

Étude d'aménagement de nouvelles structures enjambant la rivière Assiniboine et le canal Long Lake, et d'un nouveau tracé de la RPGC 26 et de la RPS 248

PHASE 3 DE LA MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES
HIVER 2024-2025

Manitoba 

Bienvenue

2

- Merci de participer à l'étude préliminaire d'aménagement de nouvelles structures enjambant la rivière Assiniboine et le canal Long Lake, et du nouveau tracé de la RPGC 26 et de la RPS 248.
- L'image ci-contre montre la zone que vise l'étude.
- Les prochaines diapos présentent un survol du processus d'examen et de ses objectifs.
- Cette consultation vise à :
 - Communiquer les résultats de l'évaluation et le tracé privilégié
 - Donner aux intervenants l'occasion de fournir une rétroaction quant au tracé privilégié
 - Fournir des renseignements importants à l'égard des prochaines étapes du projet



Équipe de projet

3



Transport et infrastructure Manitoba

Maître de l'ouvrage

Colin Spikula, gestionnaire de projet



WSP

Ingénieur-conseil

Jim Lukashenko, gestionnaire de projet – WSP



Landmark Planning & Design

Consultation du public et mobilisation des parties prenantes

Donovan Toews, responsable de la consultation du public

Contexte

4

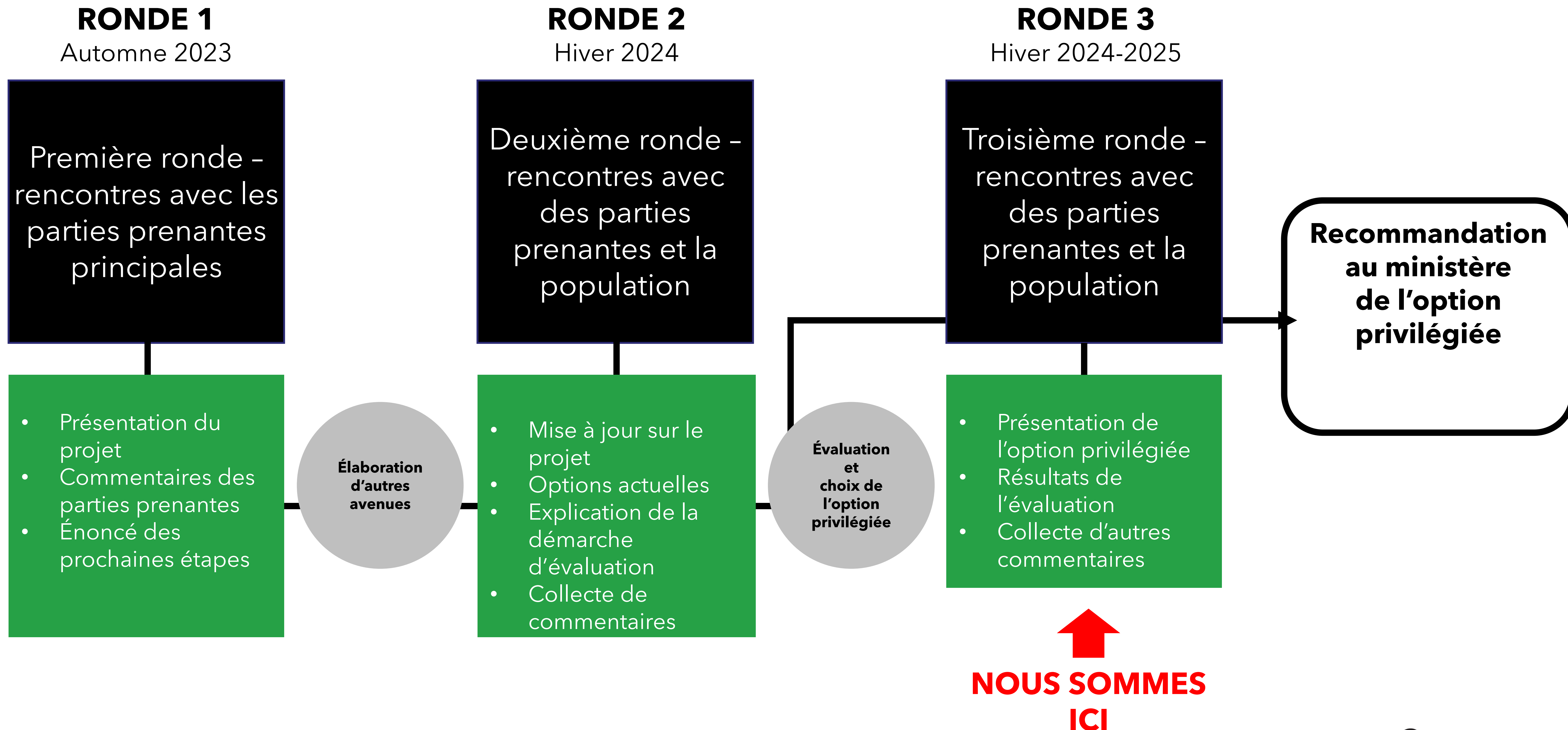
- Le projet vise à préparer un concept d'aménagement pour remplacer les vieilles structures enjambant la rivière Assiniboine et le canal Long Lake, et à améliorer le tracé des RPGC 26 et RPS 248.
- L'actuel pont à treillis qui enjambe la rivière Assiniboine date de 1948, et le pont en bois du canal Long Lake, de 1928. Les deux ponts approchent de la fin de leur vie utile et doivent être remplacés.
- Cette étude sera suivie d'une étude d'aménagement approfondie afin de déterminer une option privilégiée.



Processus de mobilisation

5

Le schéma ci-dessous illustre le processus de mobilisation :



Les parties prenantes

6

Ce projet est susceptible d'avoir une incidence pour plusieurs personnes et plusieurs groupes :

- Titulaires de droits autochtones
- MR de Saint-François-Xavier
- MR de Cartier
- Résidents et propriétaires de biens-fonds
- Exploitations agricoles
- Propriétaires d'entreprises
- Divisions scolaires locales
- Services publics dans le secteur
- Manitoba Trucking Association
- Sentiers ou groupes récréatifs locaux
- Fournisseurs de services d'urgence
- Autres parties reconnues au cours du processus de mobilisation



Éléments à considérer

7

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

- Sécurité et historique de collisions
- Prévion du trafic routier
- Répercussions environnementales
- Utilisation locale des terres et schémas d'accès
- Exigences relatives aux emprises
- Exigences relatives aux transports actifs
- Considérations culturelles et patrimoniales
- Accès d'urgence
- Faune
- Franchissements de cours d'eau et exigences de navigation
- Services publics
- Coûts d'immobilisations et d'entretien
- Autres facteurs qui ont été relevés par les parties prenantes lors du processus de mobilisation, y compris les points de vue des intervenants et des titulaires de droits sur ces sujets et d'autres sujets



Ce qu'ont dit les parties prenantes

8

Lors de la première ronde de séances de mobilisation des intervenants, à la fin de 2023 et au printemps 2024, les participants ont formulé des commentaires. Les commentaires suivants représentent un résumé de la rétroaction dont l'équipe d'étude se doit de bien tenir compte :

- Préoccupations relatives aux conditions du sol et à la perturbation des activités agricoles
- Préoccupations relatives à la sécurité par rapport aux limites de vitesse, à la visibilité, aux virages à gauche, aux conditions hivernales et à la circulation des camions
- Préoccupations relatives à la capacité structurale actuelle des deux ponts
- Préoccupations relatives aux répercussions environnementales et aux perturbations de la rivière
- Préoccupations relatives aux embâcles et aux risques d'inondation
- Préoccupations relatives à l'empiétement sur le vieux cimetière de Baie St. Paul
- Suggestions de tenir compte des conduites d'eau existantes et prévues le long de la zone d'étude
- Suggestions de tenir compte de la connectivité nord-sud constituant le seul lien entre différentes MR
- Suggestions d'accommoder les utilisateurs des ponts (équipement agricole, piétons, etc.)
- Assurer un lien conforme aux normes de l'Association des transports du Canada entre la RPGC 26 et Elie
- Préoccupations relatives à l'acquisition de terrains et des répercussions sur la valeur des terrains
- Préoccupations relatives à la perturbation des services d'urgence et des autobus scolaires pendant et après la construction
- Questions sur les délais de construction et sur les coûts

Options de tracé des routes

9

- Différentes options de tracé des routes ont été conçues pour accueillir les nouvelles structures de pont et un nouveau tracé des routes.
- Chaque tracé des routes présente des avantages et des inconvénients que l'équipe d'étude doit évaluer. Les commentaires des titulaires de droits et des intervenants viennent compléter les considérations d'ordre technique de l'évaluation.
- La diapositive suivante illustre les autres options de tracé des routes suivantes :

PR 248

1. Route directe

- a) Rayon de 450 m
- b) Rayon de 600 m

2. Route vers l'est

3. Détournement de la rivière

4. Route vers l'ouest

5. Reconfigurer le tracé du pont existant

- a) au sud du tracé actuel
- b) à l'emplacement actuel

PTH 26

A. Correction partielle de la courbe

B. Correction complète de la courbe

C. Tracé vers le nord

Options de tracé des routes

10

- Cette diapositive illustre les tracés de route évalués.
- Trois des tracés identifiés ne répondraient pas aux normes de conception routière (options 4, 5A et 5B).
- Les options de tracé de la RPGC 26 doivent être combinées avec celles de la RPS 248.

PR 248

1. Route directe

- a) Rayon de 450 m
- b) Rayon de 600 m

2. Route vers l'est

3. Détournement de la rivière

4. Route vers l'ouest

5. Reconfigurer le tracé du pont existant

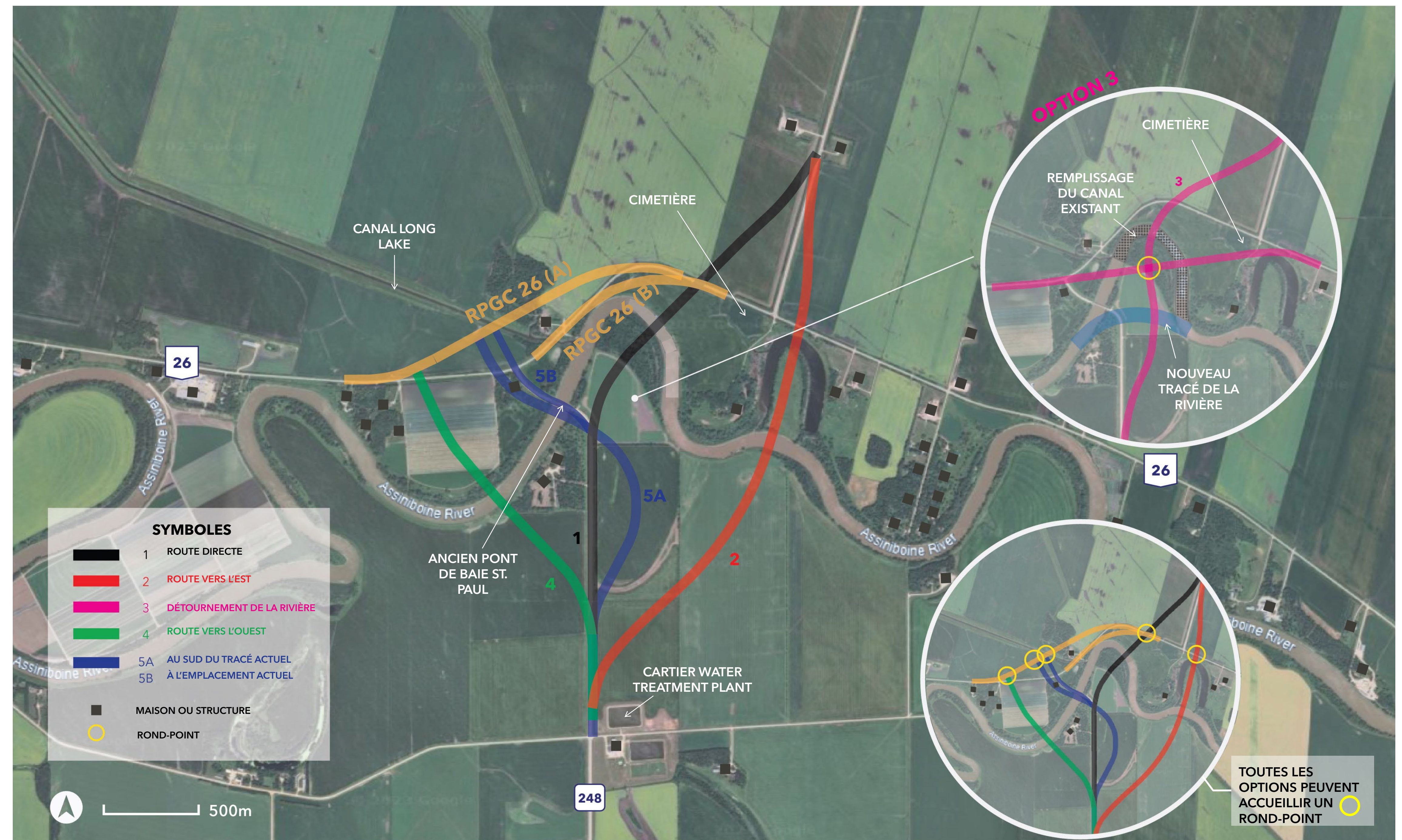
- a) au sud du tracé actuel
- b) à l'emplacement actuel

PTH 26

A. Correction partielle de la

B. Correcourbction complète de la courbe

C. Tracé vers le nord



Autres critères d'évaluation

11

Cette diapositive illustre les nombreux facteurs qui doivent être pris en considération pour effectuer une évaluation de haut niveau des solutions de rechange. Tous ces facteurs sont importants.

Considérations sociales

- Acquisition de terrains et de propriétés
- Perturbation de la circulation
- Changements liés à l'accès local
- Perturbation des terres agricoles
- Perturbation résidentielle à long terme
- Durée du projet
- Interruption/intervention des services d'urgence
- Perturbation du transport scolaire
- Impacts environnementaux potentiels
- Processus d'approbation du ministère des Pêches et des Océans
- Circulation efficace des marchandises
- Aménagements futurs en matière de transport actif/sentiers de randonnée

Ingénierie

- Amélioration de la sécurité
- Prise en compte des limites de poids de l'Association des transports du Canada
- Prise en compte du canal Long Lake
- Longueur totale du tracé
- Continuité/connectivité routière
- Espacement des intersections/courbes
- Géométrie
- Obliquité du pont
- Nombre de ponts
- Constructibilité du pont
- Risque géotechnique
- Risque d'érosion

Coûts

- Coûts en immobilisations
- Coûts d'entretien
- Coûts liés au cycle de vie

Autres critères d'évaluation

12

Le tableau de la diapositive suivante montre toutes les options de tracé des routes, ainsi que les avantages et inconvénients de chacun :

- Les principaux facteurs d'importance qu'ont soulevés les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres de l'équipe de projet sont inclus.
- Les options de tracé qui comptent le plus de cases vertes sont à privilégier, tandis que celles qui comptent plus de cases jaunes ou rouges constituent des options moins privilégiées.
- La solution choisie devra être la plus efficace en matière de sécurité et d'efficacité routières, en plus de tenir compte des autres facteurs.
- Une option de tracé privilégiée a été retenue et sera recommandée au Ministère, puis cette option pourra passer à l'étape de conception détaillée.

Autres critères d'évaluation

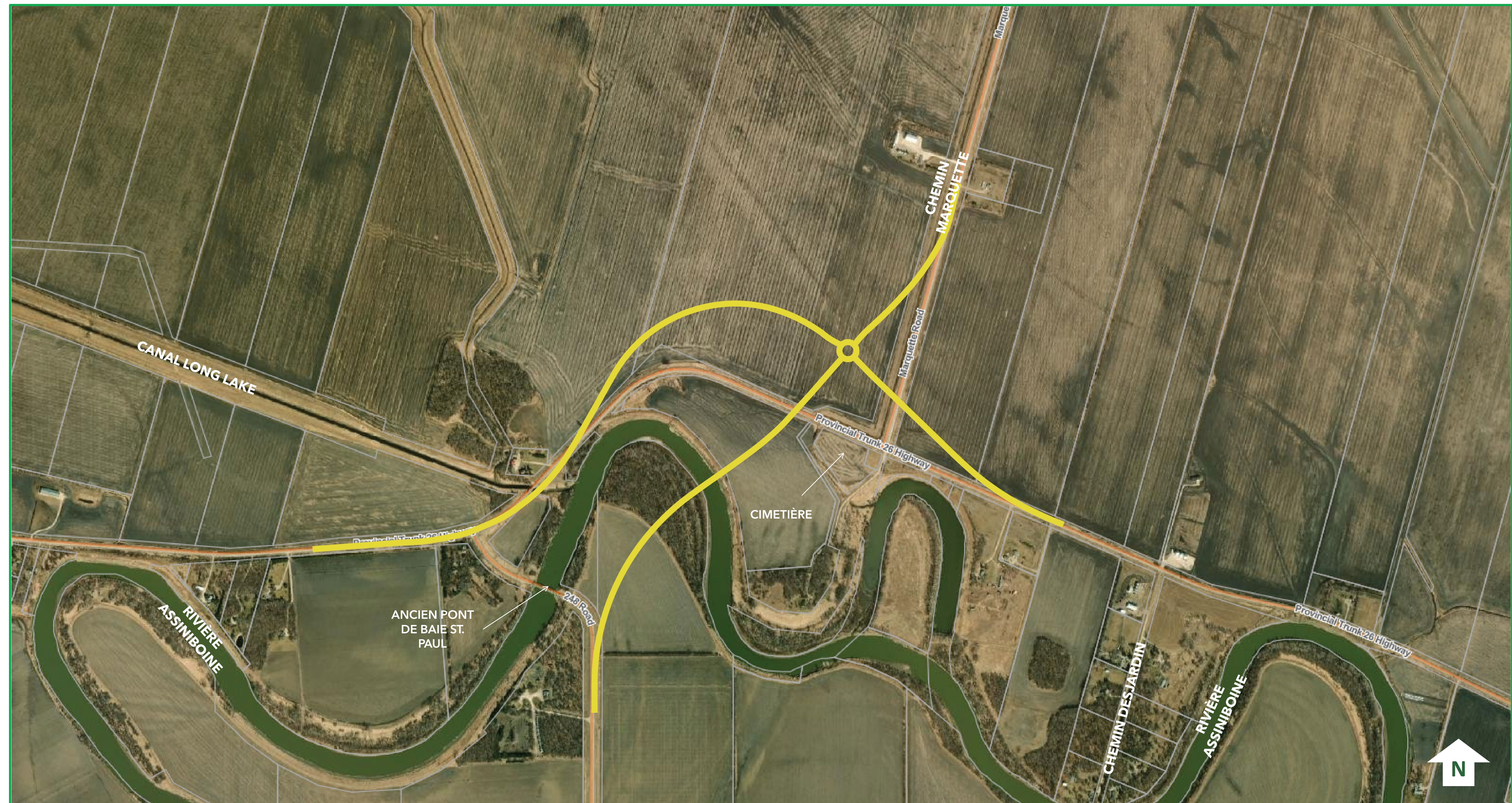
- Ce tableau illustre les forces et les faiblesses relatives de chaque option de tracé.
- Les options de tracé qui comportent moins de cases rouges sont plus attrayantes que celles qui comportent moins de cases vertes.
- Le simple remplacement du pont à son emplacement actuel présente quelques avantages, mais ne répondrait pas à l'intention du projet qui consiste à améliorer le tracé des routes (voir le tableau 4)
- Les options 4 et 5 sont des tracés qui ne respectent pas les normes de conception routière (cercle rouge pointillé)

PR248 & PTH26 Structures Preliminary Corridors Options Evaluation Criteria		Bridge Location and PR 248 Road Alignments							Replace Bridge Only	PTH 26 Alignments			
		Option 1		Option 2	Option 3	Option 4	Option 5			Option A	Option B	Option C	
		a. Direct Route (450' radius)	b. Direct Route (600' radius)	Easterly Route	River Diversion	Westerly Route	a. South of Existing	b. At Existing Location		Partial Curve Correction	Full Curve Correction	Realignment North	
		59	57	39	27	37	35	21	21	42	50	40	
Engineering	Safety	Better	Better	Better	Better	OK	OK	OK	No improvement	OK	OK	Better	
	Accommodates RTAC Loading												
	Accommodates Long Lake Drain												
	Overall Route Length												
	Route Continuity/Connectivity	Better	Better	Stop	Stop	Jog/Stop	Jog/Stop	Jog/Stop	Jog/Stop				
	Intersection/curve Spacing	Meets Standards	Meets Standards	Needs Exception	Meets Standards	Meets Standards	Meets Standards	Meets Standards	Substandard	Needs Exceptions	Needs Exceptions	Meets Standards	
	Geometry	Sub-standard	Meets Standards	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	Sub-standard	No Exceptions	
	Constructability/Staging	Better	Better	Better	Better	More challenging	More challenging	More challenging	Difficult	More challenging	More challenging	Better	
	Geotechnical Risk	Some	Some	More	More	Some	Some	Some	Least	More	Some	Some	
	Flooding Risk								Status Quo				
	Erosion Risk	Higher	Higher	Lower	Moderate	Moderate	Lower	Lower	Lower	Higher	Lower		
	Overall Project Simplicity	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Simplest	Simplest	Simplest	Moderate	
	Bridge Skew	Close to 90	Close to 90	Significantly Less than 90	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	n/a	n/a	n/a
Social	Land and Property Acquisition	More	Most	More	Most	Some	Most	Most	Least	Least	Some	Most	
	Utilities Changes	Least	Least	Moderate	Higher	Moderate	Moderate	Moderate		Least	Least	Moderate	
	Traffic Disruption	Some	Some	Some	Less	Less	Less	More	More	Some	Some	Least	
	Local Access Changes	Least	Least	Moderate	More	Some	Some	Some	Some	Least	Least	More	
	Agricultural Land Disruption	Some	Some	Higher	Higher	Some	Some	Some	Least	Less	Less	Some	
	Long-term Residential Disruption	Some	Some	Some	Some	More	More	More	Less	Less	Less	More	
	Project Duration	Less	Less	Less	Higher	Moderate	Moderate	Moderate	Shortest	Moderate	Moderate	Moderate	
	Emergency Services Disruption Risk	Less	Less	Less	Less	Some	Some	More	More	Some	Some	Less	
	School Transportation Disruption Risk	Less	Less	Less	Less	Some	Some	More	More	Some	Some	Less	
	Potential Environmental Impacts	Some	Some	Most	Most	Some	Some	Some	Least	Some	Some	Some	
	DFO Approval Process	Moderate	Moderate	More complex	More complex	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	
	Efficient Movement of Goods	Best	Best	Best	Best	OK	OK	OK	OK	Best	Best	Best	
	Accommodates Future AT/Trails	Good	Good	Good	Good	OK	OK	OK	OK	Good	Good	Good	
	Risk of Cemetery Disturbance ⁽⁵⁾	Some Risk	Some Risk	Minimal Risk	Some Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	Minimal Risk	
	Scope	Accommodates PTH 26 realignment									n/a	n/a	n/a
Requires Left Turns/Stops for N/S Travel		No	No	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	n/a	n/a	n/a	
Cost	Capital Cost (Class D) (Millions \$)	\$ 35.6	Not Estimated	\$ 40.4	\$ 36.9	Not Estimated				\$ 17.0	\$3.3m	\$4.6m	\$7.1m

Option privilégiée

14

L'**option 1A (rayon de 450 m)** a été retenue en tant qu'option de tracé privilégiée pour la RPS 248, et l'**option B (correction complète de la courbe)** a été retenue en tant qu'option de tracé privilégiée pour la RPGC 26, car la combinaison des deux tracés comporte le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.



Questions essentielles

15

- L'option du tracé privilégiée vous semble-t-elle logique? Ajouteriez-vous des facteurs à considérer aux fins de peaufinage de l'option privilégiée?
- Quels seraient, selon vous, les répercussions ou avantages de l'option de tracé privilégiée?

Grâce à vos commentaires, l'équipe poursuivra son évaluation des facteurs importants et obtiendra de plus amples renseignements susceptibles d'enrichir l'évaluation des options de tracé.



Prochaines étapes

16

- Examen des commentaires supplémentaires des intervenants
- Peaufinage de l'option de tracé privilégiée, au besoin
- Présentation de la recommandation au Ministère

Merci. Avez-vous des questions?

17

Merci d'avoir participé à ce processus.

Vos commentaires sont importants! Veuillez prendre quelques minutes pour remplir la fiche de commentaires en ligne à l'adresse suivante :

<https://www.surveymonkey.com/r/PR248andPTH26R3>

Pour toute question, veuillez communiquer avec :

Donovan Toews, urbaniste professionnel,
membre de l'Institut canadien des urbanistes (MICU)
Landmark Planning & Design
dtoews@landmarkplanning.ca
204 453-8008