et 4,33-19-03E	Remise en état du drain	5,64

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	EL	Drain Meleb : à la RPS n° 222*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	2,50
	EL	Drain Meridian : route 148N (NW 23-25-1W)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,43
	EL	Ruisseau Netley : 7-17-3E	Remise en état du drain	1,06
	EL	Ruisseau Netley : N-NW 22-17-02E	Améliorations de ponceau	1,40
	EL	Drain North Crooked Lake : 13,14,23-23-2E et 3,8,9,10,17,18-23-3E	Remise en état du drain	0,96
	EL	Drain Pine Lake : 10-22-7W	Améliorations de ponceau	0,16
	EL	Drain Progress : N 4-24-4E	Améliorations de ponceau	0,37
	EL	Drain Rembrandt (intersection des routes 7E et 124N)*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,60
	EL	Drain Rembrandt : 17-22-2E	Améliorations de ponceau	0,11
	EL	Drain Silver : E15-22-2E*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	4,81
	EL	Drain Sunny Valley School : W 23-28-1W*	Restauration après des inondations - remplacement de ponceau	0,60
	EL	Drain Washow Bay : 3,4,5,10,11-24-3E	Remise en état du drain	0,43
	EL	Ruisseau Wavy : E 27-13-2E, NE 43-14-2E	Améliorations de ponceau	0,16

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	EL	Drain 514 : SW 34-23-7W	Améliorations de ponceau	0,10
	DO	Drain Brandt : S 25,26,27-40W	Remise en état du drain	0,17
	DO	Ruisseau Badger : 3,8,9,10-14W	Remise en état du drain	0,30
	DO	Drain Cox : 18,19,30,31-36-24W et 6-37-24W	Remise en état du drain	6
	DO	Drain Craigsford : 31-37-25W et 36-37-26W	Remise en état du drain	1,90
	DO	Barrage de Deloraine : 30-02-22W	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	16,80
	DO	Drain Gimby : N27-1-15W à N31-1-15W	Remise en état du drain	0,35
	DO	Drain Ingimundson : 24,25-16-9W	Remise en état du drain	0,14
	DO	Ruisseau Kemulth : 19,30-38-26W	Remise en état du drain	0,33
	DO	Ruisseau Mink : (1,6,12)-29-19W; (7-11)-29-20 W; (7-12,15)-29-21W	Améliorations de ponceau	0,14
	DO	Barrage de Minnedosa*	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	1,50
	DO	Barrage du lac Oak : SW 12-08-25W*	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	7,53

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	DO	Canal de déversement du barrage du lac Pelican : 5-4-15W	Remise en état du drain	0,83
	DO	Ruisseau Plum : SE 35-7-24W	Ouvrage	2,40
	DO	Ruisseau Plum : SE 35-7-24W	Remise en état du drain	1,49
	DO	Canal de dérivation Portage (au nord de la RPS n° 227)	Remise en état du drain	0,39
	DO	Barrage de Rapid City : NW 20-13-19W*	Restauration après des inondations - remise en état du barrage ou de la construction de régularisation des eaux	5,50
	DO	Barrage de Rivers : SW 19-12-20W	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	8
	DO	Barrage de Rivers : SW 19-12-20W*	Restauration après des inondations - remise en état du barrage ou de la construction de régularisation des eaux	57,20
	DO	Remise en état du barrage de Shellmouth : 1 et 11-23-29W*	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	9,52
	DO	Ruisseau Small : 13,18-30-20W; 7-11,13,14-30-19W; 18-30-18W	Remise en état du drain	1,06
	DO	Ruisseau Smith sections SW34-37-28W, S33-37-28W, SE32-37-28W	Remise en état du drain	0,21
	DO	Digue de Sainte-Rose-du-Lac	Remise en état des digues	0,05

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	DO	Barrage Vermilion : 25-23-20W	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	3,00
	DO	Digue de la rivière Assiniboine : 27,28-29-25-18W	Remise en état des digues	0,05
	DO	Barrage Wawanesa : NW 26-07-17W	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	5,80
	DO	Digue de la rivière Wilson : 29,31,32-25-19W, 33,34,35,36-25-18W et 2,3-26-18W	Remise en état des digues	0,05
	DO	Drain Zoria : 21,28,33-27-21W	Remise en état du drain	0,53
	DN	Digue de la rivière Carrot	Remise en état des digues	0,05
	DN	Barrage Knapp : The Pas	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	9,54
	DN	Drain Q : 11,13,14-55-27W	Remise en état du drain	0,34

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2025-2029

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Drain Anderson : N3, N4, N5-5-1E (phase 1)	Remise en état du drain	3,40
	RR	Drain Angle : 03,04,09-05-03E, 24,25,26,34,35-04-03E	Remise en état du drain	0,34
	RR	Dérivation du ruisseau Bibeau	Ouvrage	3,05
	RR	Drain Brokenhead : E 31-14-08E	Améliorations de ponceau	2
	RR	Drain Brokenhead : NE 31-14-08E	Améliorations de ponceau	0,35
	RR	Drain City Protection : 7,8,17-12-3E - (phase 1)	Remise en état du drain	3,20
	RR	Ruisseau Colony (section centrale) : SE 30-12-1W, S 10-11-1E	Améliorations de ponceau	0,64
	RR	Ruisseau Colony (trois sites dans la section amont) : SE 30-12-1W, NE 36-12-1W	Améliorations de ponceau	0,77
	RR	Dérivation du ruisseau Cooks	Remise en état d'un ouvrage	3,80
	RR	Drain Edwin : NE 18-11-7W - NW 14-11-8W	Remise en état du drain	2,14
	RR	Digue de Grande Pointe : ville de Grande Pointe	Remise en état des digues	0,90
	RR	Drain Kirk : 29-9-1E	Remise en état du drain	0,35

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Drain Main n° 1 : 12,13,24,25-16-8E; 30,31-16-9E; 6,7,18-17-8E	Remise en état du drain	4,65
	RR	Rivière Morris : NE 04-07-01W	Remise en état d'un ouvrage	5,40
	RR	Drain Mennard : 15-9-2W, N 8-9-3W	Remise en état du drain	1,08
	RR	Barrage du lac Moose : SW 11-03-16E	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	2,35
	RR	Ouvrage régulateur de sortie du canal de dérivation Portage	Ouvrage	66,70
	RR	Canal de dérivation de la rivière Rouge (drain central)	Ouvrage	3,05
	RR	Ouvrage régulateur d'entrée de la digue de Rosenort	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	0,44
	RR	Barrage Sanford	Remplacement d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	5,15
	RR	Drain Stead : NW 28-16-8E--N 26-16-8E, N 26-16-8E--NE 25-16-8E	Remise en état du drain	0,41
	RR	Station de pompage du sud de St. Adolphe	Remplacement de la station de pompage	20,40
	RR	Drain St. Joseph : 20,29,32-2-1E	Remise en état du drain	3,01
	RR	Drain W : NW 26-14-08E	Améliorations de ponceau	0,43

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	RR	Digue ouest : 31-8-3E (MR de Macdonald)	Remise en état du drain	0,81
	RR	Drain 201 : 14,15,16,17-02-02E	Remise en état du drain	2,22
	EL	Drain Burnt Lake : 15,22,26,27,34,35-21-5W	Remise en état du drain	0,33
	EL	Drain Domain : N 20-7-2E	Ouvrage	2,08
	EL	Rivière Drunken : NE 15-21-4E	Améliorations de ponceau	0,29
	EL	Drain Duda : 32-15-3E	Améliorations de ponceau	0,10
	EL	Voie de desserte est (RPGC n° 6) : SW 33-28-08W	Améliorations de ponceau	0,30
	EL	Drain Island Lake : sections 36-20-5W et 31-20-4W	Remise en état du drain	0,22
	EL	Ruisseau Jackfish : 7,18-15-2E, 13,24-15-1E	Remise en état du drain	0,18
	EL	Drain Kris Johnson : SW 31-24-5E	Améliorations de ponceau	0,11
	EL	Canal de déversement du lac St. Francis : 10-16-4W	Remise en état du drain	0,13
	EL	Drain Long Lake : 17,20,29-14-4E	Améliorations de ponceau	0,11
	EL	Drain Poplarfield : (4-7)-22-2W, (33-35)-21-2W, 8-22-1W	Remise en état du drain	0,43

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	EL	St. Jean Baptiste	Remplacement de la station de pompage	14,44
	EL	Drain Sylvan : 20,29,32-23-1E, 5-24-1E	Remise en état du drain	0,33
	DO	Drain Community Pasture : 4,9-28-20W	Remise en état du drain	0,20
	DO	Canal Elm Creek : NE 3-10-3W - NE 1-10-5W	Remise en état du drain	0,67
	DO	Drain Harrington : SW 35-26-20W	Améliorations de ponceau	0,21
	DO	Ruisseau Hay : NE 28,W 27-35-28W	Remise en état du drain	0,14
	DO	Drain Lafacheur : S 4,5,6-38-24W	Remise en état du drain	0,14
	DO	Drain Lalecheur : NE 1-38-25W	Améliorations de ponceau	0,25
	DO	Drain Maple Lakes	Améliorations de ponceau	0,95
	DO	Ruisseau Mill : NE 2-12-3W	Améliorations de ponceau	0,33
	DO	Barrage de Minnedosa	Remise en état d'un barrage ou d'une construction de régularisation et améliorations à la sécurité	8,46
	DO	Ouvrage régulateur de sortie du lac Pelican	Remise en état d'un ouvrage	0,99

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique

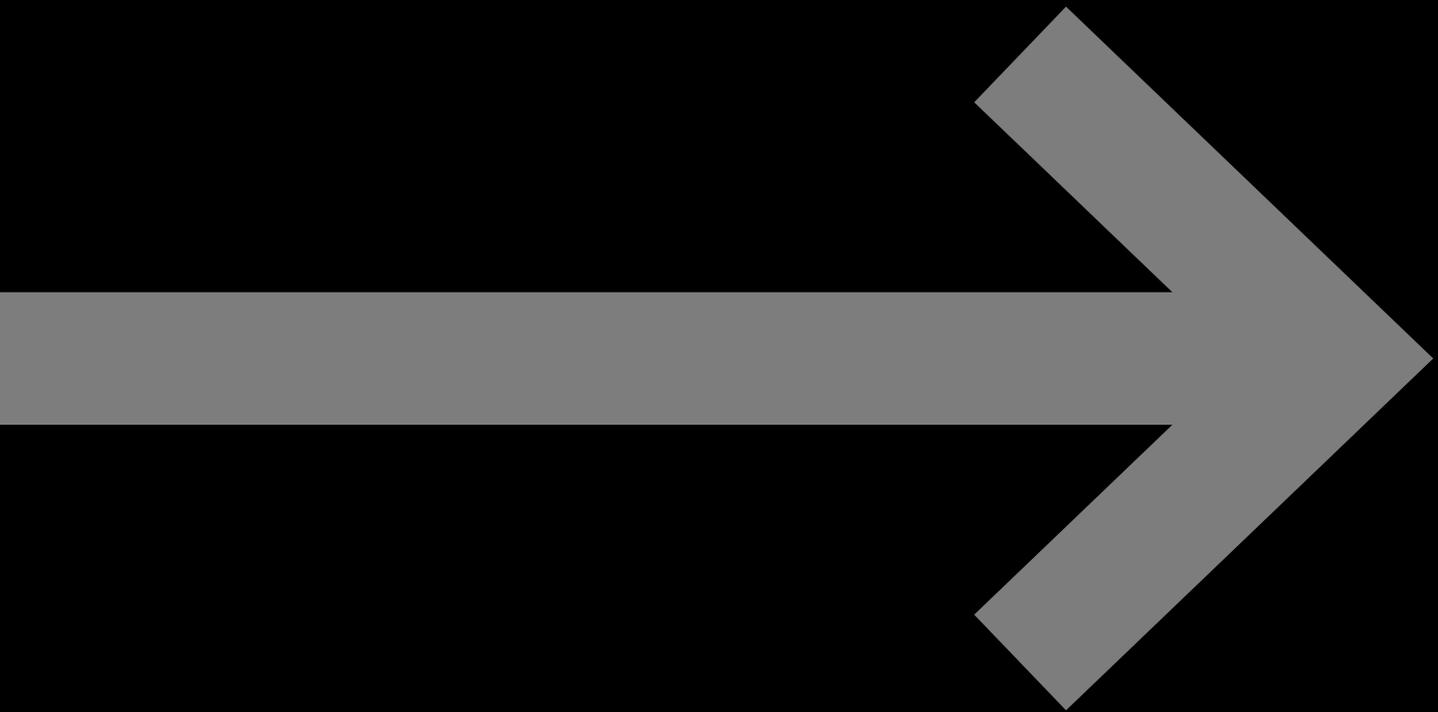


Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Infrastructure liée aux ressources hydriques		
		DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	DO	Canal de dérivation Portage (Drain extérieur est) : au nord de la route 71N	Remise en état du drain	0,63
	DO	Ruisseau Salt : NE 17-25-19W	Ouvrage	2
	DO	Ruisseau Sleger's	Remise en état du drain	0,15
	DN	Drain Pasquia Lake : 4-54-28W - 19-54-27W	Remise en état du drain	0,57
	DN	Rivière Pasquia : au chemin Young Point	Ouvrage	2,10
	DN	Drain Q : 11,13 et 14-55-27W	Remise en état du drain	0,46

Points saillants des projets

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE



Infrastructure routière

Les points saillants des projets sont fournis pour les projets majeurs du réseau routier, mais il peut y avoir plusieurs projets connexes, avec des composantes différentes prévues pour une zone ou une route particulière. Pour plus de précision, se reporter au **plan quinquennal complet**.

RPGC n° 1		AMÉLIORATIONS À L'INTERSECTION
AMÉLIORATIONS À L'INTERSECTION, AU NIVEAU DE LA RPGC N° 5		
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>12,03 M\$</p>	
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>La RPGC n° 1 est un corridor majeur du réseau routier national qui profite aux secteurs du commerce et du tourisme du Manitoba. Un accident mortel qui s'est récemment produit à cette intersection a donné lieu à une étude de sécurité des routes en service afin de déterminer les mesures d'atténuation à court et à long terme ainsi que les investissements nécessaires à l'amélioration de cette intersection.</p> <p>Ce projet comprend une étude de conception fonctionnelle visant à déterminer les améliorations à apporter aux intersections pour mieux guider les conducteurs qui sera suivie, avant la construction, d'une étude conceptuelle détaillée. Comme les aménagements particuliers de l'intersection ne sont pas encore déterminés, la quantité de terrains à acquérir demeure encore inconnue.</p>		
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Réduction importante des retards dans la circulation • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 1		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE (PROJET À FRAIS PARTAGÉS VIPT – PROJETS NATIONAUX ET RÉGIONAUX)
RPGC n° 1 - DE 0,8 KM À L'OUEST DE LA RPS N° 334 À LA RPS N° 334		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 24 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 1 est un corridor majeur du réseau routier national qui profite aux secteurs du commerce et du tourisme du Manitoba. Ce tronçon, qui traverse la ville de Headingley, est un court tronçon de route à quatre voies sans terre-plein central qui a atteint la fin de sa durée de vie et qui a besoin d'une reconstruction.</p> <p>Ce projet comprend une mise à niveau de la RPGC n° 1 à proximité de Headingley afin de faciliter la construction d'un terre-plein central et d'une nouvelle chaussée en béton. Les routes en direction de l'ouest et de l'est auront des voies en béton, avec des accotements entièrement revêtus d'asphalte ou des bordures et des caniveaux en béton jusqu'à la transition entre la route rurale et la route urbaine. À certains endroits, l'autoroute comportera des voies de tourne-à-gauche et de tourne-à-droite. Le projet comprendra également la simplification des accès, l'amélioration des intersections existantes et la construction de voies de desserte pour rediriger le trafic vers les intersections appropriées.</p>		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Aménagements futurs possibles • Amélioration de la sécurité aux carrefours • Amélioration du fonctionnement des carrefours • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada • Réduction du nombre de collisions 		

RPGC n° 1		OUVRAGE
REPLACEMENT DU PONT SUR LA RIVIÈRE ASSINIBOINE, À 0,8 KM À L'OUEST DE L'INTERSECTION EST DE LA RPGC N° 26 (DIRECTION EST)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 16,83 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>Ce pont, qui enjambe la rivière Assiniboine et accueille les voies en direction de l'est de la RPGC n° 1, a été construit en 1953 et fait partie intégrante de la route transcanadienne. La structure du pont a 70 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera surélevé pour mieux s'adapter aux crues de la rivière Assiniboine.</p>		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 1		OUVRAGE
REPLACEMENT DU PONT AU PASSAGE SUPÉRIEUR DE LA GARE DE TRIAGE SYMINGTON (À L'EST DE WINNIPEG)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 57,19 M\$	
PORTÉE DU PROJET Ce passage supérieur sur la RPGC n° 1 a été construit en 1960 et constitue un lien vital sur la route transcanadienne qui traverse la ville de Winnipeg. Il accueille quatre voies de circulation sur la RPGC n° 1 (deux voies en direction de l'est et deux voies en direction de l'ouest) sur les six voies à l'extrémité est de la gare de triage Symington du CN et relie le chemin Plessis à la RPGC n° 1. La structure a 63 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau passage supérieur comprendra un nouveau pont qui sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur. Des améliorations à la RPGC n° 1 et aux rampes d'accès sont prévues pour renforcer la sécurité des conducteurs grâce au nouveau passage supérieur.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 1		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE (ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES)
RPGC N° 1 - DE 5 KM À L'OUEST DE LA RPS N° 301 À LA FRONTIÈRE DE L'ONTARIO		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Connectivité et innovation	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS À déterminer	
PORTÉE DU PROJET La RPGC n° 1 est un corridor majeur du réseau routier national qui profite aux secteurs du commerce et du tourisme du Manitoba. Le tronçon de la RPGC n° 1 entre la RPS n° 301 et la frontière entre le Manitoba et l'Ontario est une liaison est-ouest. Faisant partie de la route transcanadienne, elle soutient la circulation commerciale et touristique, le transport des collectivités locales et l'accès à plusieurs collectivités des Premières Nations. Le projet fournira un plan à long terme pour l'élargissement à quatre voies de cette portion de la RPGC n° 1, qui représente le seul tronçon de la RPGC n° 1 à ne pas encore avoir été élargi à quatre voies au Manitoba.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration de la qualité esthétique pour la zone commerciale • Suppression de la glissière de sécurité • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Aménagements futurs possibles • Amélioration du fonctionnement des carrefours • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Atténuation de la détérioration des fondations de la route • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 2	REMISE EN ÉTAT DES SURFACES (PROJET À FRAIS PARTAGÉS VIPT – PROJETS NATIONAUX ET RÉGIONAUX)
RPGC N° 2 - DE LA RPS N° 240 À LA RPGC N° 13	
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>35,90 M\$</p>
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>La RPGC n° 2 permet d'accéder aux principaux centres agricoles de la région, comme Brandon, Portage-la-Prairie, Winkler-Morden et Winnipeg, et de les relier entre eux. Ce tronçon de la RPGC n° 2 a atteint sa fin de vie utile et doit être remis en état.</p> <p>Le projet comprend la remise en état du bitume, l'amélioration de deux virages ne respectant pas les normes actuelles et le déplacement d'une route d'accès provinciale à l'écart d'un virage, permettant ainsi de résoudre les problèmes de sécurité et d'exploitation constatés ici.</p>	<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité de roulement • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Amélioration de sécurité avec la modification du tracé d'un virage et les améliorations apportées à l'intersection • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada

RPGC n° 3	RECONSTRUCTION DE LA SURFACE (ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES)
RPGC N° 3 - DE 1,6 KM À L'EST DE LA RPGC N° 100 JUSQU'AUX LIMITES DE LA VILLE DE WINNIPEG	
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>À déterminer</p>
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Cette route a connu une augmentation de fréquentation importante en raison du développement de la MR de Macdonald au cours de la dernière décennie, rendant sa reconstruction nécessaire.</p> <p>Le projet comprend une étude de conception fonctionnelle, l'acquisition de terrains, des modifications aux services publics, l'analyse de toutes les intersections et la reconstruction de la RPGC n° 3, qui passera d'une route à deux voies à une route à chaussées séparées à quatre voies. Les travaux de construction comprendront le nivellement, la mise en place de matériaux granulaires et d'un revêtement bitumineux, ainsi que la conception de l'évacuation des eaux.</p>	<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du drainage • Amélioration de la qualité esthétique pour la zone commerciale • Aménagements futurs possibles • Amélioration du fonctionnement des carrefours • Réduction importante des retards dans la circulation • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé

RPGC n° 3		REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE
RPGC N° 3 - DE LA FRONTIÈRE DE LA SASKATCHEWAN À L'INTERSECTION SUD DE LA RPGC N° 83		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 16,29 M\$	
PORTÉE DU PROJET La RPGC n° 3 est un axe important reliant le Manitoba à la Saskatchewan. Il s'agit du dernier tronçon de la RPGC n° 3 à passer à la norme ARTC. La catégorie A1 à laquelle appartient cette route de même que l'état de la chaussée sont insuffisants pour tirer parti des avantages économiques que procurent les industries agricoles et pétrolières. Le projet comprend une remise en état du bitume pour passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Aménagements futurs possibles • Amélioration du fonctionnement des carrefours • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada • Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 		

RPGC n° 3		OUVRAGE - ATTÉNUATION DES INONDATIONS
REPLACEMENT DE L'OUVRAGE SUR LA RIVIÈRE SOURIS, À 0,7 KM À L'EST DE L'INTERSECTION NORD DE LA RPGC N° 83 (À PROXIMITÉ DE MELITA)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 19,64 M\$	
PORTÉE DU PROJET Ce pont qui enjambe la rivière Souris sur la RPGC n° 3 a été construit en 1970 et constitue un lien vital sur cet axe stratégique est/ouest dans le sud-ouest du Manitoba. La structure du pont a 53 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera conçu pour mieux s'adapter aux crues de la rivière Souris.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 5	REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE
RPGC N° 5 - DE LA RPGC N° 23 À LA RPGC N° 2	
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 36,40 M\$
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Le projet améliorera l'état de la surface et permettra de lever les restrictions routières durant la période de dégel. La suppression de ces restrictions routières permettra des avantages économiques pour l'industrie locale, notamment les producteurs agricoles et les éleveurs à grains.</p> <p>Le projet comprend une remise en état du bitume pour lever les restrictions routières durant la période de dégel et passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales.</p>	
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du drainage • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Aménagements futurs possibles • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Atténuation de la détérioration des fondations de la route • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada • Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPGC n° 5		REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE
RPGC N° 5 - DE LA RPGC N° 2 À 15 KM AU NORD DE LA RPGC N° 2		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 27,27 M\$	
PORTÉE DU PROJET La dernière réfection du revêtement de ce tronçon de la RPGC n° 5 remonte à 1968. Le projet proposé améliorera l'état de la surface et permettra de lever les restrictions routières durant la période de dégel. La suppression de ces restrictions routières permettra des avantages économiques pour l'industrie locale, notamment les producteurs agricoles et les élévateurs à grains. Le projet comprend une remise en état du bitume pour passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales, des améliorations de la sécurité et de l'exploitation, notamment des accotements partiellement revêtus, une simplification de l'accès, des améliorations à l'intersection et des mesures de protection contre les dangers.	RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Soutien à l'activité touristique (parc provincial de Spruce Woods) • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Améliorations aux routes économiques • Atténuation de la détérioration des fondations de la route • Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPGC n° 5		REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE
RPGC N° 5 - DE 15 KM AU NORD DE LA RPGC N° 2 À LA RPGC N° 1		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 36 M\$	
PORTÉE DU PROJET La RPGC n° 5 est une route importante entre les frontières des États-Unis et de la Saskatchewan. Elle soutient l'agriculture locale et le tourisme dans la région. Le revêtement de ce tronçon a atteint sa fin de vie utile et doit être remis en état. La portée du projet comprend une remise en état du bitume pour passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales ainsi que des améliorations à l'intersection.	RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Remise en état du revêtement qui a dépassé sa durée de vie utile prévue et rétablir la fonctionnalité • Amélioration de la qualité de roulement • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Renforcement de la sécurité avec des améliorations à l'intersection • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada • Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPGC n° 5		OUVRAGE
REPLACEMENT DE L'OUVRAGE SUR LA RIVIÈRE ASSINIBOINE - À 11,1 KM AU NORD DE LA RPGC N° 2 (AU PARC PROVINCIAL DE SPRUCE WOODS)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 24,09 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le pont qui enjambe la rivière Assiniboine sur la RPGC n° 5 a été construit en 1964 et constitue un passage essentiel pour les visiteurs du parc provincial de Spruce Woods. La structure du pont a 59 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont comportera un trottoir séparé et sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera surélevé pour mieux s'adapter aux crues de la rivière Assiniboine.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 		

RPGC n° 5		REMISE EN ÉTAT D'UN OUVRAGE
REMISE EN ÉTAT DE L'OUVRAGE AU LAC DES PRAIRIES - À 12,6 KM À L'OUEST DE LA RPGC 83 (À L'OUEST DE ROBLIN)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 17,47 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le pont qui enjambe la rivière Assiniboine au niveau du lac des Prairies, sur la RPGC n° 5, a été construit en 1969 et constitue un lien essentiel avec la Saskatchewan. La structure du pont a 54 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. La remise en état du pont permettra d'augmenter le niveau de service et d'améliorer la sécurité routière.		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada

RPGC n° 5A		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE	
À DAUPHIN - DU CHEMIN TRIANGLE À L'AVENUE WHITMORE			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 21,85 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 5A est le principal accès à la ville de Dauphin depuis le sud. Ce projet permettra d'améliorer la circulation et la sécurité, notamment en reconstruisant la RPGC n° 5A pour en faire un corridor à chaussées séparées à quatre voies, en construisant des voies de desserte et en améliorant les intersections.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Allongement de la durée de vie de la chaussée 	

RPGC n° 6		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE - ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES ET VOIES DE DÉPASSEMENT (PROJET À FRAIS PARTAGÉS VIPT - PROJETS NATIONAUX ET RÉGIONAUX)	
RPGC N° 6 - DE LA RPGC N° 101 À GROSSE ISLE			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Connectivité et innovation		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 17,11 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 6 est un axe du réseau routier national qui représente l'une des routes commerciales et touristiques les plus importantes pour la province. Ce tronçon de la RPGC n° 6 est situé sur une route à deux voies sans terre-plein central qui connaît des volumes de circulation élevés ainsi que des embouteillages et des retards aux heures de pointe, le matin et l'après-midi. En outre, le revêtement a atteint la fin de sa durée de vie utile et doit être reconstruit pour faire face à l'augmentation du volume et du poids des camions sur cette route du réseau routier national.</p> <p>Ce projet comprend l'élargissement à quatre voies de la RPGC n° 6 entre la RPGC n° 101 et le passage à niveau situé à environ 1,5 km au nord de la RPGC n° 101, la construction de voies de dépassement entre Gordon et Grosse Isle, et l'amélioration des intersections avec la RPGC n° 101 et la RPS n° 236.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada avec la réduction des embouteillages • Amélioration du confort de conduite et contribution à la réduction de l'usure des véhicules • Renforcement de la sécurité grâce aux améliorations apportées à la circulation et aux intersections • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions nocives liées à la circulation 	

RPGC n° 6		REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE	
RPGC N° 6 - DE 0,6 KM À L'OUEST DE LA RPS N° 239 À LA RIVIÈRE FAIRFORD			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 29,54 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 6 fait partie du réseau routier national et constitue un important corridor commercial et touristique. Ce tronçon de la RPGC n° 6 a atteint sa fin de vie utile et doit être remis en état.</p> <p>Ce projet comprend la remise en état de la surface, l'amélioration des intersections et la pose d'accotements partiellement revêtus.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPGC n° 8		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE	
RPGC N° 8 - DE LA RPGC N° 101 À LA RPS N° 230 (DIRECTION SUD)			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 24,40 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 8 en direction du sud a atteint sa fin de vie utile et doit être reconstruite. Les aménagements réalisés le long de la RPGC n° 8 et de la RPGC n° 101 transforment d'anciens carrefours à faible circulation et à vocation agricole en carrefours commerciaux à forte circulation. Des améliorations importantes sont nécessaires pour renforcer la sécurité et accompagner l'essor économique de la région.</p> <p>La portée du projet proposé comprend des voies de desserte pour rediriger le trafic commercial vers des intersections appropriées, l'amélioration des intersections pour renforcer la sécurité et prendre en charge un débit routier plus important, la reconstruction des voies en direction du sud de la RPGC n° 8 pour les doter d'accotements adéquats et la construction d'une nouvelle surface de chaussée.</p>			
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre de collisions • Amélioration du niveau de service • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement 		<ul style="list-style-type: none"> • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du drainage • Amélioration de la qualité esthétique pour la zone commerciale 	

REMISE EN ÉTAT DU BITUME - DE 0,1 KM AU NORD DE LA RPGC N° 101 À 1,7 KM AU NORD DE LA RPGC N° 27

**CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT**

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS**41,10 M\$****PORTÉE DU PROJET**

La chaussée actuelle de la RPGC n° 9 a atteint la fin de sa durée de vie. L'essor économique rapide de la région exerce une forte pression sur le réseau routier. Des améliorations aux intersections sont nécessaires pour faire face à l'augmentation du débit routier liée au développement urbain adjacent. Ces travaux amélioreront la sécurité des usagers, prolongeront la durée de vie de la route, favoriseront le développement des zones adjacentes et réduiront les coûts d'entretien.

La portée du projet proposé comprend la reconstruction de la chaussée existante, la division de la route pour créer un tronçon transversal à chaussée séparée à quatre voies, l'amélioration aux intersections et l'ajout de voies « d'activités ». L'installation de feux de circulation, le déplacement de services publics et l'acquisition de terrains sont d'autres composantes majeures de ce projet.

Des améliorations seront apportées aux intersections avec la promenade Kapelus et le chemin Grassmere. Les travaux comprendront des voies de virage et des feux de circulation.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Amélioration de la qualité esthétique pour la zone commerciale
- Aménagements futurs possibles
- Amélioration du fonctionnement des carrefours
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet

RPGC n° 12		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE	
RPGC N° 12 - DE LA RPGC N° 1 À LA RPGC N° 15			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 30,30 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La surface actuelle a plus de 50 ans. Ce tronçon de la RPGC n° 12 a atteint sa fin de vie utile et doit être reconstruit.</p> <p>Le projet comprend la pulvérisation de la surface actuelle, l'élargissement de l'accotement et la pose d'un revêtement bitumineux afin d'augmenter les capacités de la chaussée pour respecter la norme ARTC. Ce projet comprend également des améliorations à l'intersection avec la RPS n° 501, la remise en état d'un passage à niveau et des améliorations au drainage dans la zone, le cas échéant.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPGC n° 12		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE	
RPGC N° 12 - DE LA RPGC N° 15 À LA RPGC N° 44			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 16,18 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPGC n° 12 est une route à revêtement bitumineux avec une capacité de charge de catégorie A1 qui a été construite en 1961. Ce tronçon de la RPGC n° 12 a atteint sa fin de vie utile et doit être reconstruit.</p> <p>Ce projet comprend la reconstruction du bitume, des améliorations aux intersections avec la RPS n° 213, la RPS n° 215 et la RPGC n° 44, et des améliorations au drainage.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RECONSTRUCTION DU BITUME - DE LA RPS N° 472 À L'INTERSECTION OUEST DE LA RPS N° 264 (COURBES DE SOLSGIRTH)

**CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT**

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS**30 M\$****PORTÉE DU PROJET**

La RPGC n° 16 fait partie du réseau routier national et constitue un important corridor commercial et touristique. Le projet propose de réaligner les courbes de tracé en plan afin de se conformer aux normes actuelles et d'améliorer le niveau de service et la sécurité. La surface est en mauvais état et s'est détériorée au point de nécessiter une reconstruction.

La portée de ce projet comprend la reconstruction de la surface de la RPGC n°16, de la RPS n° 472 à l'intersection ouest de la RPS n° 264, sur une distance totale de 8,7 km. Le projet comprend un nouveau tracé en plan, des accotements entièrement revêtus et des améliorations à l'intersection.

RÉSULTATS VISÉS

- Reconstruction du revêtement qui a dépassé sa durée de vie utile prévue et rétablir la fonctionnalité
- Amélioration de la qualité de roulement
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Amélioration de la sécurité grâce aux nouvelles courbes de tracé en plan, aux accotements entièrement revêtus et aux améliorations à l'intersection
- Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada
- Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé



RPGC n° 16 (2 km à l'ouest de la RPS n° 242 - 1,8 km à l'ouest de la RPS n° 242)

RPGC N° 21 - DE LA FRONTIÈRE DES ÉTATS-UNIS À 3 KM AU SUD DE LA RPGC N° 3



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

76,74 M\$**PORTÉE DU PROJET**

Le projet proposé améliorera l'état de la surface et permettra de lever les restrictions routières durant la période de dégel. La suppression de ces restrictions routières permettra de procurer des avantages économiques pour l'industrie pétrolière et les producteurs agricoles locaux.

Le projet comprend une remise en état du bitume pour lever les restrictions routières durant la période de dégel et passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la chaussée
- Aménagements futurs possibles
- Améliorations apportées à une route commerciale essentielle pour l'économie
- Atténuation de la détérioration des fondations de la route
- Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada
- Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé

RPGC n° 23		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE
RPGC N° 23 - DE LA RPS N° 336 À LA RPS N° 422		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 20,50 M\$	
PORTÉE DU PROJET La RPGC n° 23 est une artère secondaire à deux voies sans terre-plein central qui s'étend de la RPGC n° 21 à la RPGC n° 59 et qui constitue une route interprovinciale importante. Le projet s'étend de la RPS n° 336 à la RPS n° 422 dans la MR de Morris, et traverse la ville de Lowe Farm. La route a été revêtue de béton en 1966, puis a été recouverte d'un revêtement bitumineux en 1988. Ce tronçon de la RPGC n° 23 a atteint sa fin de vie utile et doit être reconstruit. La portée des travaux proposés comprend 18,1 km de reconstruction du bitume, l'aménagement de quatre intersections avec des routes provinciales secondaires, des accotements partiellement revêtus et le remplacement des ponceaux traversants.		
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Préservation du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du drainage • Amélioration du fonctionnement des carrefours • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 		

RPGC n° 34		OUVRAGE
À LA RIVIÈRE ASSINIBOINE : 12,2 KM AU NORD DE LA RPGC N° 2 (AU NORD DE HOLLAND)		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 35,31 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le pont qui enjambe la rivière Assiniboine sur la RPGC n° 34 a été construit en 1952 et sert de lien nord-sud à travers la rivière Assiniboine entre la RPGC n° 1 et la RPGC n° 2. La structure du pont a 71 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera surélevé pour mieux s'adapter aux crues de la rivière Assiniboine.		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique

RPGC n° 59		OUVRAGE	
REPLACEMENT D'UN PONT SUR LA RIVIÈRE BROKENHEAD, À 3,8 KM AU SUD DE LA RPS N° 319 (À PROXIMITÉ DE SCANTERBURY)			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 13,85 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le pont qui enjambe la rivière Brokenhead sur la RPGC n° 59 a été construit en 1961. Il se trouve à côté de la Première Nation Ojibway de Brokenhead et constitue un lien vital avec le nord-est du Manitoba, y compris les zones de villégiature de l'est du lac Winnipeg ainsi que le parc provincial du Whiteshell et le parc provincial Nopiming. La structure du pont a 62 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera conçu de manière à mieux s'adapter aux crues de la rivière Brokenhead.			
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 			

RPGC n° 75		OUVRAGE	
OUVRAGE, À LA RIVIÈRE MORRIS : 0,6 KM AU NORD DE LA RPGC N° 23			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 83,08 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le pont qui enjambe la rivière Morris sur la RPGC n° 75 a été construit en 1969 et fait partie du réseau routier national. À 53 ans, ce pont a dépassé de trois années sa durée de vie théorique et doit donc être remplacé. La limitation ou la fermeture de la circulation sur ce pont entraînera des difficultés considérables pour l'industrie et la circulation des personnes, des biens et des services. La RPGC n° 75 est un axe majeur de circulation nord-sud entre la ville de Winnipeg et les États-Unis qui accueille environ 5 490 véhicules par jour à cet endroit. Ce projet prévoit le remplacement du pont existant par un ouvrage conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur.			
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 			

RPGC n° 75		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE
RPGC N° 75 - DE 0,5 KM AU NORD DE LA RPGC N° 23 À LA RPS N° 205 (DIRECTION SUD)		
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>29,08 M\$</p>	
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>La RPGC n° 75 est un corridor majeur du réseau routier national qui profite aux secteurs du commerce et du tourisme du Manitoba. La chaussée en béton actuelle a été construite en 1991 et a atteint la fin de sa durée de vie utile.</p> <p>Les travaux comprendront des améliorations aux accotements, au drainage et aux intersections ainsi que la reconstruction de 13,3 km de surface. La surface sera reconstruite à l'aide d'un revêtement en béton.</p>		
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du drainage • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC n° 75		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE
RECONSTRUCTION DE LA SURFACE EN BÉTON - RPGC N° 75, DE 6,6 KM AU NORD DE LA RPGC N° 14 À 3,4 KM AU SUD LA RPGC N° 23 (DIRECTION SUD)		
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>47 M\$</p>	
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>La chaussée en béton existante, construite en 1995, doit être reconstruite pour restaurer la surface de la route et revoir son élévation pour l'adapter au niveau des crues de 2009.</p> <p>Les travaux comprendront le nivellement, des améliorations aux accotements, au drainage et aux intersections, ainsi que la reconstruction du revêtement et la mise en place de bandes rugueuses. La surface sera reconstruite à l'aide d'un revêtement en béton ou d'un revêtement bitumineux.</p>		
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du drainage • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 		

RPGC N° 83 - DE LA RPS N° 355 À LA RPGC N° 42

**CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT**

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS**42,67 M\$****PORTÉE DU PROJET**

Le projet proposé améliorera l'état de la surface et permettra de lever les restrictions routières durant la période de dégel. La suppression de ces restrictions routières permettra des avantages économiques pour l'industrie des céréales, notamment les producteurs agricoles et les élevateurs à grains.

Le projet comprend une remise en état du bitume pour lever les restrictions routières durant la période de dégel et passer à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Amélioration du drainage
- Allongement de la durée de vie de la chaussée
- Aménagements futurs possibles
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie
- Atténuation de la détérioration des fondations de la route
- Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada
- Améliorations des capacités économiques avec le passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé

RPGC N° 100 - INTERSECTION DE LA ROUTE PÉRIPHÉRIQUE SUD ET DU CHEMIN ST. ANNE'S


CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
 Résilience climatique
ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS**151 M\$****PORTÉE DU PROJET**

Ce projet donnera lieu à la construction d'un échangeur au chemin St. Anne's, à la reconstruction de la chaussée sur 4,4 km et à la construction d'un passage supérieur de chemin de fer au passage à niveau entre le Chemin de fer Canadien Pacifique et la RPGC n° 100. Ce projet améliorera la circulation et la sécurité au niveau du chemin St. Anne's et du passage à niveau du Chemin de fer Canadien Pacifique. Le projet soutiendra également la mise à niveau de la route périphérique Sud pour qu'elle devienne une autoroute.

Les travaux comprennent la conception et la construction d'un échangeur, la reconstruction de la chaussée, ainsi que la construction d'un passage supérieur de chemin de fer, y compris l'acquisition de terrains et le déplacement des services publics. Le projet comprendra également un passage piéton sous la RPGC n° 100, le long de la rivière Seine.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Amélioration de la qualité de roulement
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Aménagements futurs possibles
- Amélioration du fonctionnement du carrefour
- Réduction importante des retards dans la circulation
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie
- Atténuation de la détérioration des fondations de la route
- Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada

RPGC n° 100	CONSTRUCTION D'UN ÉCHANGEUR
RPGC N° 100 - INTERSECTION DE LA ROUTE PÉRIPHÉRIQUE SUD ET DE LA RPGC N° 3	
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Connectivité et innovation	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 150 M\$
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>L'intersection de la RPGC n° 100 et de la RPGC 3 est un carrefour à niveau muni de feux de signalisation qui se trouve dans MR de Macdonald. Le projet de construction de l'échangeur entre la route périphérique Sud et la RPGC n° 3 a été intégré dans l'Étude d'aménagement pour la route périphérique Sud, achevée en 2020. Les carrefours à niveau, comme celui muni de feux de signalisation qui existe aujourd'hui à l'intersection de la RPGC n° 100 et la RPGC n° 3, entraînent des embouteillages et des retards aux heures de pointe. Depuis sa construction, la RPGC n° 100 a été imaginée comme une autoroute, dont l'accès ne serait assuré que par des échangeurs ou des passages supérieurs afin de préserver la fluidité de la circulation. La construction d'un échangeur à l'intersection de la RPGC n° 100 et de la RPGC n° 3 permet de résoudre des problèmes opérationnels connus et soutient la vision de la route périphérique. Elle permettra d'obtenir des avancées importantes, notamment en ce qui concerne la création d'une plaque tournante du commerce international, et améliorera la sécurité et le niveau de service pour l'ensemble des automobilistes.</p> <p>Ce projet concerne la construction d'un nouvel échangeur à l'intersection de la RPGC n° 100 et de la RPGC n° 3 dans la MR de Macdonald. L'Étude d'aménagement pour la route périphérique Sud a permis de déterminer les détails pour cet échangeur en losange et les modifications de tracé connexes.</p>	
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Aménagements futurs possibles • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Réduction importante des retards dans la circulation • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé • Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada 	

RPS n° 200

OUVRAGE

REMISE EN ÉTAT DE L'OUVRAGE, AU NIVEAU DU CANAL DE DÉRIVATION : À 4,4 KM AU SUD DE LA RPGC N° 100



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Résilience climatique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

32,24 M\$

PORTÉE DU PROJET

Le pont qui enjambe le canal de dérivation de la rivière Rouge sur la RPS n° 200 a été construit en 1965 et constitue un lien vital entre la ville de Winnipeg et les collectivités situées à l'est de la rivière Rouge, notamment St. Adolphe et St. Agathe. Ce pont comporte deux voies de circulation et relie le chemin St. Mary's à la RPS n° 200. La RPS n° 200 transporte environ 6 030 véhicules par jour à cet endroit.

Le pont a 53 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le canal de dérivation de la rivière Rouge a été agrandi afin d'améliorer la protection des habitants de Winnipeg, de West St. Paul et d'East St. Paul contre les inondations, lui permettant de résister à des crues telles qu'il s'en produit tous les 700 ans, contre 90 ans auparavant. Dans le cadre de cet agrandissement du canal de dérivation, plusieurs ponts situés le long de son tracé ont été remplacés ou remis en état pour répondre aux nouvelles exigences hydrauliques. En 2004, la conception préliminaire de ce projet d'agrandissement recommandait le remplacement du pont actuel en raison de son état et en vue d'améliorer la capacité hydraulique à cet endroit.

Ce projet prévoit la remise en état du pont existant pour disposer d'un ouvrage conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux capacités économiques des industries locales
- Augmentation de la capacité portante
- Amélioration de la sécurité et du niveau de service
- Simplifications des liaisons essentielles à des emplacements stratégiques au niveau des différents cours d'eau afin d'assurer la connectivité du réseau routier
- Amélioration de la capacité hydraulique

RPS n° 201

RECONSTRUCTION DE LA SURFACE

RECONSTRUCTION DU BITUME - DE LA RPGC N° 59 À LA RPS N° 302



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Développement économique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

34,23 M\$

PORTÉE DU PROJET

Reconstruction du bitume de la RPS n° 201 pour soutenir l'initiative du réseau de routes commerciales et accepter des chargements correspondant à la norme ARTC. Le revêtement actuel de la RPS n° 201 est un revêtement d'asphalte qui a été posé en 1973. En raison de l'état et de l'âge de la surface et du débit routier, une mise à niveau du revêtement bitumineux est nécessaire.

Le projet comprend le fraisage de la surface existante, l'amélioration des accotements et la mise en place d'un nouveau revêtement bitumineux. Le projet peut également comprendre le remplacement de ponceaux, si nécessaire, après la réalisation d'une inspection du drainage.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Allongement de la durée de vie de la chaussée
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie

RPS n° 204

REMISE EN ÉTAT D'UN OUVRAGE

RPS N° 204 SUR LA RIVIÈRE ROUGE (SELKIRK), À 0,4 KM À L'EST DE LA RPGC N° 9A



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

36,47 M\$

PORTÉE DU PROJET

Le pont qui enjambe la rivière Rouge sur la RPS n° 204 a été construit en 1935 et constitue le principal accès à la ville de Selkirk depuis la rive est de la rivière Rouge. La structure du pont a 88 ans et nécessite une remise en état majeure pour maintenir son niveau de service et améliorer la sécurité routière.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique

RPS n° 240		REMISE EN ÉTAT D'UN OUVRAGE
REMISE EN ÉTAT DE L'OUVRAGE, À PORTAGE-LA-PRAIRIE : AU CHEMIN DE FER DU CN/CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE - 0,6 KM AU NORD DE LA RPGC N° 1A		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 26,71 M\$	
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>L'ouvrage de franchissement des voies du CN/Chemin de fer Canadien Pacifique sur RPS n° 240 a été construit en 1961 et fait partie du réseau routier régional. À 62 ans, ce pont a dépassé de 12 années sa durée de vie théorique et nécessite donc une remise en état majeure. La limitation ou la fermeture de la circulation sur ce pont entraînera des difficultés considérables pour l'industrie et la circulation des personnes, des biens et des services. La RPS n° 240 transporte environ 1 290 véhicules par jour à cet endroit.</p> <p>Ce projet prévoit la remise en état du pont existant pour disposer d'un ouvrage conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur.</p>		
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 		

RPS n° 248		OUVRAGE
REMPACEMENT DU PONT SUR LA RIVIÈRE ASSINIBOINE, À 0,3 KM AU SUD DE LA RPGC N° 26		
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique	ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 26,79 M\$	
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Le pont qui enjambe la rivière Assiniboine sur la RPS n° 248 a été construit en 1948. La structure du pont a 75 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. La hauteur libre du pont étant limitée à 4,2 m, l'ouvrage nécessite des travaux d'inspection et d'entretien régulier en raison des collisions avec des véhicules surélevés. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception, aux normes relatives à la hauteur libre et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera conçu de manière à mieux s'adapter aux crues de la rivière Assiniboine.</p>		
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 		

RPS n° 256

RECONSTRUCTION DE LA SURFACE

RPS N° 256 - DE 3,2 KM AU NORD DE LA RPS N° 255 À LA RPS N° 257



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Développement économique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

16,95 M\$

PORTÉE DU PROJET

La RPS n° 256 est une route importante qui dessert principalement l'industrie pétrolière dans le sud-ouest du Manitoba. Outre la levée des restrictions routières durant la période de dégel, on propose que cette route devienne une route ARTC qui soutiendra l'industrie pétrolière et l'économie du Manitoba.

Le projet comprend une reconstruction de la surface pour lever les restrictions routières durant la période de dégel et passer d'une route de catégorie B1 à la norme ARTC dans le cadre de l'initiative du réseau de routes commerciales.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Amélioration de la qualité de roulement
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Allongement de la durée de vie de la chaussée
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie
- Passage à la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé

RPS n° 283

RECONSTRUCTION DE LA SURFACE

RECONSTRUCTION DU BITUME - DE LA FRONTIÈRE DE LA SASKATCHEWAN À LA RPS N° 282



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT
Développement économique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

48,29 M\$

PORTÉE DU PROJET

Ce projet de reconstruction du bitume permettra d'augmenter la capacité de chargement à la norme ARTC tout au long de l'année sur la RPS n° 283 et lèvera les restrictions routières durant la période de dégel. Ce projet permettra également d'améliorer la géométrie horizontale et transversale de la route afin de mettre la RPS n° 283 en conformité avec les normes modernes. Il soutient l'économie locale et favorise le commerce interprovincial dans les secteurs de l'agriculture et de la foresterie.

Le projet prévoit une reconstruction du bitume, y compris l'acquisition de terrains, la reconstruction de remblais, des améliorations à la géométrie, le remplacement de ponceaux et la gestion des accès.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Amélioration du drainage
- Aménagements futurs possibles
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie
- Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé
- Amélioration des capacités économiques en levant les restrictions routières durant la période de dégel
- Améliorations apportées à la fiabilité et à l'efficacité des flux commerciaux interprovinciaux et internationaux du Canada
- Amélioration de la qualité de roulement
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles

RPS n° 283

RECONSTRUCTION DE LA SURFACE

RPS N° 283 - DE LA RPS N° 282 À LA RPGC N° 10



CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT

Développement économique

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS

39,35 M\$

PORTÉE DU PROJET

Ce projet de reconstruction du bitume permettra d'augmenter la capacité de chargement à la norme ARTC tout au long de l'année sur la RPS n° 283 et lèvera les restrictions routières durant la période de dégel. Ce projet permettra également d'améliorer la géométrie transversale de la route afin de mettre la RPS n° 283 en conformité avec les normes modernes. Il soutient l'économie locale et favorise le commerce interprovincial dans les secteurs de l'agriculture et de la foresterie.

Le projet prévoit une reconstruction du bitume, y compris l'acquisition de terrains, la reconstruction de remblais, des améliorations à la géométrie, le remplacement de ponceaux et la gestion des accès.

RÉSULTATS VISÉS

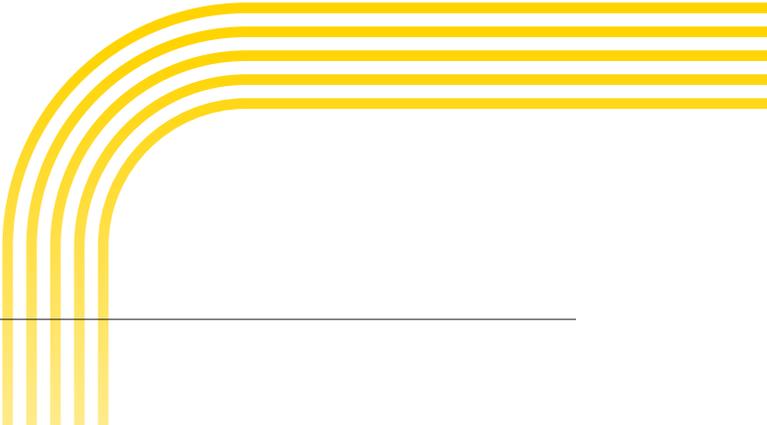
- Soutien aux échanges et au commerce
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique
- Suppression de l'orniérage
- Amélioration de la qualité de roulement
- Amélioration du drainage pour soutenir les activités agricoles
- Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité
- Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet
- Amélioration du drainage
- Aménagements futurs possibles
- Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie
- Amélioration des capacités économiques en levant les restrictions routières durant la période de dégel

RPS n° 305		REMISE EN ÉTAT D'UN OUVRAGE	
REMISE EN ÉTAT DU PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE - À 0,5 KM À L'EST DE LA RPGC N° 75 (STE. AGATHE)			
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>48,60 M\$</p>		
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Le pont qui enjambe la rivière Rouge sur la RPS n° 305 a été construit en 1959 et constitue le principal accès à la ville de Ste. Agathe et à la RPGC n° 75 depuis les collectivités de la rive est de la rivière Rouge. La structure du pont a 64 ans. Sa remise en état comprendra un trottoir séparé et permettra d'augmenter le niveau de service et d'améliorer la sécurité routière.</p>	<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 		

RPS n° 305		OUVRAGE	
REPLACEMENT DE L'OUVRAGE SUR LA RIVIÈRE ASSINIBOINE - À 13,3 KM AU SUD DE LA RPGC N° 1 (PREMIÈRE NATION DE LONG PLAIN)			
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Résilience climatique</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>28,05 M\$</p>		
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Le pont qui enjambe la rivière Assiniboine sur la RPS n° 305 a été construit en 1970 et constitue un passage vital pour les membres de la Première Nation de Long Plain qui vivent de part et d'autre de la rivière Assiniboine. La structure du pont a 53 ans et approche de la fin de sa durée de vie utile. Le nouveau pont sera conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur et sera surélevé pour mieux s'adapter aux crues de la rivière Assiniboine.</p>	<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 		

RPS n° 311		RECONSTRUCTION DE LA SURFACE	
RPS N° 311 - DE LA RPS N° 206 À LA RPGC N° 12			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Développement économique		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 17,18 M\$	
PORTÉE DU PROJET Le RPS n° 311 se compose d'une route à revêtement bitumineux qui traverse la collectivité de Blumenort, construite en 1980, et d'une route revêtue d'asphalte qui part de l'ouest de la ville jusqu'à la RPS n° 206, construite en 1976. Ce tronçon de la RPS n° 311 a atteint sa fin de vie utile et doit être reconstruit. Ce projet comprend la reconstruction du bitume, l'amélioration du drainage et le remplacement des ponceaux. Ce projet comprend également des aménagements éventuels des intersections à divers endroits le long de la route, selon les besoins.		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Suppression de l'ornierage • Amélioration de la qualité de roulement • Nouveau revêtement pour rétablir la fonctionnalité • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Amélioration du fonctionnement du carrefour • Améliorations apportées à des routes commerciales essentielles pour l'économie • Conservation de la norme ARTC pour le poids nominal brut du véhicule autorisé 	

RPS n° 311	OUVRAGE
OUVRAGE AU CANAL MANNING : À 1,9 KM À L'OUEST DE LA RPS N° 206	
 <p>CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures</p>	<p>ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS</p> <p>16,30 M\$</p>
<p>PORTÉE DU PROJET</p> <p>Le pont qui enjambe le canal Manning a été construit en 1981 et fait partie du réseau routier régional. Ce pont de 42 ans a été endommagé par un incendie le 10 mai 2023. La RPS n° 311 est fermée dans les deux sens, de la RPS n° 216 à la RPS n° 206, et une déviation a été mise en place sur des routes provinciales. La RPS n° 311 transporte environ 3 020 véhicules par jour à cet endroit et il est proposé de faire passer une partie de la RPS n° 311 à la norme ARTC à cet endroit en 2028-2029.</p> <p>Ce projet prévoit le remplacement du pont existant par un ouvrage conforme aux codes de conception et aux normes de sécurité routière en vigueur.</p>	
<p>RÉSULTATS VISÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien aux échanges et au commerce • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique 	



REMISE EN ÉTAT DU PONT SUR LA RIVIÈRE BURNTWOOD - À 3 KM AU NORD DE LA RPGC N° 6 (THOMPSON)

**CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT**

Renouvellement des infrastructures

ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS**36 M\$****PORTÉE DU PROJET**

Le pont à deux voies qui enjambe la rivière Burntwood sur la RPS n° 391 a été construit en 1971. Il se trouve sur la seule route d'accès de nombreuses collectivités qui se trouvent au nord de la ville de Thompson, y compris certaines Premières Nations, Gillam, Lynn Lake, Leaf Rapids et certaines centrales électriques de Manitoba Hydro. La RPS n° 391 transporte environ 2 850 véhicules par jour.

Le pont actuel, âgé de 47 ans, approche de la fin de sa durée de vie théorique et de nombreux éléments doivent être remis en état ou remplacés. La remise en état du pont permettra d'augmenter le niveau de service et d'améliorer la sécurité routière. Aucune déviation n'est possible dans cette zone et les travaux sont donc organisés de manière à maintenir une voie ouverte pendant toute la durée des travaux.

Ce projet prévoit une remise en état majeure du pont afin qu'il respecte les normes et les codes actuels en matière de conception et de sécurité routière.

RÉSULTATS VISÉS

- Soutien aux capacités économiques des industries régionales
- Augmentation de la capacité portante
- Amélioration du niveau de service
- Amélioration de la sécurité publique

RPS n° 433		PRÉSERVATION DE LA SURFACE	
POSE D'UN REVÊTEMENT D'ASPHALTE - DU CHEMIN LEE RIVER AU LOTISSEMENT CAPE COPPERMINE			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 15,90 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>La RPS n° 433 est actuellement une route de gravier qui dessert une zone de loisirs en pleine expansion. En raison de l'augmentation du débit routier, la route sera nivelée et revêtue d'asphalte. Cela permettra d'atténuer les problèmes d'entretien et de sécurité liés à la poussière.</p> <p>Le projet comprend le nivellement, l'installation d'une couche de fondation granulaire et la pose d'un revêtement d'asphalte sur la RPS n° 433 afin d'assurer la desserte d'une zone de loisirs en pleine expansion.</p>		RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sécurité publique • Suppression de l'orniérage • Amélioration de la qualité de roulement • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Allongement de la durée de vie de la chaussée • Réduction importante des retards dans la circulation 	

RPS n° 620		PRÉSERVATION DE LA SURFACE	
POSE D'UN REVÊTEMENT D'ASPHALTE - DE LA RPS N° 391 À NELSON HOUSE (ROUTE D'ACCÈS DE NELSON HOUSE)			
 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT Renouvellement des infrastructures		ESTIMATION ACTUELLE DES COÛTS 11,10 M\$	
PORTÉE DU PROJET <p>Ce projet permettra d'améliorer, avec la pose d'un revêtement d'asphalte, la surface de cette route qui offre un accès unique à la collectivité de la Nisichawayasihk Cree Nation, anciennement Première Nation de Nelson House. Ce tronçon de route a été rénové en 2003 pour préparer la pose d'un revêtement d'asphalte.</p> <p>Plusieurs tronçons de la route présentent des affaissements en raison de la mauvaise qualité de la couche de fondation. Ces zones seront nivelées à l'aide de pierres concassées avant la construction de la couche de fondation granulaire. Une couche de base de 300 mm d'épaisseur sera nécessaire pour adopter une conception de chaussée sans restriction, suivie d'une simple application de sable pour traitement de surface et d'une double application de gravillons calibrés pour traitement de surface afin d'obtenir une surface durable. De plus, une glissière de sécurité non conforme aux normes actuelles est présente sur ce tronçon de route. Cette glissière sera modernisée pour respecter les normes actuelles.</p>			
RÉSULTATS VISÉS <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du niveau de service • Amélioration de la sécurité publique • Amélioration de la qualité de roulement 		<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de l'usure des véhicules et des temps de trajet • Aménagements futurs possibles • Atténuation de la détérioration des fondations de la route 	

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2024-2025

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	001	5 km à l'ouest de la RPS n° 301 jusqu'à la frontière de l'Ontario	19,8	Reconstruction et élargissement à quatre voies	À déterminer
	C	001	0,8 km à l'ouest de la RPS n° 334 - RPS n° 334*	0,8	Reconstruction de la surface	24
	C	001	Rivière Brokenhead - RPGC n° 11 (direction ouest)**	26,9	Reconstruction de la surface	25,81
	C	001	0,7 km à l'ouest de la frontière de l'Ontario - frontière de l'Ontario	0,7	Reconstruction de la surface	4
	C	001	6 km à l'est de la RPGC n° 26 (chemin Gaol) - 0,8 km à l'ouest de la RPS n° 334 (direction est et direction ouest)	1,8	Reconstruction de la surface	5,54
	C	001	À Headingley : à 1,5 km à l'est du chemin Gaol	1,5	Reconstruction de la surface	10
	C	001	À Headingley : parc John Blumberg - chemin Camp Manitou	1,5	Reconstruction de la surface	9,55
	C	001	À proximité de la RPGC n° 12	2,5	Reconstruction de la surface	12
	C	001	À la rivière Assiniboine : 0,8 km à l'ouest de l'intersection est de la RPGC n° 26 (direction est)	---	Ouvrage	16,83
	C	001	À la rivière Brokenhead : 28 km à l'est de la RPGC n° 12 (direction ouest) [à l'est de Richer]	---	Ouvrage	4,90
	C	001	Au passage supérieur de la gare de triage Symington (à l'est de Winnipeg)	---	Ouvrage	57,19
	C	001	Voie d'accès à Falcon Lake : à la RPS n° 301	---	Remise en état d'un ouvrage	3,74

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	001	Au chemin Falcon Lake (passage supérieur de la RPS n° 301) : 8,6 km à l'est de la RPS n° 301	---	Remise en état d'un ouvrage	3,66
	C	001	À la RPGC n° 44 : lac West Hawk	---	Remise en état d'un ouvrage	3,84
	C	001	John Blumberg - Coverall (station Husky)	---	Améliorations à l'intersection	1,93
	C	001	À la RPS n° 207 (Deacon's Corner)	---	Améliorations à l'intersection	16,54
	C	002	RPS n° 240 - RPGC n° 13*	25,5	Remise en état de la surface	35,90
	C	002	À la RPGC n° 13	---	Améliorations à l'intersection	5
	C	003	1,6 km à l'est de la RPGC n° 100 - limites de la ville de Winnipeg	6,7	Reconstruction et élargissement à quatre voies	À déterminer
	C	003	0,2 km à l'ouest de la RPS n° 336 - RPS n° 305 (rivière Morris)	13,5	Reconstruction de la surface	15,30
	C	003	0,3 km à l'est de la RPGC n° 13 - 0,2 km à l'ouest de la RPS n° 336	20,8	Reconstruction de la surface	21,26
	C	003	À Morden : à la 1 ^{re} Rue	---	Améliorations à l'intersection	2,25
	C	006	RPGC n° 101 - Grosse Isle*	4	Reconstruction et élargissement à quatre voies	17,11
	C	006	0,4 km au nord de la RPS n° 419 - intersection sud de la RPGC n° (Lundar-Eriksdale)*	19,6	Remise en état de la surface	11,06
	C	008	RPGC n° 101 - RPS n° 230 (direction sud)	10,3	Reconstruction de la surface	24,40

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	009	0,1 km au nord de la RPGC n° 101 - 1,7 km au sud de la RPGC n° 27	7,6	Remise en état de la surface	41,10
	C	011	À Powerview : RPS n° 304 - 1,7 km à l'ouest de la RPS n° 304	1,7	Reconstruction de la surface	4
	C	011	À la rivière Whitemouth : 3,2 km à l'ouest de la RPGC n° 44 (au sud de Whitemouth)	---	Remise en état d'un ouvrage	4
	C	011	À la rivière Whitemouth : 0,2 km au nord de la RPGC n° 15 (à Elma)	---	Remise en état d'un ouvrage	3,06
	C	011	12,4 km au nord de l'intersection sud de la RPGC n° 44 (glissement au sommet de la colline)	0,5	Travaux de nivellement	4,20
	C	012	RPGC n° 1 - RPGC n° 44	21,3	Reconstruction de la surface	16,18
	C	012	RPGC n° 1 - RPGC n° 15	20,5	Reconstruction de la surface	30,30
	C	012	1,8 km au nord de la RPGC n° 52 (chemin Park) - canal de dérivation de la rivière Seine (direction nord et direction sud)	12,2	Remise en état de la surface	11,04
	C	012	À Cooks Creek : 12 km au nord de la RPGC n° 1	---	Ouvrage	3,25
	C	012	Au ruisseau Fish : 4 km au nord de la RPGC n° 1	---	Ouvrage	3,00
	C	012	À Steinbach : au boulevard Loewen	---	Améliorations à l'intersection	4,15
	C	012	À la RPS n° 210	---	Améliorations à l'intersection	5
	C	014	0,5 km à l'est de la RPGC n° 32 - 1,9 km à l'est de la RPGC n° 32	2,4	Améliorations à l'intersection	10

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	015	Au drain Cooks Creek : 7,4 km à l'ouest de la RPGC n° 12	---	Ouvrage	4,50
	C	015	À Anola : à la RPGC n° 12	---	Améliorations à l'intersection	3,34
	C	023	RPS n° 336 - RPS n° 422	18,1	Reconstruction de la surface	20,50
	C	026	Au drain Long Lake : 0,2 km à l'est de la RPS n° 248	---	Ouvrage	5
	C	044	Rivière Rouge - Canal de dérivation de la rivière Rouge	0,7	Reconstruction de la surface	3,77
	C	052	À Mitchell : chemin Broesky - rue Centre Nord	---	Améliorations à l'intersection	12,65
	C	052	À la RPS n° 210	---	Améliorations à l'intersection	1,03
	C	059	Frontière des États-Unis - RPS n° 403	40	Reconstruction de la surface	42,15
	C	059	Intersection sud de la RPS n° 210 - pont du canal de dérivation (direction nord et direction sud)	14,3	Remise en état de la surface	8,80
	C	059	À la rivière Brokenhead : 3,8 km au sud de RPS n° 319 (à proximité de Scaterbury)	---	Ouvrage	13,85
	C	059	Au canal de dérivation : 4,5 km au nord de la RPGC n° 101 (à proximité de Birds Hill)	---	Ouvrage	66,80
	C	059	Anishinabe Way - promenade Bison Est	---	Améliorations à l'intersection	2,40
	C	067	À l'intersection est de la RPS n° 236	---	Améliorations à l'intersection	2

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement
des infrastructures



Développement
économique



Résilience
climatique



Connectivité
et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	075	0,5 km au nord de la RPGC n° 23 - RPS n° 205 (direction sud)	13,3	Reconstruction de la surface	29,08
	C	075	1,5 km au nord de la rivière Morris - RPS n° 205 (direction nord) [Morris - Aubigny]	11,3	Reconstruction de la surface	25,64
	C	075	RPS n° 305 - RPS n° 205 (direction sud)	14,3	Reconstruction de la surface	32,84
	C	075	Frontière des États-Unis - RPS n° 201 (direction sud) (divers endroits)	15,5	Remise en état de la surface	2,50
	C	075	RPS n° 201 - Intersection sud de la RPGC n° 23 (direction sud) (divers endroits)	25,1	Remise en état de la surface	2
	C	075	Intersection sud de la RPGC n° 23 - RPS n° 205 (direction sud) (divers endroits)	13,3	Remise en état de la surface	2,50
	C	075	RPS n° 205 - RPS n° 305 (direction sud) (divers endroits)	14	Remise en état de la surface	2,50
	C	075	À la rivière Morris : 0,6 km au nord de la RPGC n° 23	---	Ouvrage	83,08
	C	075	0,5 km au sud de Morris - Morris	0,5	Travaux de nivellement	7,49
	C	100	À la RPGC n° 3	---	Construction d'un échangeur	150
	C	100	Route périphérique Sud : au chemin St. Mary's	---	Construction d'un échangeur	136,86
	C	100	Voie de desserte (chemin Jackson) : chemin Murdock - chemin Symington	2,3	Reconstruction de la surface	4,10
	C	100	Voie de desserte : avenue Wilkes - chemin Oakland	6,4	Reconstruction de la surface	11,15

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	100	À la rivière Rouge : 1,8 km à l'est de la RPGC n° 75 (périphérique Sud : ville de Winnipeg)	---	Remise en état d'un ouvrage	6,73
	C	100	Voie de desserte : RPGC n° 2 - RPS n° 330	4,1	Travaux de nivellement	6,85
	C	100	Voie de desserte (chemin Prairie Grove) : RPGC n° 59 - chemin Plessis	1	Travaux de nivellement	4,10
	C	100	Route périphérique Sud : plan de sécurité	---	Améliorations à l'intersection	20,78
	C	100	RPGC n° 10 - boulevard Kenaston (divers endroits)	---	Préservation de la surface	10
	C	100	RPGC n° 13 - RPS n° 427 (direction sud)	4,7	Préservation de la surface	1
	C	100	Périphérique Sud : à la RPS n° 241 (Roblin)	---	Préservation de la surface	2,70
	C	101	Route périphérique Nord : RPGC n° 10 - RPGC n° 1 E (direction ouest et direction est) [avenue Portage - avenue Fermor]	---	Reconstruction de la surface	3,90
	C	101	Voie de desserte : 1 km à l'ouest de la RPGC n° 9 - RPGC n° 9 (promenade Kapelus)	1	Reconstruction de la surface	4,10
	C	101	Route périphérique Nord : rue Wenzel - RPGC n° 15 (direction est)	4	Remise en état de la surface	1,48
	C	101	Route périphérique Nord : rue Wenzel - RPGC n° 15 (direction ouest)	3,4	Remise en état de la surface	1,49
	C	101	Route périphérique Nord : 0,3 km au nord de la RPGC n° 10 - 0,6 km au sud de l'avenue Selkirk (direction nord et direction sud)	4,7	Remise en état de la surface	2
	C	101	Route périphérique Nord : plan de sécurité	---	Améliorations à l'intersection	44,04

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	200	À St. Adolphe : 1,8 km au sud de la RPS n° 210 - RPS n° 210 (direction nord et direction sud)	1,8	Remise en état de la surface	3,70
	C	200	Au canal de dérivation : 4,4 km au sud de la RPGC n° 100	---	Remise en état d'un ouvrage	32,24
	C	201	RPGC n° 1 - RPS n° 302	20,5	Reconstruction de la surface	34,23
	C	201	Au drain Main : 0,2 km à l'est de la RPS n° 200	---	Ouvrage	8,03
	C	201	1,6 km à l'est de la RPGC n° 59 (à la route 30E)	---	Améliorations de ponceau	1
	C	204	À la rivière Rouge (Selkirk) : 0,4 km à l'est de la RPGC n° 9A	---	Remise en état d'un ouvrage	36,47
	C	204	3,9 km au nord de la RPGC n° 101	0,2	Travaux de nivellement	2,86
	C	204	RPS n° 509 - 0,9 km au nord de la RPS n° 509	0,9	Travaux de nivellement	3,03
	C	204	2,9 km au nord de la RPGC n° 101 (chemin Hoddinot) - RPGC n° 44	14,6	Préservation de la surface	2,80
	C	204	À la RPGC n°101**	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	5,51
	C	205	2,5 km à l'ouest de la RPS n° 330 - RPGC n° 75*	9	Restauration après des inondations - travaux de nivellement	7,88
	C	206	À la RPS n° 311	---	Améliorations à l'intersection	2,12
	C	209	À la rivière Roseau : 5 km au sud de la RPS n° 201 (à Gardenton)	---	Remise en état d'un ouvrage	1,23

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	213	4,4 km à l'est de la RPGC n° 59 (chemin Pineridge)	---	Améliorations à l'intersection	2,80
	C	213	6 km à l'est de la RPGC n° 59 (chemin Heatherdale)	---	Améliorations à l'intersection	2,80
	C	213	À la RPS n° 207	---	Améliorations à l'intersection	2,80
	C	215	À Beausejour : 7,2 km à l'est de la RPGC n° 12 - RPGC n° 44	---	Améliorations à l'intersection	8,30
	C	217	RPS n° 246 - 6,5 km à l'est de la RPS n° 246*	6,5	Restauration après des inondations - travaux de nivellement	2,44
	C	227	Au ruisseau Sturgeon (bras est) : 1,3 km à l'ouest de la RPGC n° 6 (à proximité de Warren)	---	Ouvrage	2,50
	C	227	Au ruisseau Sturgeon (bras ouest) : 5,4 km à l'ouest de la RPGC n° 6 (à proximité de Warren)	---	Ouvrage	2,50
	C	236	0,3 km au nord de la RPGC n° 6 - 1,7 km au nord de la RPGC n° 6	1,4	Reconstruction de la surface	2,99
	C	248	À la rivière Assiniboine : 0,3 km au sud de la RPGC n° 26	---	Ouvrage	26,79
	C	307	À la rivière Whitemouth : 2,1 km à l'est de la RPGC n° 11 (à l'ouest de Seven Sister Falls)	---	Remise en état d'un ouvrage	8
	C	311	RPGC n° 59 - RPS n° 216	6,6	Reconstruction de la surface	7,10
	C	311	Au canal Manning : à 1,9 km à l'ouest de la RPS n° 206	---	Ouvrage	16,30
	C	313	Au ruisseau Rice : 4,3 km à l'est de la RPS n° 315	---	Ouvrage	6,03

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	314	À la rivière Manigotagan : 10,7 km au sud de la RPS n° 304 (SE de Bissett)*	---	Ouvrage	10,30
	C	315	Au ruisseau Rice : 0,6 km au nord de la RPS n° 313	---	Ouvrage	3,72
	C	305	À la rivière Rouge : 0,5 km à l'est de la RPGC n° 75 (Ste. Agathe)	---	Remise en état d'un ouvrage	42,40
	C	433	Chemin Lee River - lotissement Cape Coppermine	9,3	Préservation de la surface	15,90
	C	612	À Île-des-Chênes : chemin Dumaine - RPS n° 405	1,2	Préservation de la surface	1
	C	Var	Première Nation de Berens River (ministère de la Réconciliation avec les peuples autochtones et des Relations avec le Nord)*	13	Reconstruction de la surface	10
	O	001	À l'intersection de la RPGC n° 1A O (canal de dérivation Portage - chemin Can-Oat)	2	Reconstruction de la surface	26,80
	O	001	Voie de desserte sud : RPS n° 305 - route 410 (chemin Simplot)	---	Reconstruction de la surface	8,90
	O	001	0,3 km à l'ouest de l'intersection ouest de la RPGC n° 10 - 0,3 km à l'est de l'intersection est de la RPGC n° 10	2,2	Remise en état de la surface	7,05
	O	001	6 km à l'ouest de la RPGC n° 21 - intersection est de la RPS n° 250 (direction est)*	23	Remise en état de la surface	18,90
	O	001	À la rivière La Salle : 0,5 km à l'ouest de la RPS n° 248 (direction est) [à proximité d'Elie]	---	Ouvrage	4,20
	O	001	À la rivière La Salle : 1 km à l'ouest de la RPS n° 430 (direction est)	---	Ouvrage	4,30
	O	001	Au ruisseau South Boggy : 1,1 km à l'est de la RPS n° 340 (direction ouest) [à l'est de Douglas]	---	Ouvrage	3,87

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	001	Au ruisseau Willow : bras est : 6,4 km à l'est de la RPGC n° 110 (direction ouest) [à l'est de Brandon]	---	Ouvrage	6,77
	O	001	Au ruisseau Willow : bras ouest : 5,2 km à l'est de la RPGC n° 110 (direction ouest) [à l'est de Brandon]	---	Ouvrage	12,12
	O	001	Au Chemin de fer Canadien Pacifique (subdivision de Carberry)	---	Remise en état d'un ouvrage	8,08
	O	001	Frontière de la Saskatchewan - RPGC n° 34 (divers endroits)	---	Améliorations à l'intersection	5,42
	O	001	À la RPGC n° 5	---	Améliorations à l'intersection	12,03
	O	001	Au chemin Simplot (à proximité de la RPGC n° 16 et de la RPS n° 305)*	---	Améliorations à l'intersection	2
	O	001	Intersection ouest de la RPS n° 351 - RPGC n° 5 (direction est)	15	Préservation de la surface	6,41
	O	001	Intersection est de la RPS n° 250 - Intersection ouest de la RPGC n° 10 (direction est)	22,9	Préservation de la surface	5,40
	O	001	À la rivière Assiniboine (Grand Valley) : 0,7 km à l'ouest de la RPS n° 459 (direction est et direction ouest)*	---	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	14,72
	O	001A	À l'échangeur : 1,3 km à l'ouest de la RPGC n° 26 (Portage-la-Prairie)	---	Ouvrage	14,71
	O	001A	Déviations de Portage-la-Prairie : 7,6 km à l'est de la RPS n° 305 (à l'ouest de Portage-la-Prairie)	---	Ouvrage	22,27
	O	002	À la rivière Souris : 3,3 km à l'ouest de la RPS n° 340	---	Remise en état d'un ouvrage	3,00
	O	003	Intersection nord de la RPGC n° 3A - intersection nord de la RPGC n° 34	13,6	Reconstruction de la surface	23,18

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	003	Frontière de la Saskatchewan - intersection sud de la RPGC n° 83	24,9	Remise en état de la surface	16,29
	O	003	À la rivière Souris : 0,7 km à l'est de l'intersection nord de la RPGC n° 83 (à proximité de Melita)	---	Restauration après des inondations - ouvrage	19,64
	N	005	RPGC n° 20 - RPGC n° 10	20,3	Remise en état de la surface	13,03
	N	005	Au drain : 6,6 km au nord de la RPGC n° 50 (au nord de McCreary)	---	Ouvrage	3,54
	N	005	Au ruisseau McKinnon : 3,2 km au nord de la RPGC n° 50 (au nord de McCreary)	---	Ouvrage	5,02
	N	005	Au lac des Prairies : 12,6 km à l'ouest de la RPGC n° 83 (à l'ouest de Roblin)	---	Remise en état d'un ouvrage	17,47
	O	005	RPGC n° 23 - RPGC n° 2	21,6	Remise en état de la surface	36,40
	O	005	RPGC n° 2 - 15 km au nord de la RPGC n° 2	15	Remise en état de la surface	27,27
	O	005	15 km au nord de la RPGC n° 2 - RPGC n° 1	26	Remise en état de la surface	36
	O	005	À la rivière Assiniboine : 11,1 km au nord de la RPGC n° 2 (à Spruce Woods)	---	Ouvrage	24,09
	O	005	Au ruisseau Epinette : 15 km au sud de la RPS n° 351	---	Ouvrage	4
	O	005	Au ruisseau North Snake : 0,7 km au sud de la RPS n° 352	---	Ouvrage	3,50
	O	010	1,2 km au nord de l'intersection nord de la RPGC n° 16 - 11,6 km au nord de l'intersection nord de la RPGC n° 16*	10,4	Reconstruction de la surface	18,67

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	010	RPGC n° 1 - RPGC n° 25	14,8	Remise en état de la surface	9,80
	O	010	12,4 km au nord de la RPGC n° 1 (au nord de Brandon)	---	Ouvrage	5,71
	O	010	À la rivière Rolling : 0,5 km à l'est de la RPGC n° 45 (au nord d'Erickson)	---	Ouvrage	5,41
	O	010	À Brandon : Passage supérieur de Daly (18 ^e Rue au Chemin de fer Canadien Pacifique)*	---	Ouvrage	88,71
	O	010	À la rivière Souris : 7,2 km au nord de la RPGC n° 23	---	Remise en état d'un ouvrage	4,86
	O	010	Intersection sud de la RPGC n° 23 - intersection sud de la RPGC n° 2	22,2	Préservation de la surface	6,36
	O	010	11,6 km au nord de l'intersection nord de la RPGC n° 83 - RPGC n° 45	19	Préservation de la surface	4,96
	O	010	RPGC n° 45 - 2,6 km au nord de la RPS n° 354	13,6	Préservation de la surface	4,09
	O	010	Intersection sud de la RPGC n° 16 - intersection nord de la RPGC n° 16	6,3	Préservation de la surface	4,90
	O	010	11,9 km au nord de la RPGC n° 16A*	---	Restauration après des inondations - ouvrage	3,40
	O	016	0,3 km à l'est de l'intersection sud de la RPGC n° 83 - RPS n° 472*	10,9	Reconstruction de la surface	18,58
	O	016	2 km à l'ouest de la RPS n° 242 - 1,8 km à l'est de la RPS n° 242*	3,8	Reconstruction de la surface	19,96
	O	016	RPGC n° 21 - intersection ouest de la RPS n° 250*	28,9	Reconstruction de la surface	21,25

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	016	RPS n° 472 - intersection ouest de la RPS n° 264 (courbes de Solsgirith)	8,7	Reconstruction de la surface	30,00
	O	016	Au ruisseau Birdtail : 2,5 km à l'ouest de la RPS n° 472 (à l'ouest du lac Shoal)	---	Ouvrage	5,50
	O	016	À la rivière Whitemud : 0,6 km au nord de RPS n° 242 (à proximité de Westbourne)	---	Ouvrage	3,40
	O	016A	À Minnedosa : 1 ^{re} Rue SO - RPS n° 355	2,3	Préservation de la surface	1,19
	O	021	Frontière des États-Unis - 3 km au sud de la RPGC n° 3	19,5	Remise en état de la surface	76,74
	O	021	Au drain : 0,5 km au sud de la RPS n° 259	---	Ouvrage	2,70
	O	023	Intersection ouest de la RPGC n° 18 - RPGC n° 5	25,3	Remise en état de la surface	27,36
	O	023	RPGC n° 5 - RPGC n° 34	39,4	Remise en état de la surface	38,77
	O	023	Intersection sud de la RPGC n° 10 - intersection ouest de la RPGC 18	26,4	Remise en état de la surface	25,50
	O	034	RPGC n° 1 - RPGC n° 16	29,4	Reconstruction de la surface	17
	O	034	À la rivière Assiniboine : 12,2 km au nord de la RPGC n° 2 (au nord de Holland)	---	Ouvrage	35,31
	O	034	Au ruisseau Squirrel : 6,5 km à l'ouest de la RPGC n° 1 (au sud d'Austin)	---	Ouvrage	4,65
	O	034	9,2 km au sud de la RPGC n° 2 - 10,7 km au nord de la RPGC n° 2	1,5	Travaux de nivellement	7,61

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	042	Au ruisseau Snake : 2,2 km à l'est de la RPS n° 568	---	Ouvrage	2,75
	O	083	0,5 km au nord de l'intersection ouest de la RPGC n° 1 - 18 km au nord de l'intersection ouest de la RPGC n° 1	17,5	Reconstruction de la surface	23
	O	083	RPS n° 355 - RPGC n° 42	17	Remise en état de la surface	42,67
	O	227	RPGC n° 16 - RPS n° 248	59	Reconstruction de la surface	5
	O	227	Au ruisseau Willowbend : 2,8 km à l'est de la RPGC n° 16	---	Ouvrage	3,80
	O	240	À Portage-la-Prairie : au chemin de fer du CN/Chemin de fer Canadien Pacifique - 0,6 km au nord de la RPGC n° 1A	---	Remise en état d'un ouvrage	26,71
	O	253	À la rivière Pembina : 12 km à l'ouest de la RPGC 3 (à l'ouest de Pilot Mound)	---	Remise en état d'un ouvrage	2,46
	O	256	3,2 km au nord de la RPS n° 255 - RPS n° 257	8,1	Reconstruction de la surface	16,95
	O	264	À la rivière Arrow : 7,1 km au sud de la RPS n° 355	---	Ouvrage	4,20
	O	305	À la rivière Assiniboine : 13,3 km au sud de la RPGC n° 1 (à la Première Nation de Long Plain)	---	Ouvrage	28,05
	O	345	À la rivière Souris : 14,8 km à l'est de la RPGC n° 83	---	Ouvrage	5,25
	O	346	À la rivière Souris : 7 km au nord de la RPGC n° 23	---	Ouvrage	6
	O	348	4,7 km au nord de la RPGC n° 2*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	1,60

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	352	9,6 km à l'ouest de la RPGC n° 34 - RPGC n° 34	9,6	Travaux de nivellement	1,50
	O	440	Au ruisseau Pilot : 2,1 km au nord de la RPS n° 253*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	1
	O	450	Au ruisseau Canada : 17,8 km au sud de la RPGC n° 3 (à proximité de Metigoshe)	---	Ouvrage	2
	O	458	À la rivière Long : 5,5 km au nord de la RPGC n° 3	---	Ouvrage	2,51
	O	528	7,1 km au sud de la RPGC n° 3 - RPGC n° 3	7,1	Travaux de nivellement	1,10
	O	678	À Virden : rue King, promenade Thomas et 7 ^e Avenue	2,9	Préservation de la surface	2,02
	N	005A	À Dauphin : chemin Triangle - avenue Whitmore	1,8	Reconstruction de la surface	21,85
	N	005A	À Dauphin : avenue Whitmore - 4 ^e Avenue S	0,8	Remise en état de la surface	1,33
	N	006	2,3 km au sud de l'intersection nord de la RPS n° 325 - intersection nord de la RPS n° 325	---	Remise en état de la surface	4,52
	N	006	0,6 km au sud de la RPS n° 239 - rivière Fairford	23,1	Remise en état de la surface	29,54
	N	006	0,4 km au nord de l'intersection nord de la RPS n° 237 - 0,6 km au sud de la RPS n° 239 (Moosehorn - nord de Grahamdale)*	16	Remise en état de la surface	14,17
	N	006	Intersection sud de la RPGC n° 68 - intersection nord de la RPGC n° 68*	10,6	Remise en état de la surface	9,03
	N	006	Chemin Wabowden Access - Sasagiu Rapids	28,4	Préservation de la surface	15,70

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	010	0,8 km à l'est de la RPS n° 488 - 1,2 km à l'est de la RPGC n° 10A (à l'est de Swan River)	4,8	Reconstruction de la surface	5,89
	N	010	RPS n° 367 - RPS n° 271	13,7	Remise en état de la surface	13,44
	N	010	The Pas - RPS n° 287	17,6	Remise en état de la surface	4,10
	N	010	À la rivière Duck North : 0,5 km au nord de la RPGC n° 20 (à Cowan)	---	Ouvrage	13,47
	N	010	À la rivière Swan : à la RPGC n° 83	---	Améliorations à l'intersection	1,11
	N	010	RPS n° 271 - RPGC n° 20 (Pine River - Cowan)	30,6	Préservation de la surface	9,11
	N	010	À la rivière Bell : 17,1 km au sud de la RPGC n° 77**	---	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	3,50
	N	010	À la rivière Steeprock : 0,7 km au sud de la RPGC n° 77*	---	Restauration après des inondations - remise en état d'un ouvrage	14,80
	N	017	Au drain Broad Valley : 0,7 km au nord de la RPS n° 233 (à proximité de Fisher Branch)	---	Ouvrage	4,50
	N	020	À la rivière Sclater**	---	Restauration après des inondations - ouvrage	9,20
	N	039	4 km à l'est de la RPS n° 392 - 7 km à l'est de la RPS n° 392	3,0	Reconstruction de la surface	4,06
	N	039	6 km à l'ouest de la RPS n° 596 - 10 km à l'est de la RPS n° 596	8	Reconstruction de la surface	3,60
	N	039	RPS n° 627 (lac Reed) - RPS n° 392	38,6	Remise en état de la surface	19,60

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	039	RPS n° 392 - 34,6 km à l'est de la RPS n° 392 (à l'exclusion du nouveau tracé)*	26	Remise en état de la surface	14,06
	N	039	RPS n° 616 - RPS n° 627 (chemin Gyles Access - lac Reed)	40,8	Travaux de nivellement	14,90
	N	068	RPGC n° 5 - 1,8 km à l'est de la RPGC n° 5	1,8	Reconstruction de la surface	1,50
	N	068	Défilé Lake Manitoba : 10,9 km au sud de la RPS n° 325	---	Remise en état d'un ouvrage	31,87
	N	068	À la RPGC n° 5	---	Améliorations à l'intersection	2,20
	N	083	17,7 km au nord de la RPS n° 482 - RPGC n° 5 (Roblin)	17,1	Remise en état de la surface	10,40
	N	233	À la rivière Fisher, bras est : 0,8 km au nord de la RPGC n° 17 (à Fisher Branch)	---	Ouvrage	4,52
	N	280	12 km à l'est de la RPS n° 391 - 22 km à l'est de la RPS n° 391 (du km 12 au km 22)	10	Travaux de nivellement	8,10
	N	283	RPS n° 282 - RPGC n° 10	17,8	Reconstruction de la surface	39,35
	N	283	Frontière de la Saskatchewan - RPS n° 282	21,9	Reconstruction de la surface	48,29
	N	283	À la rivière Pasquia : 0,8 km à l'ouest de la RPGC n° 10 (à The Pas)	---	Ouvrage	10,70
	N	326	À la rivière Icelandic : 0,4 km au nord de la RPGC n° 68 (Arborg)	---	Remise en état d'un ouvrage	3,27
	N	335	RPS n° 326 - 3,2 km au nord de la RPS n° 326	3,2	Reconstruction de la surface	6

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	366	À la rivière Valley : 2,2 km au nord de la RPGC n° 5 (au nord de Grandview)	---	Ouvrage	8,20
	N	366	À la rivière Roaring : 22,3 km au sud de la RPS n° 366*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	5,60
	N	366	À la rivière West Favel : 10,9 km au sud de la RPS n° 366*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	4,80
	N	367	Au ruisseau Garland : 0,1 km à l'ouest de la RPGC n° 10 (atténuation)**	---	Restauration après des inondations - ouvrage	4,20
	N	367	Au ruisseau Garland : 0,1 km à l'ouest de la RPGC n° 10*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	2,54
	N	367	À la rivière Garland : 10,4 km à l'ouest de la RPGC n° 10*	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	5
	N	367	À la rivière Garland : 6,1 km à l'ouest de la RPGC n° 10**	---	Restauration après des inondations - améliorations de ponceau	4,40
	N	373	À la rivière Nelson : débarcadère des traversiers de l'île Ross (Sea Falls)**	---	Ouvrage	À déterminer
	N	391	Au ruisseau Cockeram : 12,4 km à l'est de Lynn Lake	---	Ouvrage	3,20
	N	391	À la rivière Churchill : 3 km au nord de la RPS n° 493 (à proximité de Leaf Rapids)	---	Remise en état d'un ouvrage	6,05
	N	391	À la rivière Burntwood : 3 km au nord de la RPGC n° 6 (Thompson)	---	Remise en état d'un ouvrage	36
	N	391	RPS n° 280 - route d'accès de Nelson House	64	Préservation de la surface	10,82
	N	391	Au lac Scotland : 84,3 km au sud de Lynn Lake	---	Améliorations de ponceau	1,40

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	392	RPGC n° 39 - Snow Lake (divers endroits)	33	Remise en état de la surface	9,64
	N	484	Au ruisseau Big Boggy : 4,8 km au nord de la RPGC n° 5 (MR de Roblin)	---	Ouvrage	4,50
	N	493	RPS n° 391 (Leaf Rapids) - route d'accès de la mine Ruttan	22,2	Améliorations de ponceau	2,50
	N	610	Route d'accès d'Ethelbert : à Fork River : 1,3 km à l'est de la RPGC n° 10	---	Ouvrage	3,89
	N	620	RPS n° 391 - Nelson House (route d'accès de Nelson House)	10,1	Préservation de la surface	11,10
	N	632	RPS n° 280 - Split Lake	6,1	Travaux de nivellement	1,50
	N	633	RPS n° 391 (y compris la route d'accès de Thompson)	0,7	Améliorations à l'intersection	4,50
	N	800	Route de Moose Lake (ministère de la Réconciliation avec les peuples autochtones et des Relations avec le Nord)	3,6	Travaux de nivellement	3,80
	N	Route d'hiver	À la rivière Lawford : desserte d'Oxford House, Gods Lake, Gods River, Red Sucker Lake et Garden Hill	---	Ouvrage	5,19
	N	Route d'hiver	RPS n° 280 - Shamattawa (déplacement)	38	Travaux de nivellement	1

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

LISTE DES PROJETS POUR 2025-2029

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	001	Au ruisseau Hamilton : 1 km à l'ouest de la RPS n° 301	0,9	Travaux de nivellement	6,16
	C	006	RPS n° 415 - RPS n° 419	35,5	Remise en état de la surface	23,50
	C	007	RPGC n° 101 - RPGC n° 67 (voies direction sud)	15	Reconstruction de la surface	30,00
	C	007	RPGC n° 101 - RPGC n° 67 (voies direction nord)	15	Reconstruction de la surface	30,00
	C	007	RPGC n° 101 - RPGC n° 67 (divers endroits)	15	Préservation de la surface	5
	C	008	RPGC n° 67 - RPS n° 231	53,8	Reconstruction de la surface	12,38
	C	008	Au drain Grassmere : 1 km au nord de la RPGC n° 101 (direction nord)	---	Ouvrage	4,50
	C	008	Au drain Grassmere : 1 km au nord de la RPGC n° 101 (direction sud)	---	Ouvrage	4,50
	C	008	Au ruisseau Parks : 1 km au sud de la RPGC n° 27	---	Ouvrage	5,75
	C	009	Chemin Little Britain - intersection avec la RPGC n° 9/9A (Lower Fort Garry) [direction nord et direction sud]	3,0	Reconstruction de la surface	12
	C	014	1,6 km à l'est de la RPGC n° 32 - RPGC n° 30	42,9	Reconstruction de la surface	8,55
	C	014	RPGC n° 30 - RPGC n° 75	16,7	Reconstruction de la surface	18,35

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	014	À la RPGC n° 32	---	Améliorations à l'intersection	10
	C	015	Au ruisseau Hazel : 24 km à l'ouest de la RPGC n° 11	---	Remise en état d'un ouvrage	5,50
	C	015	0,4 km à l'est de la RPS n° 207 - 0,3 km à l'ouest de la RPS n° 206	5,8	Préservation de la surface	2
	C	015	RPGC n° 101 - 1,2 km à l'est de la RPS n° 206	9,7	Reconstruction et élargissement à quatre voies	À déterminer
	C	023	RPS n° 422 - Morris	6,9	Reconstruction de la surface	10
	C	023	Au drain : 4,3 km à l'est de la RPS n° 200	---	Ouvrage	2,60
	C	026	Intersection ouest de la RPS n° 248 - 12,68 km à l'est de l'intersection ouest de la RPS n° 248	12,7	Reconstruction de la surface	27
	C	044	Au pont d'étagement du chemin de fer du CN : 10 km à l'ouest de la RPS n° 307	---	Remise en état d'un ouvrage	2,30
	C	052	RPGC n° 59 - Mitchell (chemin Broesky)	14,6	Reconstruction et élargissement à quatre voies	À déterminer
	C	059	RPGC n°52 - RPS n° 210	15,3	Reconstruction et élargissement à quatre voies	À déterminer
	C	059	RPS n° 317 - RPGC n° 12	22,1	Reconstruction de la surface	23,70
	C	059	0,2 km au nord de la RPGC n° 52 - 15,4 km au nord de la RPGC n° 52	15,2	Remise en état de la surface	10
	C	067	RPGC n° 7 - RPGC n° 8	14,6	Préservation de la surface	5

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	075	6,6 km au nord de la RPGC n° 14 – 3,4 km au sud de l'intersection sud de la RPGC n° 23 (direction sud)	8,3	Reconstruction de la surface	47
	C	075	À la RPS n° 305	---	Améliorations à l'intersection	5
	C	100	RPGC n° 100 : au chemin St. Anne's	---	Construction d'un échangeur	151
	C	100	À la rivière Rouge : 1,8 km à l'est de la RPGC n° 75	---	Ouvrage	110
	C	100	RPGC n° 59 - RPGC n° 1E (direction est et direction ouest)	6,8	Reconstruction de la surface	38,50
	C	100	Boulevard Kenaston - RPGC n° 1E (divers endroits)	---	Préservation de la surface	10
	C	101	Au pont d'étagement du Chemin de fer Canadien Pacifique : À la RPS n° 221	---	Remise en état d'un ouvrage	1
	C	101	RPGC n° 10 - RPGC n° 8 (divers endroits)	---	Préservation de la surface	10
	C	101	RPGC n° 8 - RPGC n° 1E (divers endroits)	---	Préservation de la surface	10
	C	190	Zone du chemin Bergan Cutoff - chemin Wheatland	---	Améliorations à l'intersection	4
	C	200	À Emerson : au passage inférieur du CN	---	Reconstruction de la surface	1,52
	C	200	Au canal de dérivation de la rivière Seine : 2,4 km au nord de la RPS n° 210	---	Ouvrage	23
	C	201	Intersection est de la RPS n° 200 - RPGC n° 59	24,6	Reconstruction de la surface	33,50

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	201	Au drain Harlow : 4,5 km à l'est de la RPS n° 200	---	Ouvrage	2,90
	C	201	À la rivière Roseau : 3,1 km à l'est de la RPGC n° 59 (à Stuartburn)	---	Ouvrage	6,25
	C	202	Avenue Camsell - avenue Agar	0,6	Reconstruction de la surface	6,50
	C	205	À la rivière Morris : 1,6 km à l'est de la RPS n° 422 (à Rosenort)	---	Ouvrage	14,80
	C	206	RPS n° 210 (intersection sud) - RPGC n° 1	12,1	Reconstruction de la surface	29,75
	C	206	RPGC n° 15 - 0,3 km au sud de la RPS n° 213	9,5	Remise en état de la surface	5
	C	207	RPGC n° 15 - RPS n° 213	9,8	Reconstruction de la surface	20,80
	C	207	À Lorette : 3,7 km à l'ouest de la RPS n° 206	1	Préservation de la surface	3,20
	C	218	À la rivière Roseau : 6,5 km au nord de la RPS n° 201	---	Ouvrage	5,20
	C	241	À la RPS n° 334	---	Améliorations à l'intersection	4,50
	C	304	À la rivière Winnipeg (barrage hydroélectrique de Pine Falls) : 0,9 km au nord de la RPGC n° 11	---	Remise en état d'un ouvrage	3,50
	C	304	RPGC n° 11 - 0,4 km à l'est de Manigotagan	70,3	Préservation de la surface	3,68
	C	307	Approche du renouvellement de la RPS n° 307 : tronçon 1, entrée ouest du parc - lac Dorothy	10,6	Reconstruction de la surface	28,76

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	C	307	Approche du renouvellement de la RPS n° 307 : tronçon 6 - aux lacs White et Brereton	10,8	Reconstruction de la surface	30,43
	C	307	Approche du renouvellement de la RPS n° 307 : À la rivière Rennie, à 8,7 km au nord de la RPGC n° 44	---	Ouvrage	5
	C	307	Approche du renouvellement de la RPS n° 307 : entrée ouest du lac Dorothy - lac Brereton (4 tronçons et 4 ouvrages)	74,9	Travaux de nivellement	150,50
	C	308	RPGC n° 12 - 35,4 km au nord de la RPGC n° 12 (chemin Moose Lake)	35,4	Préservation de la surface	1,87
	C	309	Approche du renouvellement de la RPS n° 307 : tronçon 5, RPS n° 307 - lac Big Whiteshell	12,4	Reconstruction de la surface	34,15
	C	311	RPS n° 206 - RPGC n° 12	10	Reconstruction de la surface	17,18
	C	311	RPS n° 216 - RPS n° 206	5	Reconstruction de la surface	10,10
	C	311	À Niverville : chemin Krahn - 6 ^e Avenue Sud	2,5	Remise en état de la surface	2,05
	C	315	Au ruisseau Bird : 8,1 km à l'est de la RPS n° 314	---	Remise en état d'un ouvrage	3,50
	C	432	À la rue Willcock	---	Améliorations à l'intersection	1
	C	435	À la rivière Brokenhead : 4,3 km à l'est de la RPGC n° 12	---	Remise en état d'un ouvrage	1,40
	C	Voie d'accès provinciale 313	RPS n° 315 - Pointe du Bois	19,1	Préservation de la surface	6,50
	C	Voie d'accès provinciale 673	À Winkler : rue Main (RPGC n° 14 - 1,4 km au sud)	1,3	Préservation de la surface	2

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	001	3,2 km à l'ouest de la RPGC n° 34 - 1,7 km à l'ouest de la RPGC n° 34 (voie de desserte)	1,5	Travaux de nivellement	3,40
	O	001	Au ruisseau Squirrel : 2,5 km à l'ouest de la RPGC n° 34	---	Ouvrage	3,40
	O	001	Aux intersections ouest et est de la RPGC n° 10	---	Construction d'un échangeur	À déterminer
	O	001	0,6 km à l'est de la RPGC n° 41 (aire de repos Kirkella)	1	Reconstruction de la surface	1,40
	O	001	RPGC n° - RPGC n° 1A (chemin Rear S Service)	1,6	Reconstruction de la surface	10,33
	O	001	RPGC n° 11 - RPGC n° 34 (direction ouest)	31,6	Remise en état de la surface	16,50
	O	001	Au ruisseau South Boggy : 1,1 km à l'est de la RPS n° 340 (direction est) [à l'est de Douglas]	---	Ouvrage	5
	O	001	Au ruisseau Willow : bras est : 6,4 km à l'est de la RPGC n° 110 (direction est) [à l'est de Brandon]	---	Ouvrage	5
	O	001	Au ruisseau Willow : bras ouest : 5,2 km à l'est de la RPGC n° 110 (direction est) [à l'est de Brandon]	---	Ouvrage	12,50
	O	001	Intersection est de la RPS n° 254 - 6,1 km à l'ouest de la RPGC n° 21 (direction est)	8,2	Préservation de la surface	7,05
	O	001	Intersection est de la RPS n° 351 - RPGC n° 34 (direction est)	13,3	Préservation de la surface	8,10
	O	001	Frontière de la Saskatchewan - 3,6 km à l'ouest de l'intersection ouest de la RPGC n° 83 (direction est)	31,4	Préservation de la surface	14,65

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	001A	3,9 km à l'ouest de l'intersection est de RPGC n° 1 - RPGC n° 1 (avenue Saskatchewan à Portage-la-Prairie)	3,9	Remise en état de la surface	3,69
	O	002	Intersection ouest de la RPGC n° 21 - 1,6 km à l'ouest de la RPS n° 250	21,4	Reconstruction de la surface	38
	O	003	RPS n° 528 - RPGC n° 31	7,8	Préservation de la surface	3,55
	O	003	Intersection sud de la RPGC n° 83 - intersection nord de la RPGC n° 83	12,5	Reconstruction de la surface	29,77
	O	005	Intersection sud de la RPS n° 253 - RPGC n° 23	14,7	Reconstruction de la surface	33,60
	O	005	RPGC n° 3 - intersection sud de la RPS n° 253	20,4	Reconstruction de la surface	33,90
	O	005	Au drain : 0,9 km au nord de la RPGC n° 23	---	Ouvrage	2
	O	005	Au ruisseau Oak : 3,5 km au sud de la RPGC n° 23	---	Ouvrage	3,00
	O	005	À la rivière Pembina : 4,6 km au sud de la RPS n° 253	---	Ouvrage	9
	O	005	Au ruisseau Badger : 3,9 km au nord de la RPGC n° 3 (au nord de Cartwright)	---	Remise en état d'un ouvrage	1
	O	010	À Brandon : à la promenade Braecrest	---	Améliorations à l'intersection	7
	O	010	3,8 km au nord de la RPGC n° 110 - 5,2 km au nord de la RPGC n° 110 (18^e Rue : avenue Park - avenue Rosser)	1,4	Préservation de la surface	3,25

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	010	2,4 km au nord de la RPGC n° 110 - 3,8 km au nord de la RPGC n° 110 (18^e Rue : avenue Aberdeen - avenue Park)	1,4	Préservation de la surface	4,25
	O	016	RPGC n° 10 - RPGC n° 5	27,7	Préservation de la surface	13,25
	O	016	À l'intersection nord de la RPGC n° 10 (aire de repos Minnedosa)	1	Préservation de la surface	1,09
	O	021	Intersection nord de la RPGC n° 3 - RPGC n° 23	21,3	Remise en état de la surface	30,32
	O	021	Au fossé : 2,4 km à l'ouest de la RPGC 3	---	Ouvrage	2,90
	O	024	Intersection nord de la RPS n° 270 - RPGC n° 10	8,9	Remise en état de la surface	3,50
	O	023	Au ruisseau : 5,3 km à l'ouest de la RPGC n° 5	---	Ouvrage	3,10
	O	034	Au ruisseau Dead Lake : 3,3 km au sud de la RPGC n° 16	---	Ouvrage	6,30
	O	034	Au ruisseau Golden : 6,5 km au sud de la RPGC n° 16	---	Ouvrage	3,50
	O	034	Au drain Pierce : 15,3 km au nord de la RPGC n° 1	---	Ouvrage	5,20
	O	034	Au ruisseau Pine : 12,2 km au nord de la RPGC n° 1	---	Ouvrage	6,30
	O	034	5 km au nord de la RPGC n° 2	---	Travaux de nivellement	2
	O	041	RPS n° 545 - RPGC n° 42	9,1	Préservation de la surface	2,75

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	042	RPS n° 264 - 12,2 km à l'est de la RPS n° 264	12,2	Reconstruction de la surface	11,02
	O	042	Intersection nord de la RPGC n° 83 - intersection sud de RPGC n° 83	2,7	Remise en état de la surface	16,65
	O	042	RPS n° 472 - 6,1 km à l'est de la RPS n° 472	6,1	Préservation de la surface	1,95
	O	045	RPGC 16 - 7,3 km à l'est de la RPS n° 476	26,8	Préservation de la surface	14
	O	045	RPGC n° 21 - RPS n° 354	19,8	Préservation de la surface	7,43
	O	083	Intersection nord de la RPGC n° 42 - intersection sud de la RPGC n° 16	9,9	Reconstruction de la surface	25,70
	O	083	RPS n° 255 - intersection est de la RPGC n° 1	16,2	Reconstruction de la surface	24,35
	O	083	Frontière des États-Unis - intersection sud de la RPGC n° 3	21,5	Reconstruction de la surface	40,28
	O	083	18 km au nord de l'intersection ouest de la RPGC n° 1 - RPS n° 355	23,5	Remise en état de la surface	15,56
	O	083	RPGC n° 3 - RPS n° 345	16,1	Remise en état de la surface	31,26
	O	083	RPS n° 345 - RPGC n° 2	18,1	Remise en état de la surface	31,68
	O	110	À Brandon : Voie d'accès provinciale 610 (avenue Richmond E)	---	Améliorations à l'intersection	10,50
	O	242	À la rivière Pembina : 0,8 km au sud de RPGC n° 3 (à proximité de La Rivière)	---	Remise en état d'un ouvrage	7,53

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	O	250	RPGC n° 1 - 8 km au nord de la RPGC n° 1	8	Préservation de la surface	1,60
	O	256	RPS 257 - RPGC n° 1	15,8	Remise en état de la surface	32,46
	O	262	RPGC n° 16A - 3,7 km à l'est de la RPGC n° 16A	3,7	Préservation de la surface	2,25
	O	270	RPGC n° 1 - RPGC n° 25	14,8	Remise en état de la surface	6,50
	O	340	À la rivière Assiniboine	0,3	Reconstruction de la surface	3,57
	O	457	0,5 km à l'est de la RPGC n° 110 - 0,5 km à l'ouest de la RPS n° 468	2	Préservation de la surface	1,36
	O	464	RPGC n° 1 - RPS n° 353	17,5	Travaux de nivellement	2,80
	O	627	RPGC n° 2 - 0,8 km au sud de la RPGC n° 2 (avenue Broadway)	0,8	Préservation de la surface	1,03
	N	005	RPS n° 276 - RPGC n° 20	19,6	Remise en état de la surface	13
	N	005	À la rivière Wilson : 2,4 km à l'ouest de la RPGC n° 10	---	Ouvrage	13,50
	N	006	36,1 km au nord de la RPS n° 513 - 50,4 km au nord de la RPS n° 513	14,3	Reconstruction de la surface	21,38
	N	006	50,4 km à l'est de la RPS n° 513 - 66,9 km au nord de la RPS n° 513	16,5	Reconstruction de la surface	23,25
	N	006	RPS n° 615 (accès à Grand Rapids) - 24 km au nord de la RPS n° 615 (accès à Grand Rapids)	24	Remise en état de la surface	16,70

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	006	À la rivière William : 89,3 km au sud de la RPGC n° 39	---	Ouvrage	13
	N	006	À la rivière Saskatchewan : 32,3 km au nord de la RPGC n° 60 (à Grand Rapids)	---	Remise en état d'un ouvrage	44,50
	N	006	RPGC n° 39 (Ponton) - RPS n° 636 (accès à Wabowden)	46,7	Préservation de la surface	15,27
	N	008	9,3 km à l'est de la RPS n° 234 - 12,6 km à l'est de la RPS 234 (route sur digue de l'île Hecla)	3,3	Travaux de nivellement	3,83
	N	010	À la rivière Woody : 11,5 km au nord de Swan River	---	Ouvrage	9,35
	N	010	Pont de la rivière Bell - 16,4 km au nord du pont de la rivière Bell	16,4	Remise en état de la surface	14,50
	N	010	À la rivière Valley : 6,9 km au nord de la RPGC n° 5	---	Ouvrage	14,20
	N	020	RPS n° 640 (accès à Winnipegosis) - RPS n° 271	26,5	Remise en état de la surface	16,69
	N	020	À Pine River : 0,3 km à l'est de la RPS n° 272	---	Remise en état d'un ouvrage	6
	N	039	RPGC n° 10 - RPS n° 616 (Gyles Beach)	21,2	Reconstruction de la surface	25,57
	N	039	RPS n° 627 (lac Reed) - RPS n° 392	38,6	Travaux de nivellement	10,82
	N	060	22 km à l'ouest de la RPGC n° 6 - RPGC n° 6	22	Reconstruction de la surface	30,63
	N	234	37,6 km au nord de la RPGC n° 8 - 89,9 km au nord de la RPGC n° 8 (ruisseau Beaver - débarcadère Island View)	52,3	Travaux de nivellement	2,25

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Développement économique



Résilience climatique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	239	Steepprock - 9,5 km à l'ouest de la RPGC n° 6	13,8	Reconstruction de la surface	13,75
	N	274	Au ruisseau Shanty : 0,3 km à l'ouest de la RPGC n° 10 (à proximité d'Ethelbert)	---	Ouvrage	3,10
	N	275	RPS n° 588 - RPGC n° 10A (Swan River)	13,4	Reconstruction de la surface	26,10
	N	280	RPS n° 391 - 12 km à l'est de la RPS n° 391 (km 0 - km 12)	12	Travaux de nivellement	13,13
	N	280	95 km au nord de la RPS n° 391 - 126 km au nord de la RPS n° 391	31,6	Préservation de la surface	10,70
	N	287	RPGC n° 10 - aéroport de The Pas	11,1	Remise en état de la surface	11,69
	N	287	RPS n° 384 - 5,9 km à l'est de la RPS n° 384	5,9	Travaux de nivellement	5,63
	N	287	5,9 km à l'est de la RPS n° 384 - 10,9 km à l'est de la RPS n° 384	5	Travaux de nivellement	4,35
	N	328	2,3 km à l'est de la RPS n° 276 - 9,6 km à l'est de la RPS n° 276	7,3	Améliorations de pont	2,22
	N	328	À la rivière Waterhen : 0,2 km à l'est de la RPS n° 276	---	Ouvrage	16,85
	N	328	20,7 km à l'est de la RPS n° 276 - 22,6 km à l'est de la RPS n° 276	1,9	Travaux de nivellement	1,24
	N	329	RPGC n° 8 - 1 km à l'est de la RPGC n° 8	1	Travaux de nivellement	1,80
	N	373	Collectivité de Norway House	28	Remise en état de la surface	15

LÉGENDE



Région ou district

C = région de la capitale

O = région de l'Ouest

N = région du Nord

RR = district de la rivière Rouge

EL = district d'Entre-les-Lacs

DO = district de l'Ouest

ND = district du Nord

P = provincial

Investissement stratégique



Renouvellement des infrastructures



Résilience climatique



Développement économique



Connectivité et innovation

Investissements stratégiques	Région	Routes	Infrastructure routière			
			DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT * = À frais partagés ** = Sujet à un financement fédéral Gras = Nouveau projet	KM	Type de projet	COÛT ESTIMÉ (en millions de dollars)
	N	374	RPS n° 373 - 14 km au nord de la RPS n° 373	14	Préservation de la surface	24,23
	N	375	RPGC n° 6 - Paint Lake	5,4	Remise en état de la surface	3,38
	N	391	Rivière Burntwood (pont Miles Hart) - RPS n° 280	9,3	Remise en état de la surface	6,21
	N	391	41,5 km au sud de la RPS n° 493 - RPS n° 493 (divers endroits)	41,5	Travaux de nivellement	3,19
	N	392	Au ruisseau Hayward : 5,2 km au nord de la RPGC n° 392	---	Ouvrage	4,90
	N	392	Au ruisseau Snow : 0,5 km au nord de la RPS n° 395 (à proximité de Snow Lake)	---	Ouvrage	2,60
	N	493	Route d'accès de la mine Ruttan - South Indian Lake	70,2	Améliorations de ponceau	5,02
	N	513	68 km à l'est de la RPGC n° 6 - 68,6 km à l'est de la RPGC n° 6	0,6	Travaux de nivellement	4,05



POUR EN SAVOIR PLUS :

Ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba

Division des projets d'immobilisations pour l'infrastructure

215, rue Garry, bureau 1610

Winnipeg (Manitoba) R3C 3Z1

icp@gov.mb.ca