

Nouveau passage supérieur au-dessus de la subdivision Sprague du CN et nouveau tracé de la RPGC 1E et du chemin Plessis

Activité portes ouvertes de la phase 2

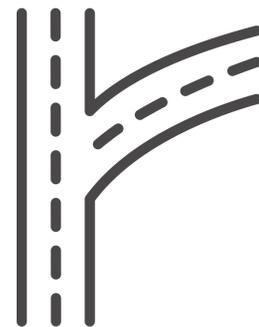
Hiver 2023



L'activité portes ouvertes d'aujourd'hui a pour objectif de :



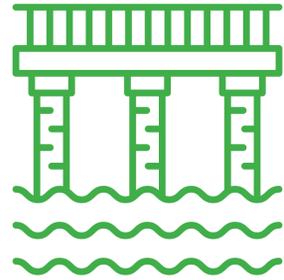
Fournir de l'information sur le **but** et la **portée** du projet.



Présenter les trois options proposées pour le **passage supérieur** et le **tracé routier**.



Vous offrir l'occasion de **donner votre avis** et de **poser des questions**.



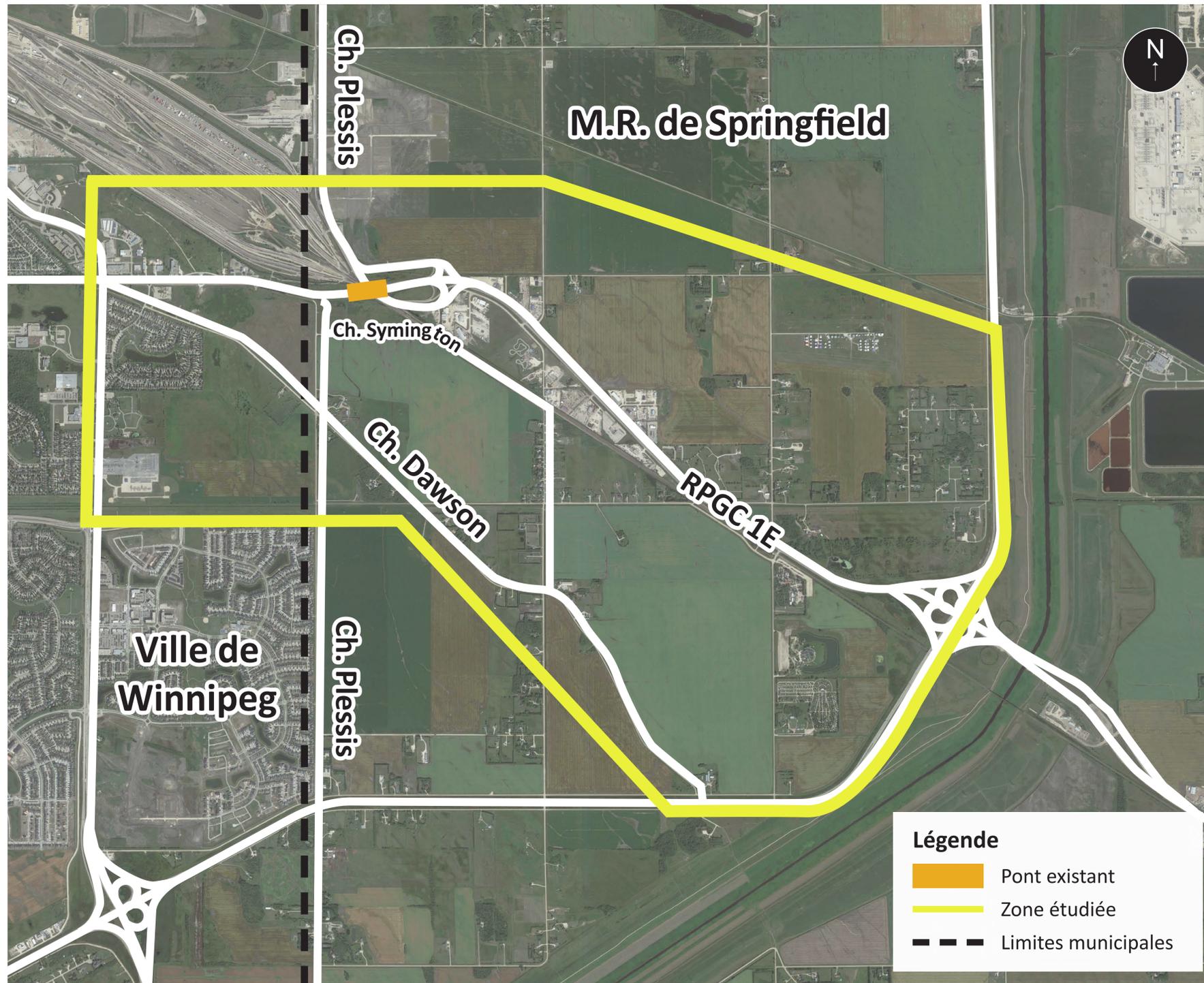
Le pont existant a été **construit en**

1960

et comporte quatre voies de trafic (deux en direction est et deux en direction ouest sur la route transcanadienne 1E) au-dessus de la gare de triage Symington du CN et la route qui relie la RPGC 1E au chemin Plessis.



- » Le pont actuellement **atteindra bientôt la fin de sa vie utile** et doit être remplacé.
- » En 2020, **le MTI a produit un rapport d'étude conceptuelle pour ce projet**, qui comprenait les consultations réalisées auprès du public et des intervenants, et a déterminé une option préférée pour le tracé.
- » Pour l'étude de la conception fonctionnelle et préliminaire en cours, l'équipe de conception **propose deux autres options pour le passage supérieur et le tracé routier**, en plus du tracé conceptuel préféré déterminé lors de l'étude conceptuelle.



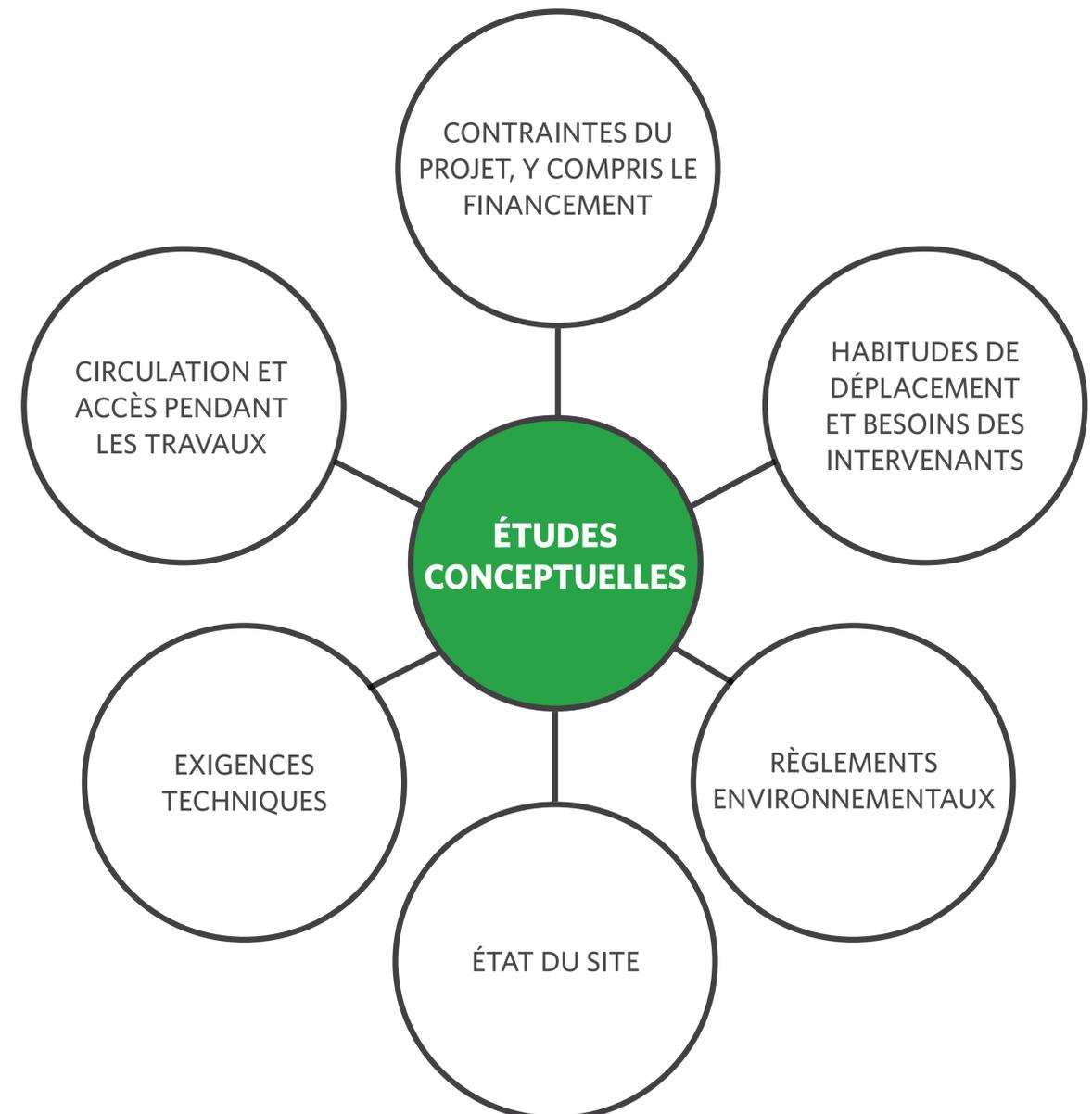
- » Le secteur à l'étude comprend le pont d'étagement de l'autoroute transcanadienne (viaduc Symington) qui surplombe les voies ferrées du CN et le chemin Plessis à l'extrémité est de la gare de triage Symington.
- » Le viaduc Symington est un lien vital pour la route provinciale à grande circulation 1E et passe par-dessus ce qui constitue la pièce maîtresse des activités transcontinentales du CN.
- » Le secteur à l'étude est à la fois dans la municipalité rurale de Springfield et la ville de Winnipeg. Cette situation renforce la nécessité d'avoir une approche de consultation intégrée avec les deux localités, qui tient compte des incidences potentielles sur la circulation, le transport actif et la connectivité, tant pendant la conception que la construction.

Le MTI a retenu les services de WSP pour réaliser une **étude de conception fonctionnelle de la RPGC 1E et du chemin Plessis** et une **étude de conception préliminaire d'un nouveau passage supérieur au-dessus de la subdivision Sprague du CN** (y compris le nouveau tracé de la RPGC 1E).

Pour faciliter les travaux de conception, WSP a également été engagée pour **élaborer et mettre en œuvre un programme de consultation auprès du public et des intervenants** dont d'objectif sera d'identifier les intervenants et de les consulter, en plus des consultations réalisées auprès du public, du début du projet jusqu'à la fin des travaux.

Les études conceptuelles :

- » Élaboreront d'autres options pour le passage supérieur et le tracé routier.
- » Identifieront une option préférée pour le passage supérieur et le tracé routier.
- » Finaliseront la conception fonctionnelle de la RPGC 1E et du chemin Plessis et la conception préliminaire de la nouvelle installation du passage supérieur.



Le processus de mobilisation pour ce projet implique :

- » Les administrations locales
- » Les propriétaires fonciers adjacents
- » Les propriétaires d'entreprise
- » Les groupes d'intérêt locaux
- » Le public

Les objectifs du processus de mobilisation du public consistent à :

- » Communiquer de l'information claire à propos du projet, de sa portée et de son échéancier.
- » Obtenir des commentaires sur :
 - » Les options proposées
 - » L'option préférée

Techniques de mobilisation :



Réunions
avec les
intervenants



Mises à jour
de la page
Web du
projet



Bulletins



Questionnaires
en ligne

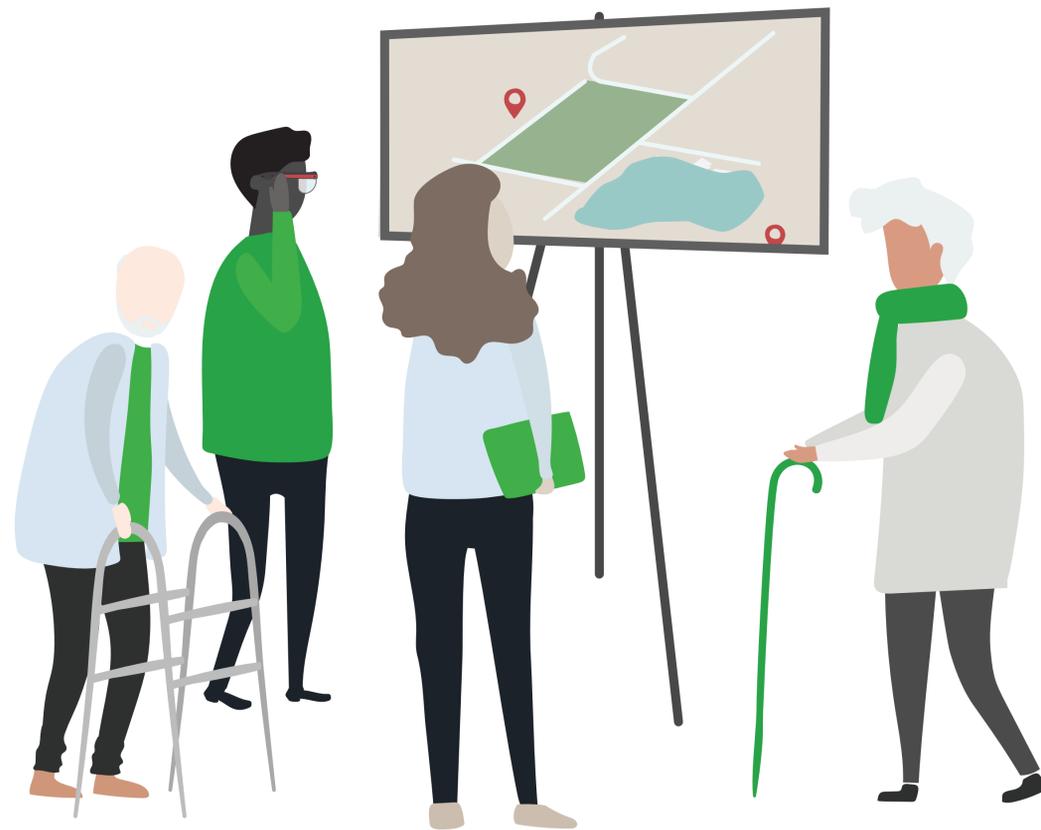


Conversations
téléphoniques
avec les
intervenants



Activités
portes
ouvertes

Entre **mars 2019 et mars 2020**, le MTI (de concert avec Dillon Consulting et Landmark Planning and Design) a consulté le public et les intervenants dans le cadre de la phase d'étude conceptuelle de ce projet.



Les intervenants comprenaient :

- » CN
- » Ville de Winnipeg
- » M.R. de Springfield
- » Manitoba Hydro
- » Bell/MTS
- » Shaw
- » L'Impériale
- » Promoteurs adjacents (à proximité du projet)
- » Résidents
- » Propriétaires fonciers
- » Entreprises

Deux rondes de consultations ont eu lieu pendant l'étape de l'étude conceptuelle.

La première ronde visait à recueillir des commentaires et des réflexions sur les conditions actuelles et futures. L'objectif de la deuxième ronde était de partager le tracé préféré, d'expliquer les critères d'évaluation et d'illustrer comment les commentaires des intervenants et de la collectivité ont été pris en compte ou traités.

Dans l'ensemble, les principaux commentaires/préoccupations/questions au cours de l'étape de l'étude conceptuelle portaient sur les sujets suivants :



L'ACCÈS

Veiller à ce que les résidents et les entreprises aient un accès adéquat, tant pendant les travaux qu'à la fin du projet.



LA COORDINATION

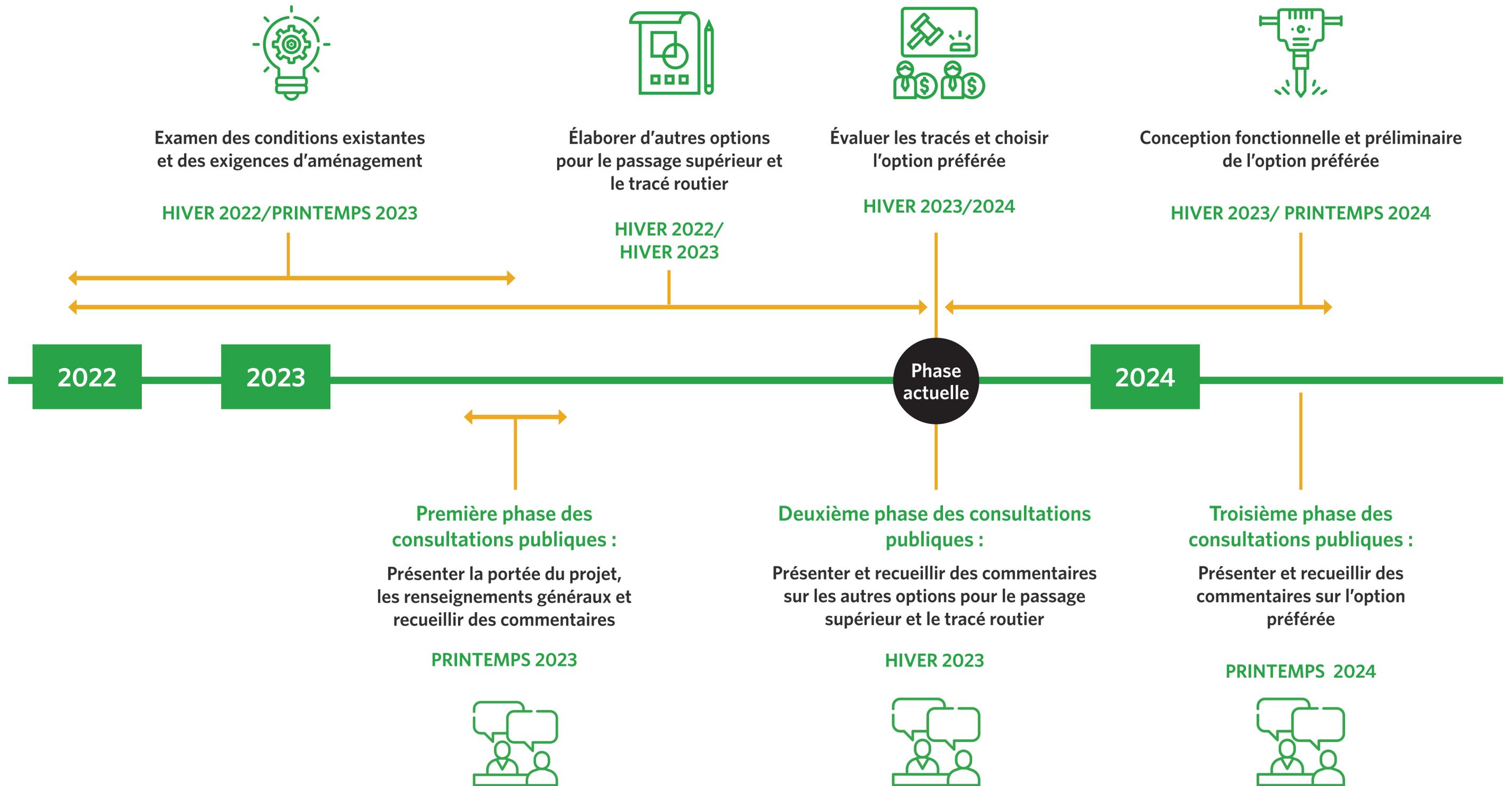
Veiller à ce que la ville de Winnipeg, la municipalité rurale de Springfield et la province du Manitoba coordonnent la planification, la conception et la construction du projet afin de réduire au minimum les déchets et de maximiser l'efficacité.



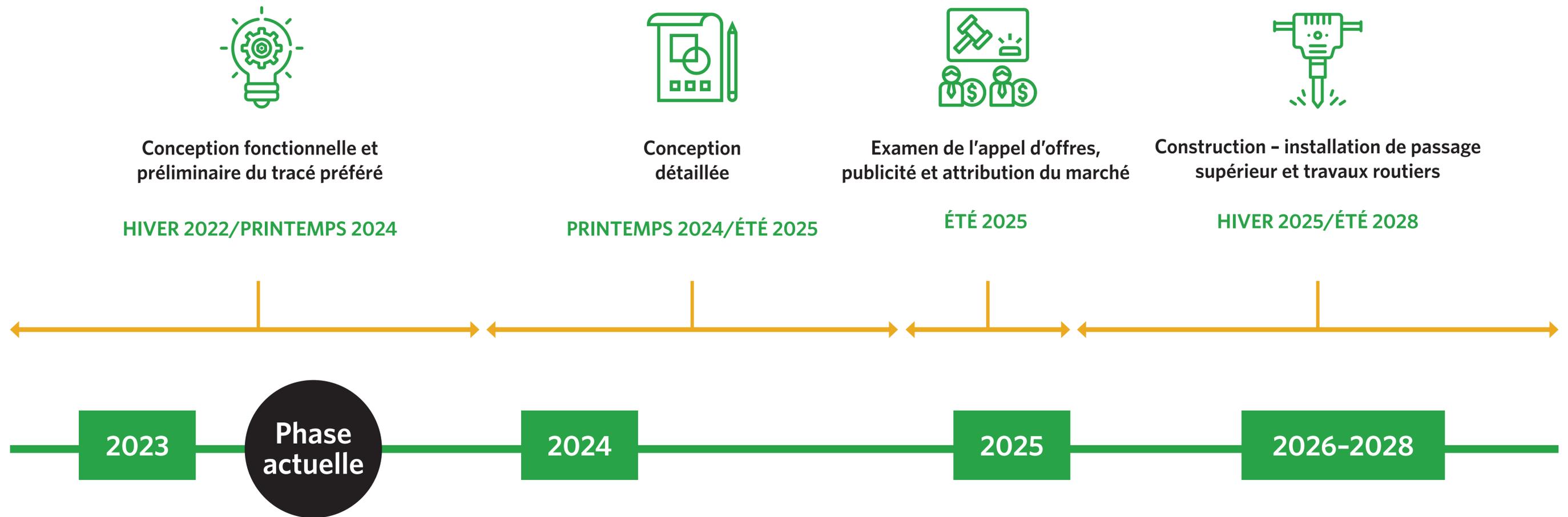
LES RÉPERCUSSIONS

S'efforcer d'atténuer les répercussions sur les entreprises, les résidents et le CN pendant et après les travaux.

Calendrier de la conception fonctionnelle et préliminaire



Échéancier proposé du projet



Option A - Tracé routier existant déplacé vers le sud

11

Approche conceptuelle

- » Maintenir le trafic sur le tracé actuel de la RPGC 1E en déplaçant le pont légèrement vers le sud et en améliorant la géométrie de la rampe.
- » Améliorer la gestion de l'accès pour les entreprises situées à proximité.
- » Prévoir des possibilités pour les futurs itinéraires du transport actif.



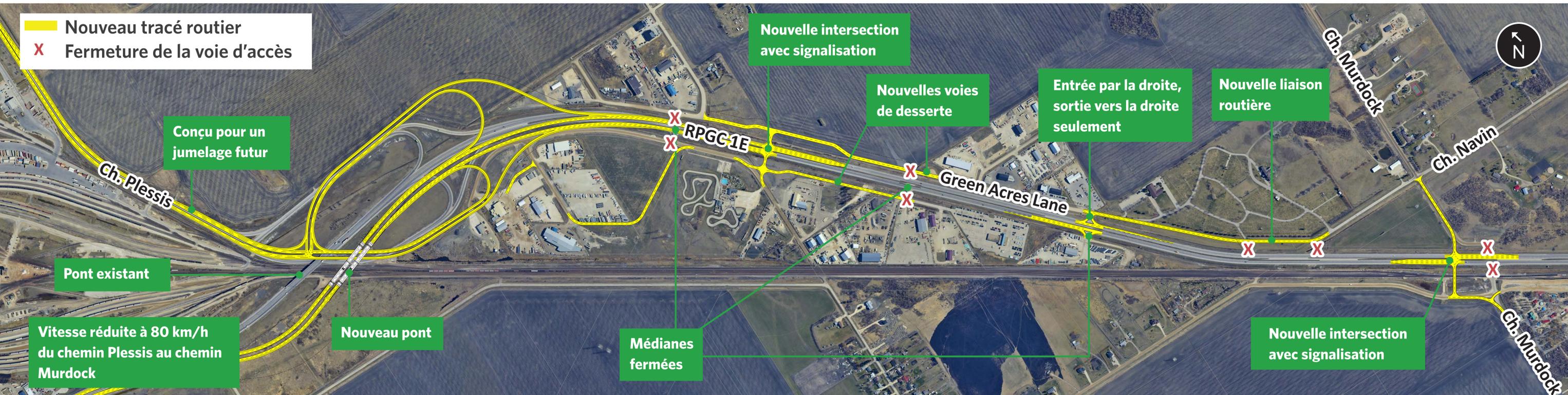
Avantages

- » Réduction du nombre de propriétés à acquérir
- » Coût le moins élevé
- » Changements minimes aux chaussées existantes
- » Incidence minimale sur les habitudes de déplacement des usagers réguliers (itinéraire le plus court)
- » Sécurité accrue pour tous les usagers de la route



Inconvénients

- » La construction et l'entretien du passage supérieur au-dessus des voies ferrées seront difficiles



Approche conceptuelle

- » Déplacer la RPGC 1E vers le sud et construire un nouveau pont au-dessus des voies ferrées, plus à l'est.
- » Éviter le cimetière au nord.
- » Prévoir des possibilités pour les futurs itinéraires du transport actif.



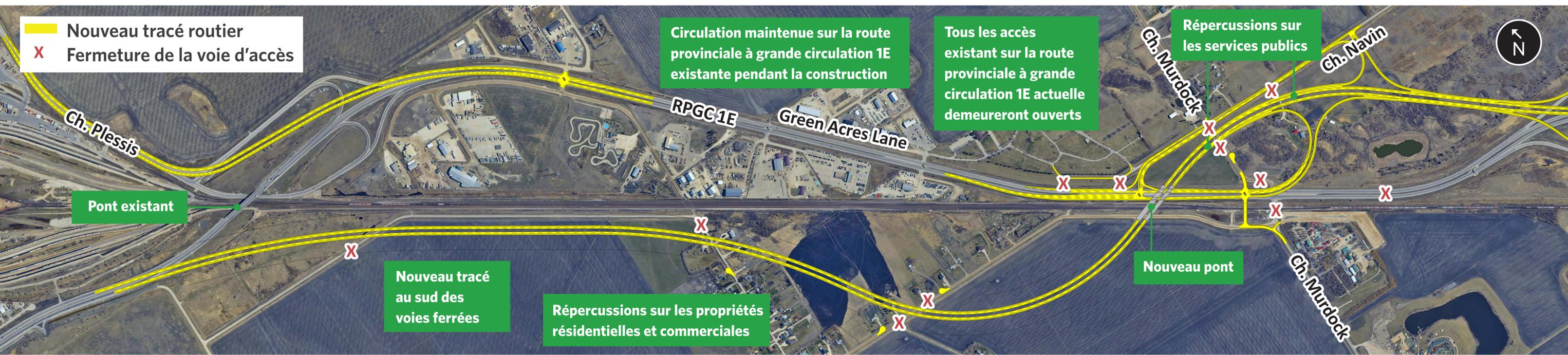
Avantages

- » Sécurité accrue pour tous les usagers de la route
- » Maintien de la vitesse élevée actuelle le long de la RPGC 1E (aucun feu de circulation)
- » Meilleur accès pour l'entretien du passage supérieur au-dessus des voies ferrées par rapport à l'option A
- » Interruption minimale de la circulation pendant les travaux



Inconvénients

- » Nombre important de propriétés à acquérir (résidentielles et commerciales)
- » Coût beaucoup plus élevé par rapport au tracé routier A
- » Incidence sur les habitudes de déplacement des usagers réguliers (itinéraire plus long)
- » Modification importante des chaussées existantes
- » Incidence accrue sur les services publics et le drainage
- » Temps nécessaire à l'achèvement des travaux beaucoup plus long
- » Nécessité d'avoir un passage supérieur et des murs de soutènement supplémentaires



Approche conceptuelle

- » Déplacer la RPGC 1E vers le nord et construire deux ponts plus à l'est.
- » Éviter le cimetière au sud.
- » Prévoir des possibilités pour les futurs itinéraires du transport actif.



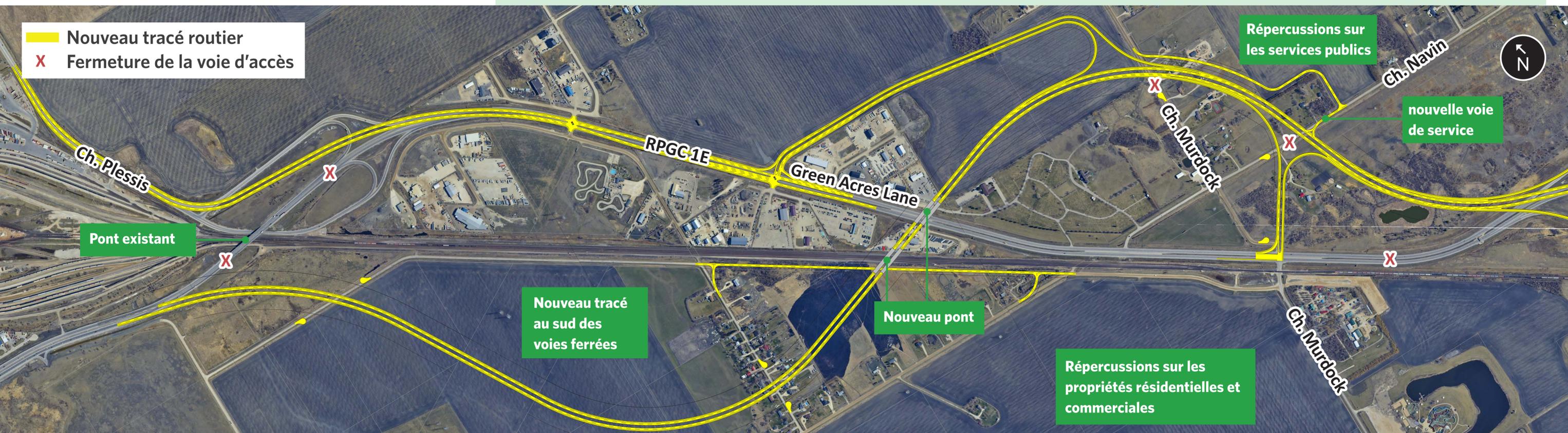
Avantages

- » Sécurité accrue pour tous les usagers de la route
- » Maintien de la vitesse élevée actuelle le long de la RPGC 1E (aucun feu de circulation)
- » Meilleur accès pour l'entretien du passage supérieur au-dessus des voies ferrées par rapport à l'option A
- » Interruption minimale de la circulation pendant les travaux

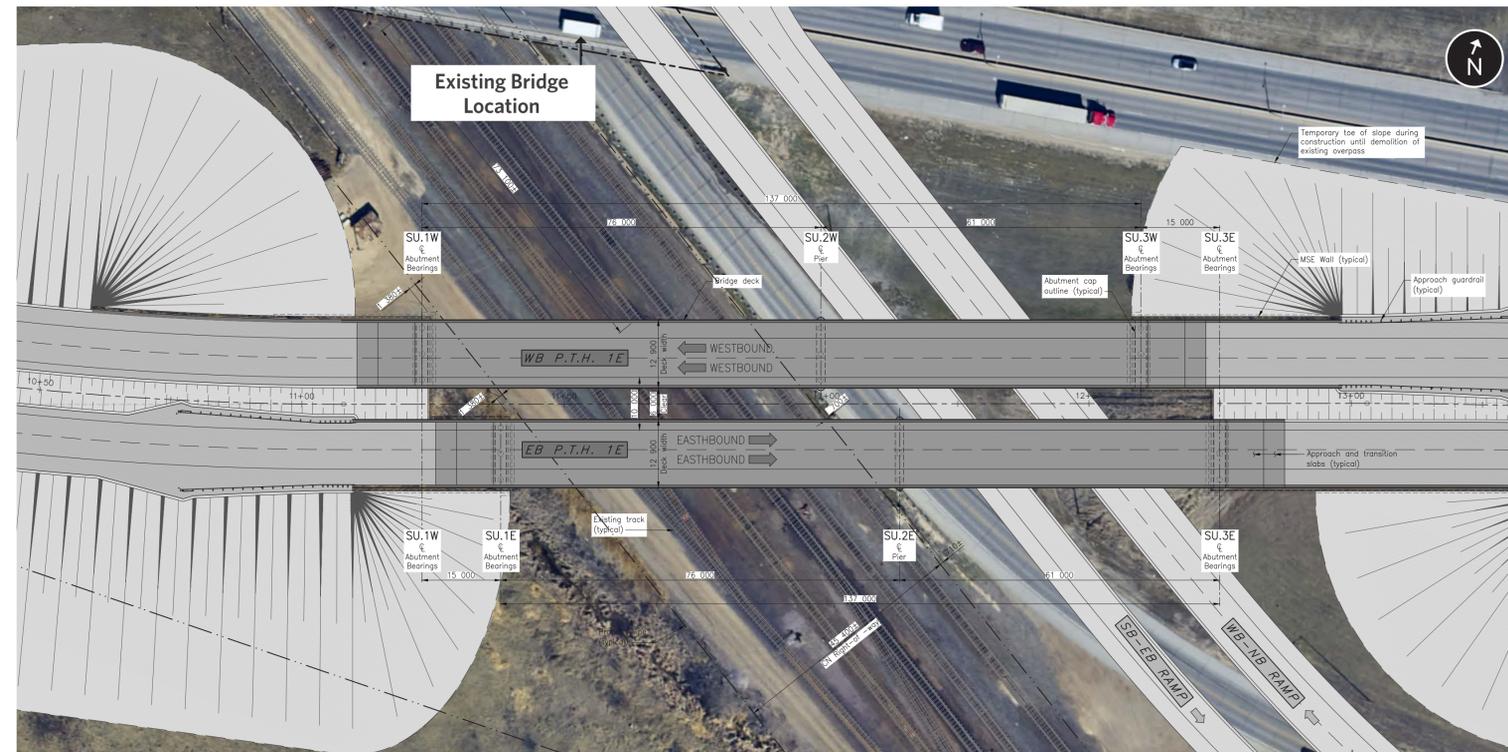


Inconvénients

- » Nombre important de propriétés à acquérir (résidentielles et commerciales)
- » Coût beaucoup plus élevé par rapport au tracé routier A
- » Incidence sur les habitudes de déplacement des usagers réguliers (itinéraire plus long)
- » Modification importante des chaussées existantes
- » Incidence accrue sur les services publics et le drainage
- » Temps nécessaire à l'achèvement des travaux beaucoup plus long
- » Nécessité d'avoir un passage supérieur et des murs de soutènement supplémentaires

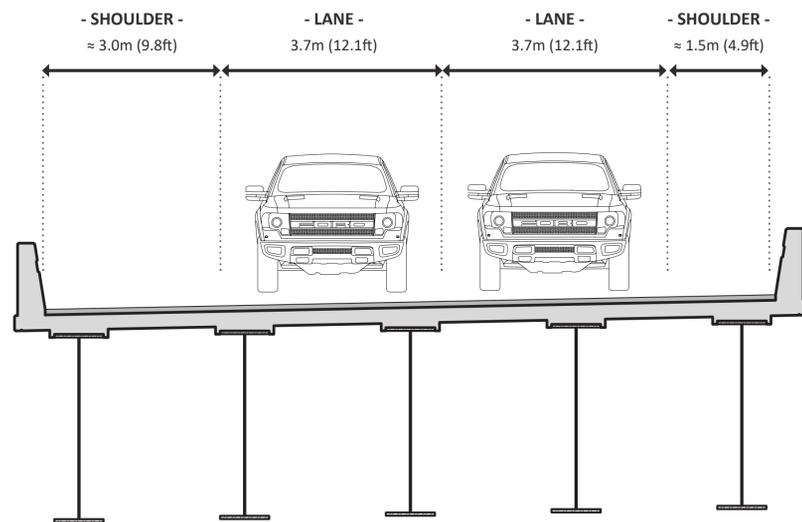


Nouveau passage supérieur pour l'option A

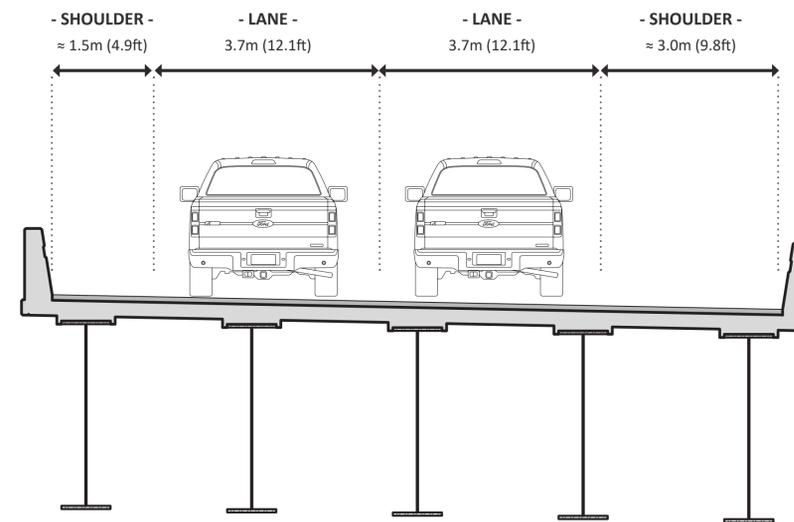


Coupe transversale du passage supérieur proposé

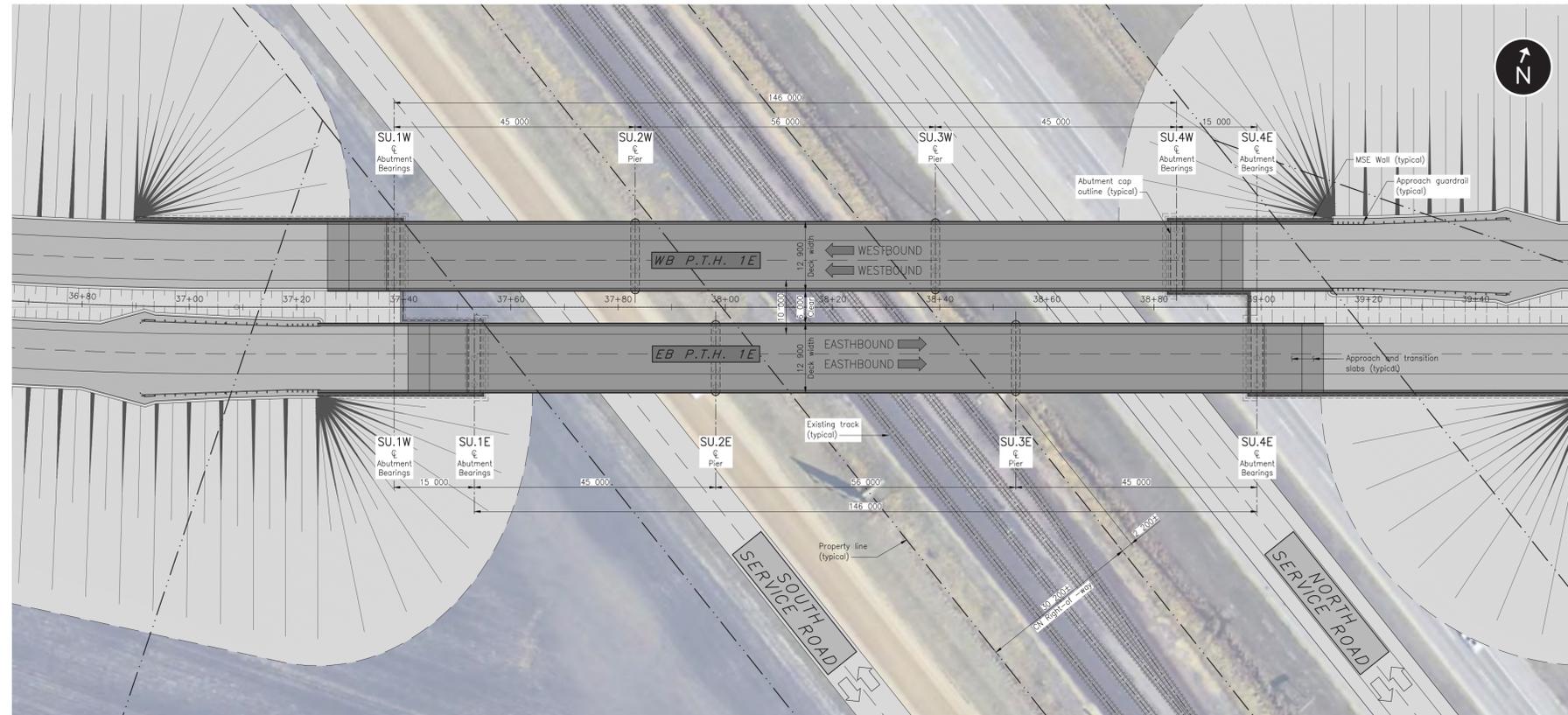
RPGC 1E en direction ouest



RPGC 1E en direction est

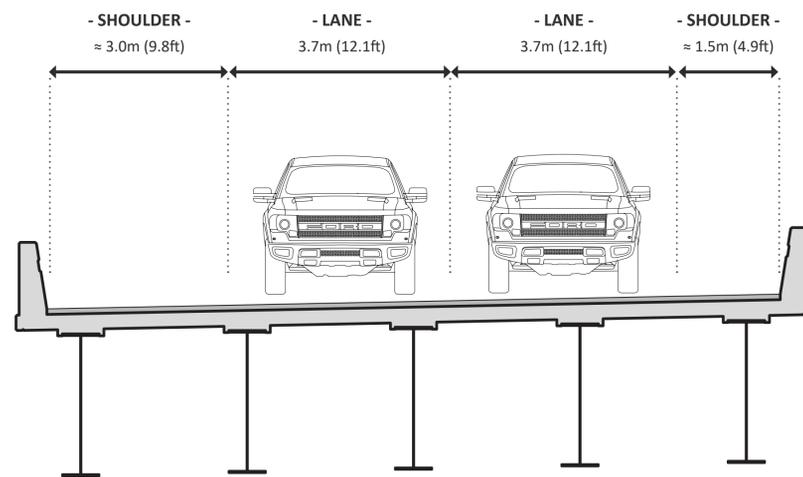


Nouveau passage supérieur pour l'option B

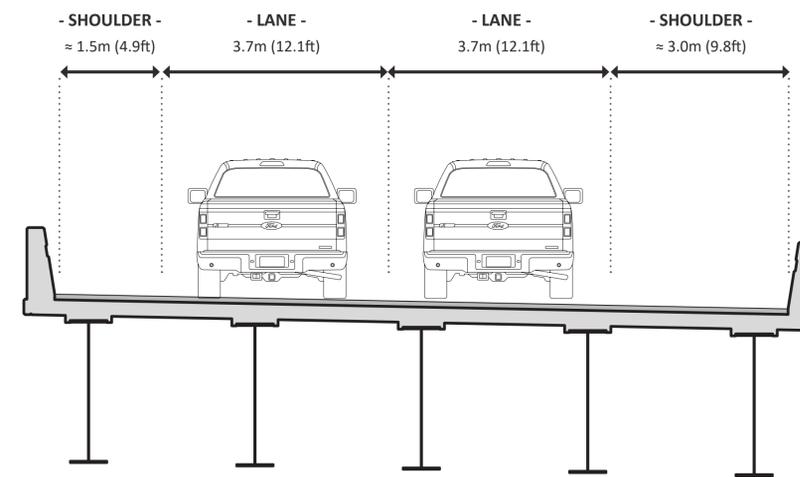


Coupe transversale du passage supérieur proposé

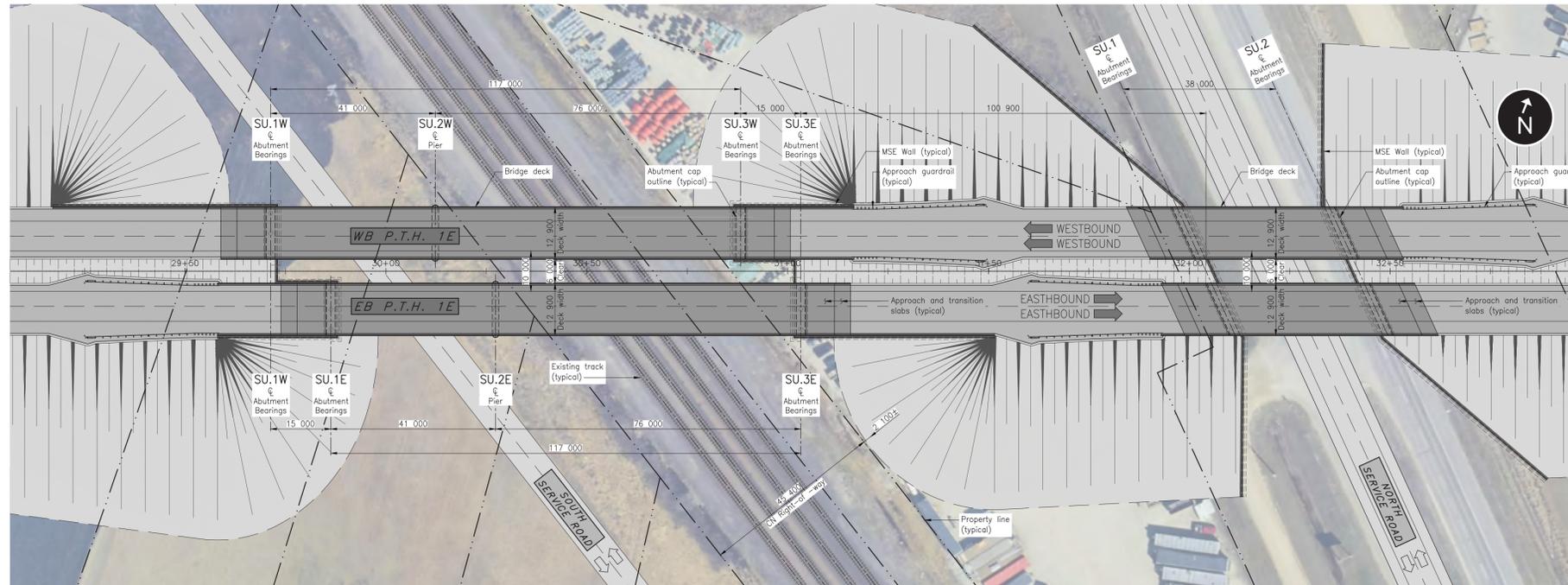
RPGC 1E en direction ouest



RPGC 1E en direction est

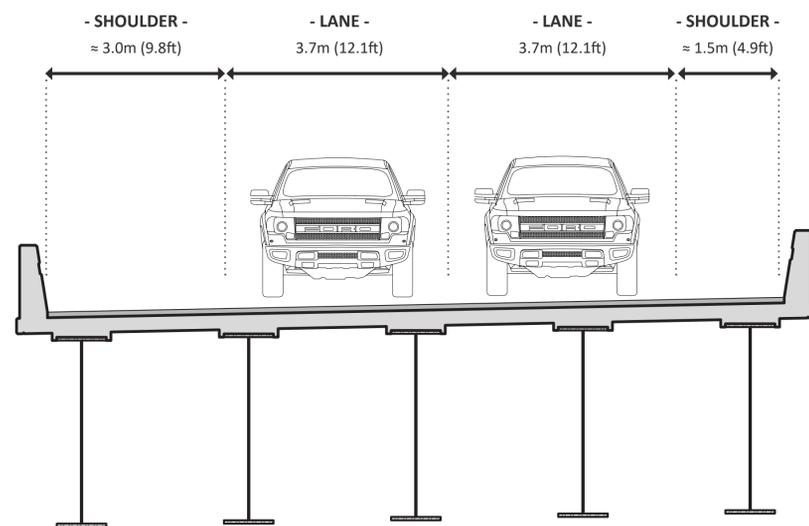


Nouveau passage supérieur pour l'option C

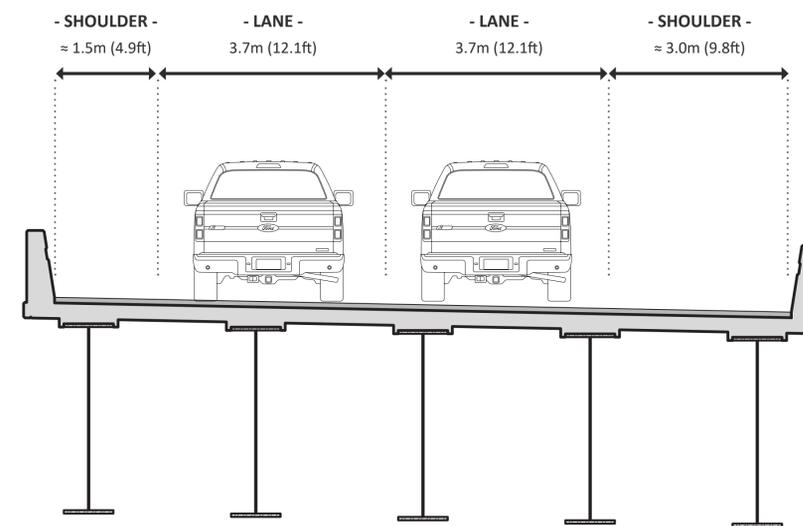


Coupe transversale du passage supérieur proposé

RPGC 1E en direction ouest



RPGC 1E en direction est



L'équipe de projet examinera les commentaires du public et des intervenants, ainsi que les critères ci-dessous, afin d'évaluer les trois options pour le passage supérieur et le tracé routier. Il s'agit des mêmes critères élaborés et utilisés par Dillon Consulting et Landmark Planning and Design pendant la phase d'étude conceptuelle.



Ingénierie

CRITÈRES

- » Sécurité
- » Efficience opérationnelle
- » Flux de la circulation
- » Caractéristiques géotechniques
- » Longueur de la nouvelle chaussée
- » Longueur du passage supérieur
- » Préparation du site
- » Rationalisation des accès
- » Services publics municipaux
- » Respect du chemin Abinojii Mikanah (anciennement Bishop Grandin)



Socioéconomie

CRITÈRES

- » Acquisition de propriétés commerciales
- » Avantages et perturbations pour les entreprises
- » Acquisition de propriétés résidentielles
- » Perturbation pour les résidents
- » Perte de terres agricoles
- » Accès local (pendant les travaux)
- » Accès local (permanent)
- » Risque de répercussions (Hydro)
- » Risque de répercussions (l'Impériale)
- » Risque de répercussions (CN)
- » Potentiel d'expansion du CN
- » Durée des travaux
- » Environnement naturel
- » Subdivisions prévues
- » Risque pour les lieux contaminés

Prochaines étapes

18



Discutez avec un membre de l'équipe de projet et posez vos questions.



Remplissez une feuille de commentaires et laissez-la avec nous aujourd'hui.



Remplissez une feuille de commentaires dans le cadre du questionnaire en ligne sur le projet en utilisant le code QR ci-dessus.



Joignez-vous à nous lors de l'activité **portes ouvertes de la phase 3 au début de 2024** pour en apprendre davantage sur le passage supérieur et le tracé routier.



Tenez-vous au courant du projet en visitant la page Web du projet à l'adresse <https://www.gov.mb.ca/mti/projects.fr.html>.



.....

Pour plus de renseignements, communiquez avec :

David Paton, responsable de la mobilisation

C : David.Paton@wsp.com

T : 204-259-5428