

# Étude d'aménagement fonctionnel sur les améliorations possibles de l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5

**CYCLE 2B**  
**RÉUNIONS AVEC LES TITULAIRES DE DROITS ET LES**  
**PARTIES PRENANTES**

PRINTEMPS 2024



# Bienvenue

- Bienvenue à la phase d'engagement 2B pour l'étude de conception fonctionnelle pour des améliorations intersections pour routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- L'équipe de projet a déjà réalisé des consultations avec la collectivité en juillet 2024.
- L'image ci-contre montre la zone générale visée par l'étude.
- Les prochaines diapositives présentent un survol du processus d'étude et de ses objectifs.
- Cette consultation vise à :
  - faire le point sur le projet;
  - Partager les alternatives présélectionnées, leur fonctionnement et la manière dont elles améliorent la sécurité;
  - Partager encore plus d'évaluation des alternatives d'intersection
  - fournir des renseignements importants sur les prochaines étapes du projet.



# Équipe de projet



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

Maître de l'ouvrage



## WSP

Firme de génie-conseil

Larry Halayko, gestionnaire de projet



## Landmark Planning & Design

Services de consultation du public et des parties prenantes

Donovan Toews, responsable de la consultation

# But du projet

- L'étude d'aménagement fonctionnel vise à sélectionner une option d'aménagement qui améliorera la sécurité à l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.
- En juin 2023, cette intersection a été le site d'une collision majeure qui a coûté la vie à 17 personnes et qui en a touché plusieurs autres. D'autres collisions se sont produites depuis ce temps.
- Le gouvernement du Manitoba s'efforce de prêter main-forte aux personnes touchées par la collision et de déterminer les mesures préventives nécessaires pour éviter d'autres accidents.

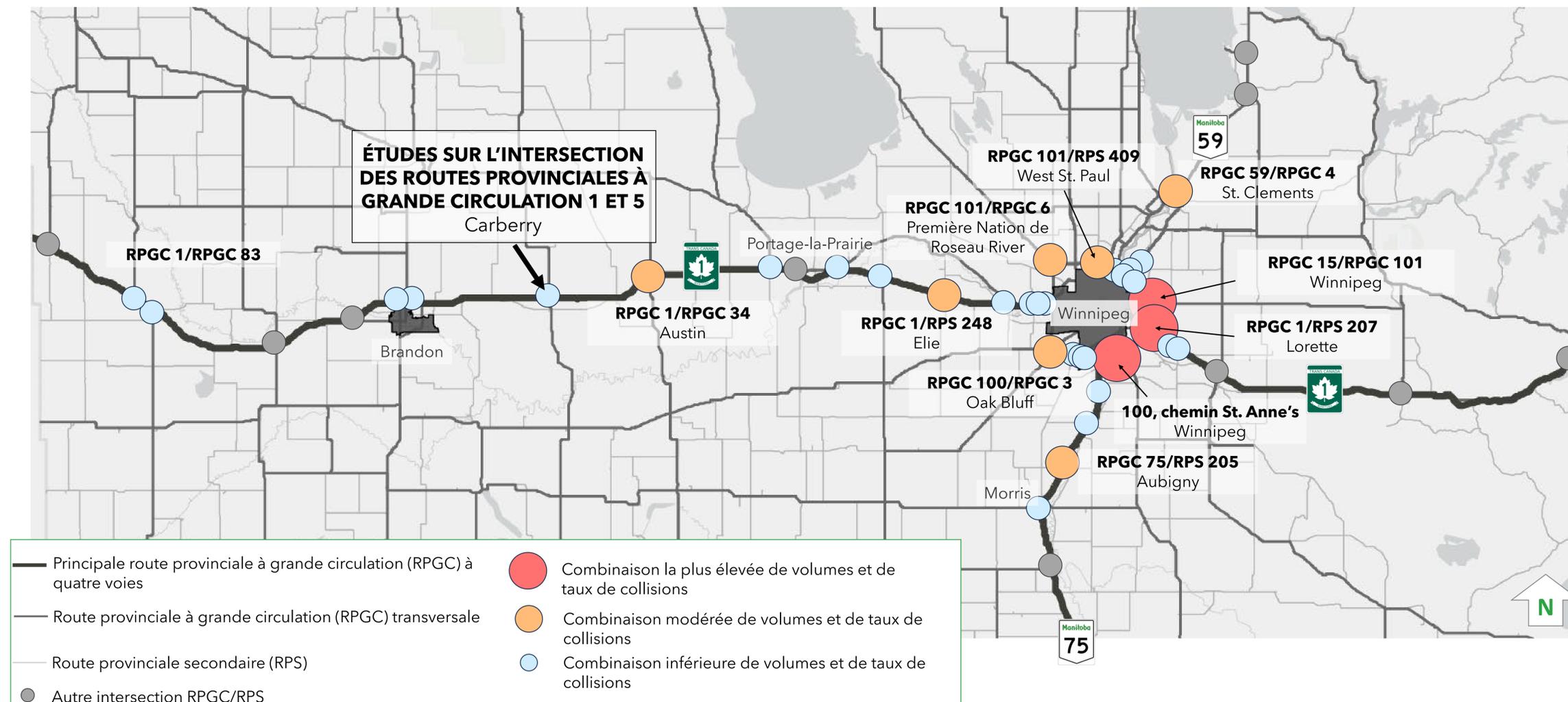


*Intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 en direction nord.*

# Contexte routier régional

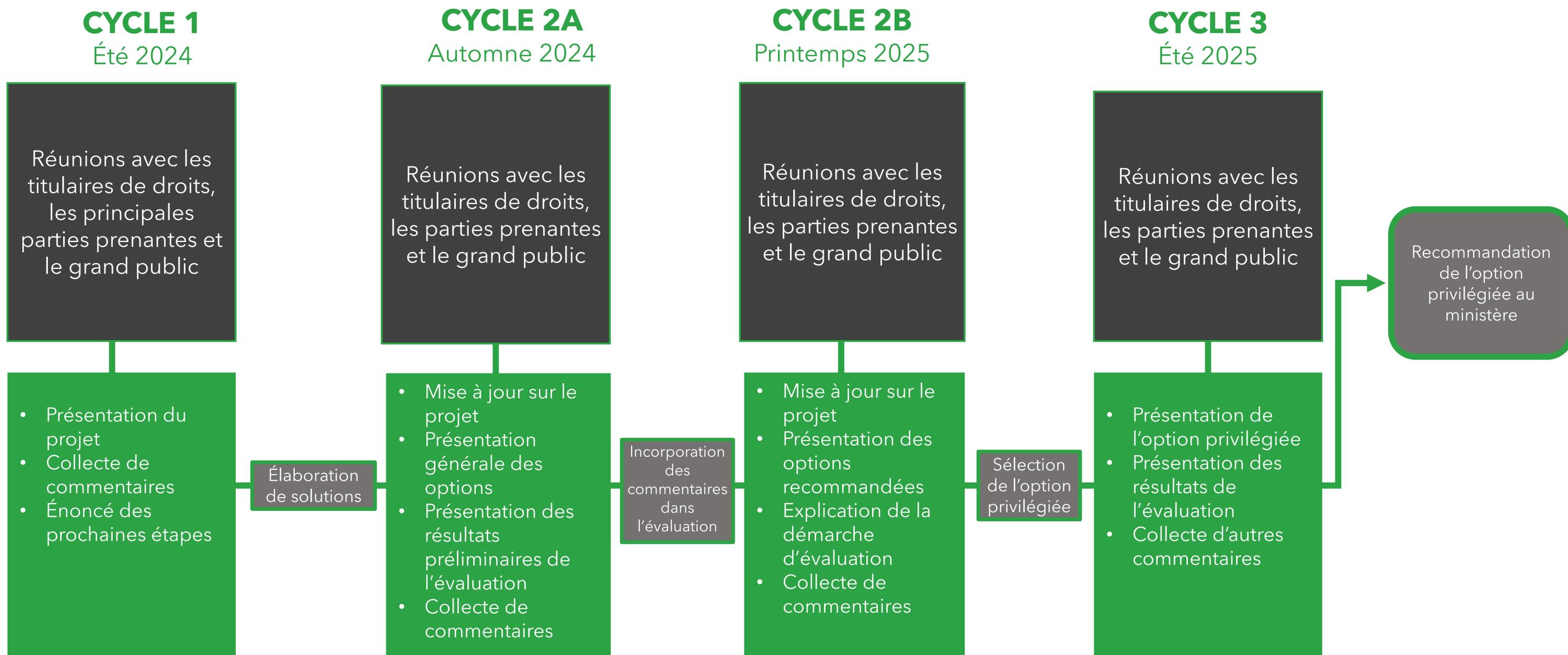
La carte ci-dessous illustre le contexte routier régional entourant l'intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5.

- Cette carte illustre les intersections le long des routes provinciales à grande circulation 1, 75 et 59
- Les intersections sont classées selon le taux de collisions par rapport aux volumes de circulation
- Les intersections ayant la combinaison la plus élevée de volumes de circulation et de taux de collisions sont indiquées en rouge
- Le ministère utilise cette information pour éclairer les décisions concernant les améliorations à apporter à chacune des intersections



# Processus de mobilisation

Le schéma ci-dessous illustre le processus de mobilisation :



**NOUS SOMMES ICI**

# Titulaires de droits et parties prenantes potentiels

Ce projet est susceptible d'avoir une incidence sur la vie de nombreuses personnes et de divers groupes, qui s'y intéresseront :

- les familles et les collectivités touchées;
- les résidents et les propriétaires fonciers locaux;
- les exploitations agricoles adjacentes;
- les fournisseurs de services d'urgence;
- la Manitoba Trucking Association;
- les titulaires de droits, notamment la Première Nation de Swan Lake et la Fédération métisse du Manitoba;
- les municipalités locales, notamment la municipalité rurale de North Cypress-Langford et la ville de Carberry;
- les propriétaires d'entreprise;
- les divisions scolaires locales;
- les services publics dans le secteur;
- les sentiers ou les groupes récréatifs locaux;
- les autres parties reconnues au cours du processus de mobilisation.

# Intérêts des titulaires de droits et des parties prenantes

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

- la sécurité et l'historique des collisions;
- le contrôle de la circulation, y compris le débit routier;
- l'utilisation locale des terres et les schémas d'accès;
- les conséquences sur les terres et les résidences environnantes;
- l'infrastructure existante;
- les services publics;
- les répercussions environnementales;
- les considérations culturelles et patrimoniales;
- les accès et les services d'urgence;
- les coûts d'immobilisations et d'entretien;
- les autres facteurs susceptibles d'être évoqués durant le processus de mobilisation, y compris les points de vue des parties prenantes et des titulaires de droits sur ces sujets et d'autres thèmes.



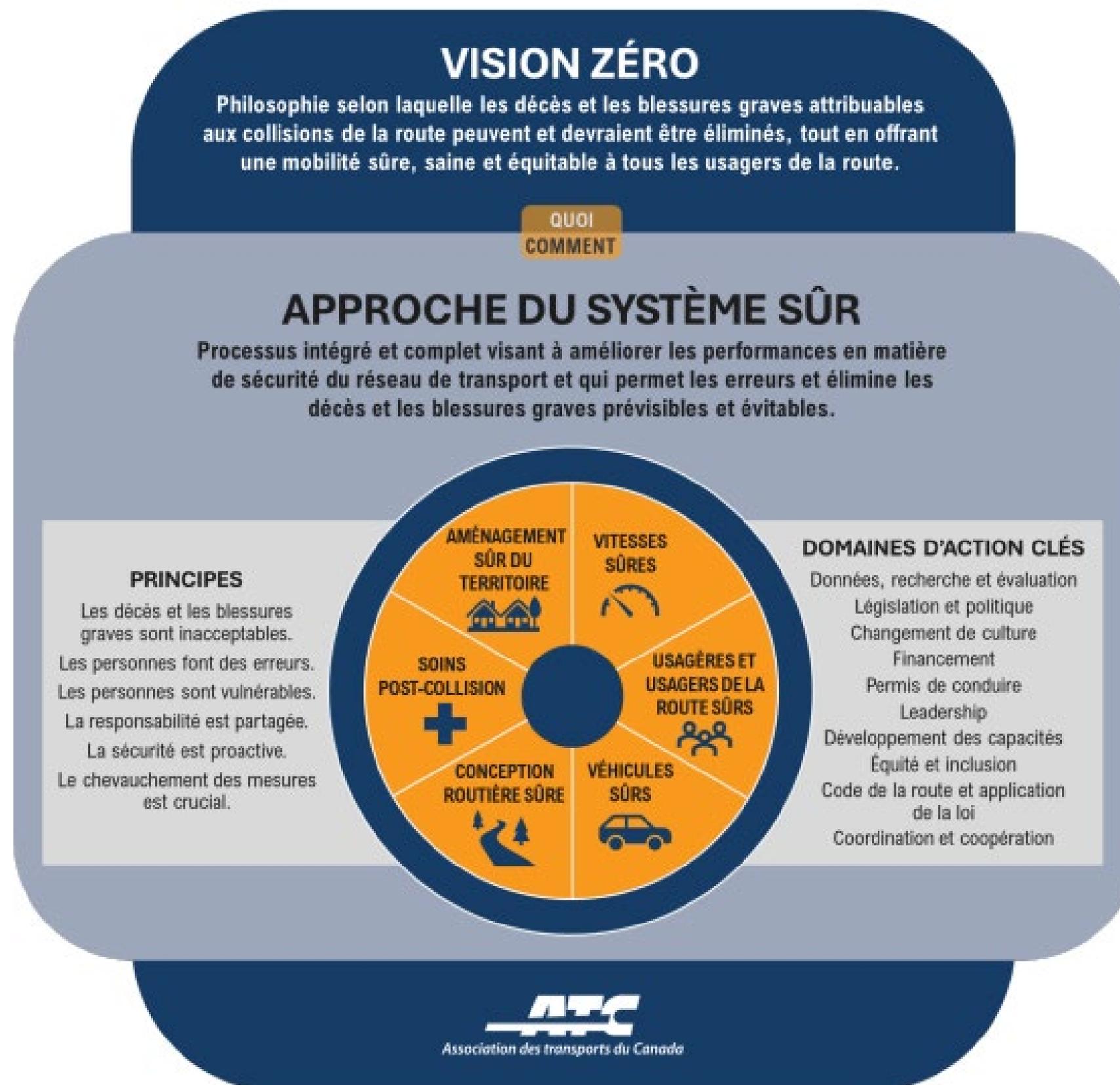
# Ce que nous avons entendu

Pendant le premier cycle des séances de mobilisation en juillet 2024, les participants ont fait part de commentaires. Les thèmes des commentaires suivants sont considérés comme des points de vue importants que l'équipe de l'étude devrait examiner attentivement :

- Des préoccupations concernant la sécurité pour tous les types d'utilisateurs de la route
- Des suggestions pour réduire la limite de vitesse à l'intersection
- Des préoccupations sur la visibilité routière et les conditions de conduite pendant toutes les saisons
- Des préoccupations concernant la réduction de la vitesse de la circulation sur les routes majeures
- Des suggestions pour que la voie médiane et les voies de virage puissent accueillir des semi-remorques
- Des suggestions pour des haltes routières et des stationnements de camions
- Des préoccupations concernant la nécessité pour les conducteurs d'être sensibilisés à l'utilisation de certains types d'intersections
- Des suggestions pour que les conducteurs comprennent facilement l'intersection
- Des suggestions pour créer des approches d'intersection uniformes à l'échelle du Manitoba
- Le souhait de maintenir l'accès aux résidences et aux terres agricoles pendant et après la construction
- Des préoccupations concernant l'impact du réalignement de la route de service sur les propriétés environnantes et les systèmes d'irrigation
- Des préoccupations concernant la fermeture d'accès à la RPGC 1 adjacente, à un mile à l'est et à un mile à l'ouest de l'intersection de l'étude
- Des préoccupations concernant la difficulté de déneigement et l'entretien pour certains types d'intersection

# Approche du Système sûr

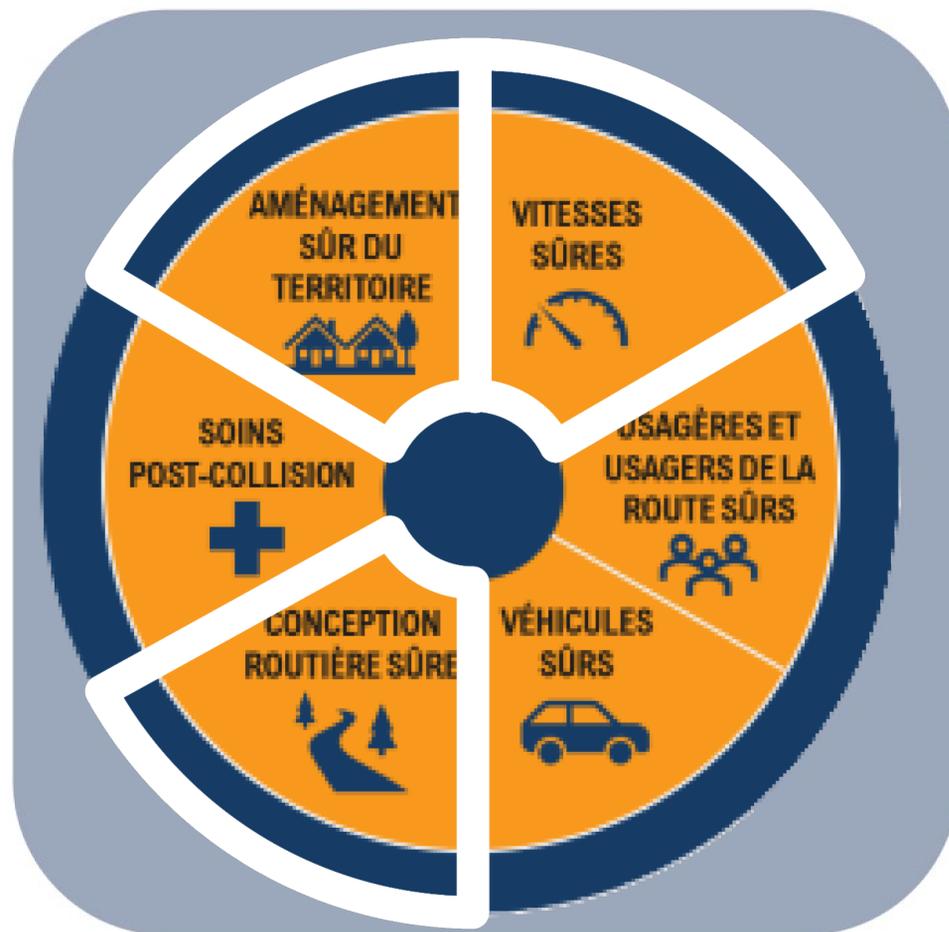
- L'approche du Système sûr est un cadre adopté par l'Association des transports du Canada afin d'accroître la sécurité routière.
- Dans le but de promouvoir les pratiques exemplaires, les options d'aménagement de l'intersection s'appuieront sur l'approche du Système sûr.
- L'approche reconnaît que les gens font des erreurs et que les routes devraient être conçues de manière à réduire les conséquences de ces erreurs.



# Approche du Système sûr

Cette diapositive contient de l'information sur les principaux éléments de l'approche du Système sûr qui concernent l'aménagement routier et qui orienteront l'étude d'aménagement fonctionnel.

## APPROCHE DU SYSTÈME SÛR



### Conception routière sûre

Les aménagements doivent permettre aux usagers de la route :

- de prendre des décisions;
- de réagir et de rattraper leurs erreurs;
- de survivre aux collisions en cas d'erreur.

**OBJECTIF :** Des aménagements qui protègent contre les erreurs

### Vitesses sûres

Les automobilistes ajustent leur vitesse en fonction d'indices visuels :

- le profil transversal de la route;
- la présence d'entrées et d'intersections;
- l'utilisation des terres environnantes;
- les panneaux de limites de vitesse.

**OBJECTIF :** Vitesses ni trop élevées ni trop variables

### Aménagement sûr du territoire

L'approche favorise l'aménagement à proximité des routes tout en promouvant la sécurité de différents moyens :

- l'aménagement foncier provincial;
- les normes de gestion relatives aux entrées et aux intersections;
- les études sur les répercussions de la circulation.

**OBJECTIF :** La réduction des conflits et le contrôle des déplacements

# Options d'intersection

**Le processus d'évaluation propose trois alternatives présélectionnées pour ce site.**

- Chaque solution d'intersection présente des avantages et des inconvénients.
- Les contributions des titulaires de droits et des parties prenantes complètent les considérations techniques dans l'évaluation
- Les diapositives suivantes montrent les alternatives d'intersections envisagées pour un examen plus approfondi :
  1. Intersection élargie
  2. Intersection divisée
  3. Intersection avec demi-tour restreint

# Concepts d'Intersection qui Ont Été Examinés

Intersection élargie



Intersection divisée



Intersection avec demi-tour restreint



Échangeur à niveaux séparés



Intersection à feux



Roundabout



Intersection avec demi-tour au terre-plein central



Restricted Left/Jug Handle

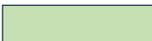


Intersection en T avec décalage



# Critères d'évaluation

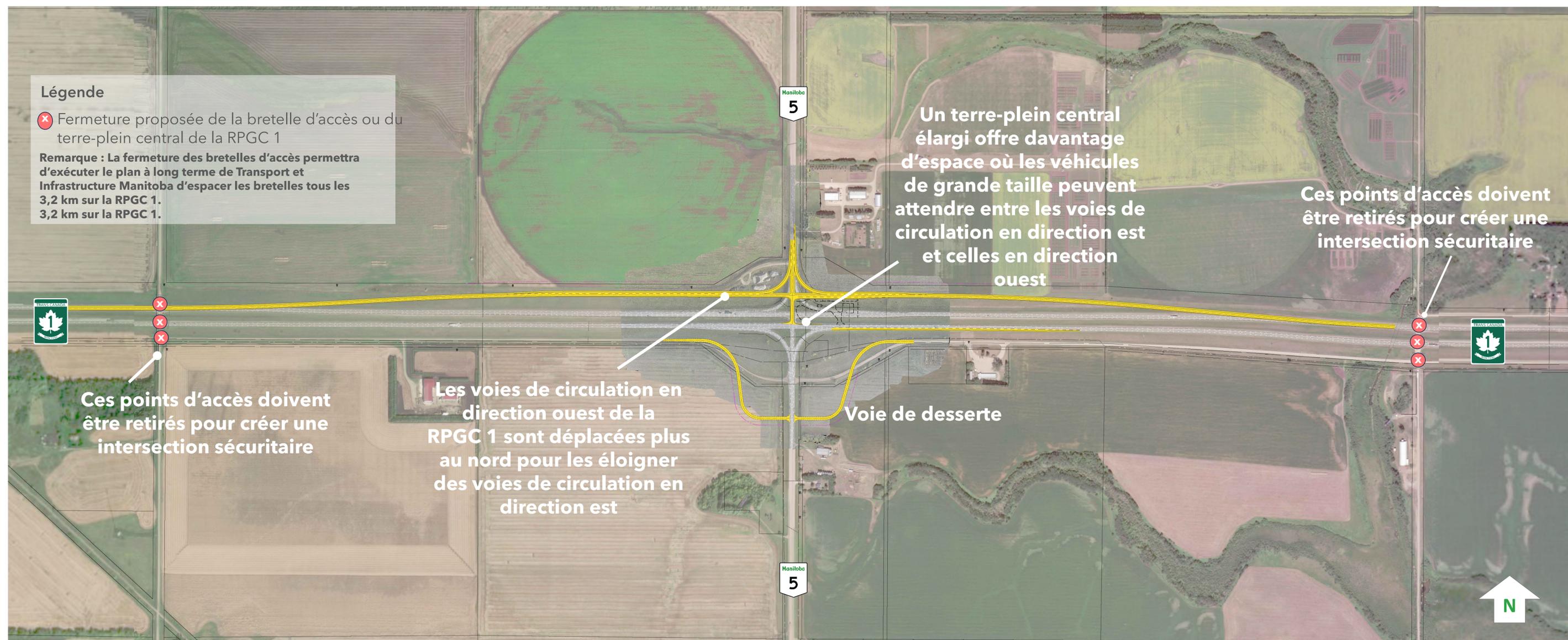
- Ce tableau illustre une évaluation préliminaire qui a été partagée au cours du cycle d'engagement précédent.
- L'utilisation de Intersection à feux comme solution à court ou moyen terme ne sera pas recommandée car elle n'améliorerait pas la sécurité.
- Un Échangeur à niveaux séparés sera considéré comme une option à long terme à cet endroit, mais ne sera pas recommandé à court terme.
- Une évaluation actualisée sera communiquée plus tard dans cette présentation pour les alternatives présélectionnées.

	Beaucoup mieux
	Mieux
	Comparable
	Moins bien
	Mauvais

AMÉLIORATIONS DE L'INTERSECTION DE LA RPGC 1 ET DE LA RPGC 5 [Préliminaire - cycle 2A]		Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Autres types d'intersection						
		Échangeur	Intersection élargie + voies auxiliaires	Intersection avec demi-tour restreint	Intersection divisée (aucun feu de signalisation)	Intersection à feux	Carrefour giratoire	Intersection avec bretelle de virage à gauche indirect	Intersection avec demi-tour au terre-plein central	Intersection en T avec décalage			
<b>ÉVALUATION SOMMAIRE</b>													
<b>Facteurs techniques</b>	Sécurité												
	Résolution de conflits graves												
	Aménagement de futurs échangeurs												
	Visibilité (lignes de visibilité)												
	Visibilité (conditions environnementales)												
	Problèmes non déplacés à un autre endroit												
	Manœuvrabilité des virages												
	Débit de circulation/traverse de la route (RPGC 1)												
	Débit de circulation/traverse de la route (RPGC 5)												
	Perturbation de l'accès local												
	Priorité à la RPGC 1 (convenable aux volumes de l'intersection en T avec décalage)												
	Vitesse de circulation												
	Circulation de gros véhicules (camions, semi-remorques, autobus scolaires, remorques)												
	Circulation de gros véhicules (agricoles)												
	Caractéristiques géotechniques												
	Drainage												
	Entretien												
	Préparation des travaux/détours												
	Utilisation de l'infrastructure routière existante												
	Gaz à effet de serre												
Risques liés aux zones sensibles sur le plan environnemental													
Autre?													
<b>Considérations sociales</b>	Incidence sur les résidences et les cours (vue et bruit)												
	Incidence sur les terres agricoles et les systèmes d'irrigation												
	Probabilité d'acquisitions immobilières												
	Accès aux collectivités (Carberry/Neepawa)												
	Besoin de sensibilisation des conducteurs												
	Conformité et application de la loi												
	Attentes des conducteurs												
	Charge de travail du conducteur												
	Risques potentiels aux ressources du patrimoine												
	Sentiers pour motoneiges												
	Services d'urgence												
	Temps de mise en œuvre												
Autre?													
<b>Coûts</b>	Coût en capital (comparaison conceptuelle)												
	Coût en capital (catégorie D)												
	Coût d'entretien												
	Coût du cycle de vie												
	COÛT TOTAL												
Ne respecte pas la portée du projet													
Moins bien en comparaison													
Comparable													
Meilleur en comparaison													
Bien meilleur													

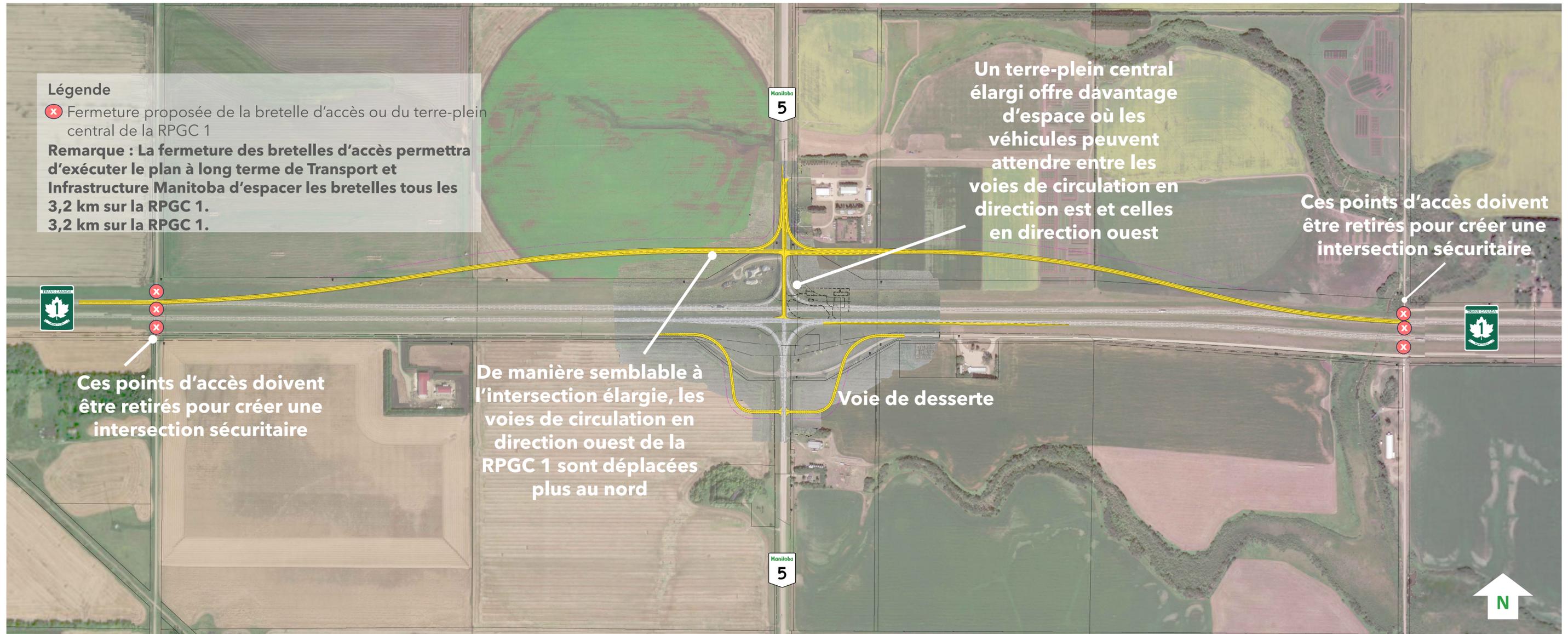
# Alternatives Présélectionnées

# Intersection avec terre-plein central élargi



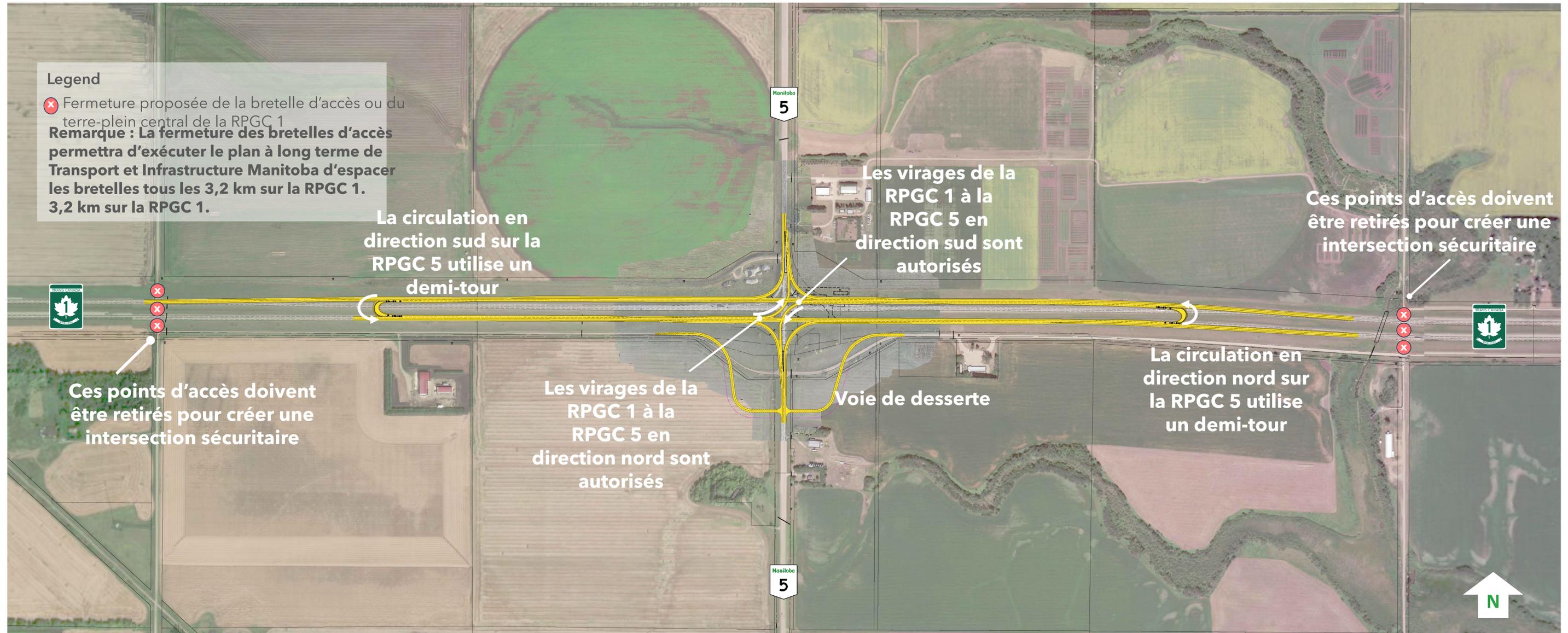
- Dans cette option, les voies de circulation en direction ouest sont déplacées plus au nord, ce qui crée un terre-plein central plus large (environ 66 m) entre les voies de circulation en direction est et celles en direction ouest.
- Le terre-plein central élargi permet aux automobilistes (y compris les conducteurs de gros véhicules) de s'immobiliser de façon sécuritaire dans le milieu, ce qui leur donne suffisamment de temps pour repérer les trous dans la circulation et s'engager une fois que la voie est libre. Les risques de collision en sont donc réduits.

# Intersection divisée



- Cette intersection remplace une intersection en croix typique par deux intersections à niveaux séparés le long de la route secondaire.
- Cette intersection est semblable à l'option d'intersection avec terre-plein central élargi, mais elle a un terre-plein central plus large (environ 166 m).

# Intersection avec demi-tour restreint

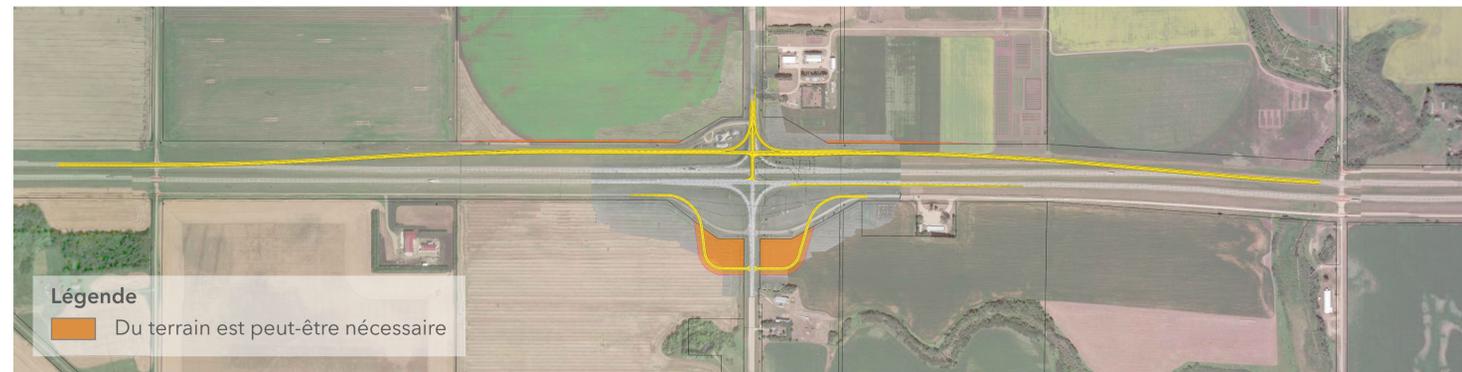


- Cette option élimine les virages à gauche et la traverse de la route principale sur la voie secondaire (RPGC 5), ce qui oblige plutôt les automobilistes à faire demi-tour à un emplacement sûr.
- De longues voies d'accélération et de décélération sont fournies pour donner aux automobilistes, y compris aux conducteurs de gros véhicules, assez de temps pour s'insérer dans la circulation sur la RPGC 1 en toute sécurité.

# Acquisition potentielle de propriétés

Chaque option inclura l'acquisition de propriétés à des degrés divers

**Intersection élargie**



**Intersection divisée**



**Intersection avec demi-tour restreint**



# Analyse de sûreté

# Analyse de sûreté

**Une analyse de sûreté a eu lieu pour comparer l'efficacité de l'intersection avec terre-plein central élargi, de l'intersection divisée et de l'intersection avec demi-tour restreint.**

- L'étude porte sur plusieurs types de conflits, notamment les conflits de convergence, de divergence et de croisement, et les taux de blessure prévus.

## Qu'est-ce qu'un point de conflit?

- Un point de conflit désigne le point de rencontre de deux courants de circulation.
- Les conflits de croisement sont plus susceptibles de mener à des collisions graves liées à des angles droits. Ils présentent généralement un risque élevé.
- Les conflits de convergence et de divergence peuvent présenter un risque faible, moyen ou élevé selon la vitesse et l'angle des véhicules.

## Qu'en est-il de la gravité des conflits?

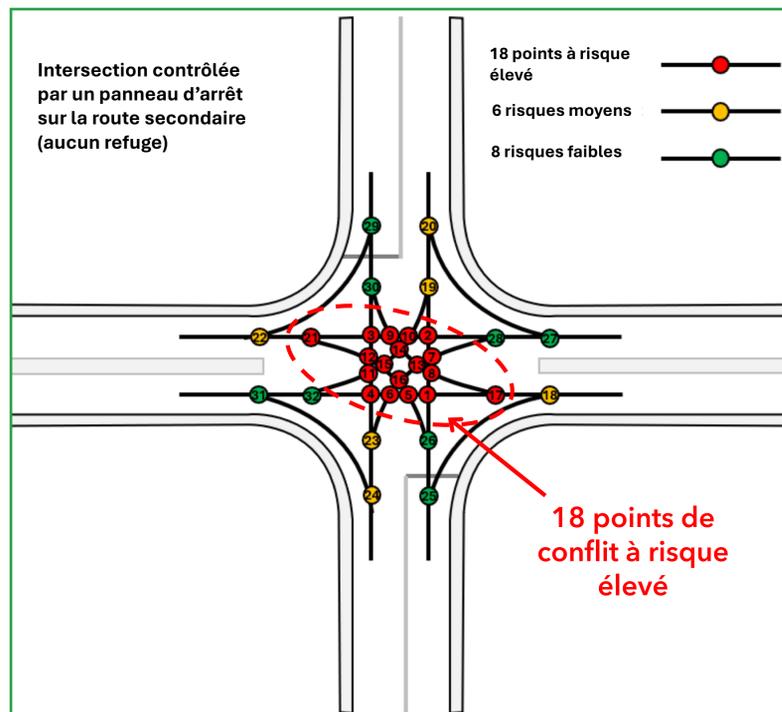
- La possibilité qu'il survienne un conflit grave dépend de deux variables : la vitesse et l'angle de la collision, comme l'indique le tableau ci-contre.

Risque	Angle	Différence de vitesse
Élevé	90°	> 50 km/h
Moyen	45°	10-50 km/h
Faible	10°	< 10 km/h

# Analyse de sûreté

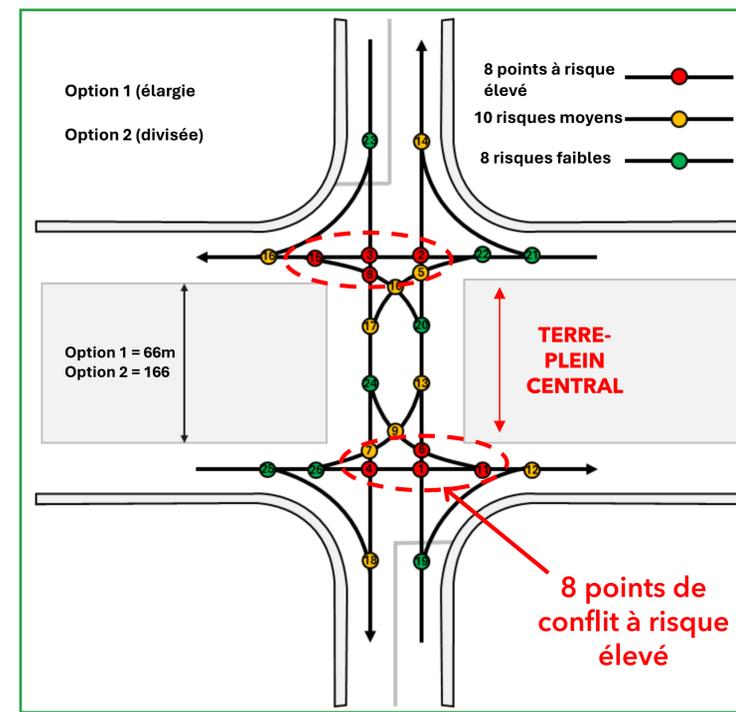
Une analyse de sûreté a eu lieu pour comparer l'efficacité des trois options par rapport aux points de conflit.

- L'intersection existante comporte de nombreux points de conflit à risque élevé, concentrés dans une petite zone (chacun des points du schéma ci-dessous représente un endroit de collision possible entre deux véhicules).



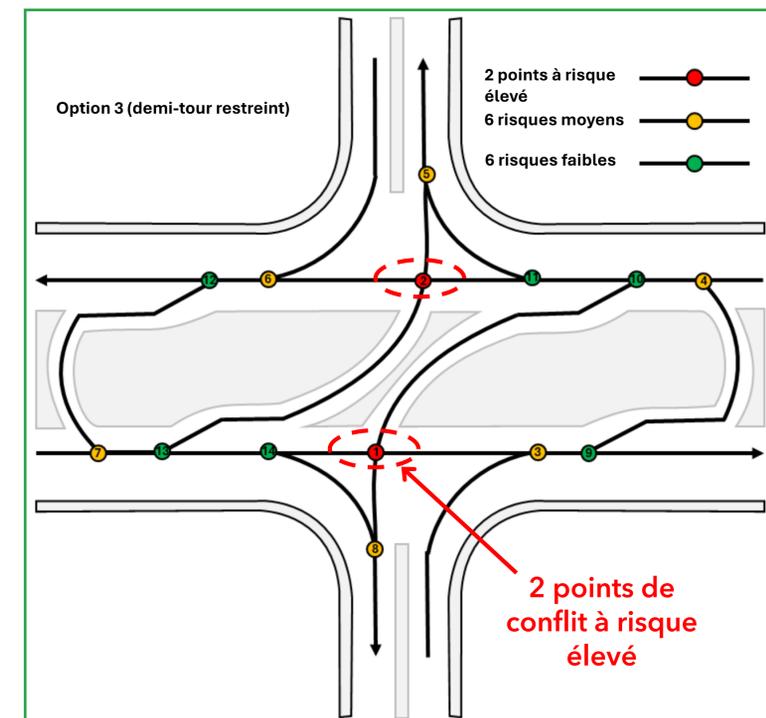
Intersection existante

- L'intersection avec terre-plein central élargi et l'intersection divisée créent un terre-plein central plus large, ce qui réduit le nombre de points de conflit à risque élevé et les répartit entre les voies de circulation en direction est de la RPGC 1 et celles en direction ouest.



Intersection avec terre-plein central élargi et intersection divisée

- L'intersection avec demi-tour restreint diminue considérablement le nombre de points de conflit à risque élevé et les répartit largement.



Intersection avec demi-tour restreint

Remarque : Les schémas ne sont pas à l'échelle.

# Analyse de sûreté

**Après comparaison de l'efficacité des trois options, l'analyse de sûreté a mené aux observations préliminaires suivantes.**

- Les conflits de croisement mènent à des collisions plus graves. La configuration de l'intersection existante comporte 16 points de conflit de ce genre.
  - L'intersection élargie et l'intersection divisée réduisent le nombre de points de conflit de croisement à **10**.
  - L'intersection avec demi-tour restreint permet de réduire le nombre de points de conflit de croisement à **2**.
- En plus du niveau de risque, l'étude prévoit les taux de collisions menant à des décès et à des blessures pour chaque type d'intersection au cours d'une période de 28 ans (2026 à 2054).
  - L'intersection avec demi-tour restreint devrait réduire ce nombre de collisions de façon plus importante que l'intersection élargie et l'intersection divisée.

	Nombre total de points de conflit	Nombre de points de conflit
Intersection existante	32	16
Intersection élargie	26	10
Intersection divisée	26	10
Demi-tour restreint	14	2

# Analyse opérationnelle de la circulation

Une analyse opérationnelle de la circulation a eu lieu pour comparer la configuration des options d'intersection avec celle de l'intersection existante.

- Les observations ci-après ont été calculées en fonction d'un scénario de **2054** avec une heure de pointe en après-midi. On peut tenir pour acquis que tous les temps indiqués seraient réduits lors du premier jour de mise en œuvre.
- Les données montrent que tous les temps de déplacement seraient soit réduits, soit similaires pour les trois types d'intersection, hormis deux exceptions.
- Pour des véhicules circulant en direction sud sur la RPGC 5, il faudrait en moyenne près de 49 secondes de plus qu'avec l'intersection existante pour se diriger en direction est vers Portage-la-Prairie, et 67 secondes de plus pour continuer en direction sud vers Carberry (voir la **boîte rouge** ci-dessous).

	Temps de déplacement (secondes)											
	Direction nord			Direction sud			Direction est			Direction ouest		
	Côté gauche	Traverse	Côté droit	Côté gauche	Traverse	Côté droit	Côté gauche	Traverse	Côté droit	Côté gauche	Traverse	Côté droit
Conditions actuelles	166	140	81	106	73	71	87	90	71	83	89	71
Différence de temps de déplacement (secondes)												
Option 1 : Intersection élargie	-57	-67	-15	-17	-15	-2	3	0	-1	2	0	-4
Option 2 : Intersection divisée	-58	-69	-15	-10	-6	-7	2	0	-1	13	0	-9
Option 3 : Intersection avec demi-tour restreint	-9	0	-15	49	67	-1	4	0	0	2	0	0

# Critères d'évaluation

- Cette diapositive illustre les nombreux facteurs qui doivent être pris en considération pour effectuer une évaluation de haut niveau des options. Tous ces facteurs sont importants.
- D'autres facteurs pourraient s'ajouter.

## Considérations sociales

- Répercussions sur les résidences et terres agricoles
- Probabilité d'acquisitions immobilières
- Accès communautaire
- Sensibilisation et attentes des automobilistes
- Charge de travail du conducteur
- Application
- Ressources patrimoniales
- Sentiers pour motoneiges
- Services d'urgence
- Échéances de mise en œuvre

## Coûts

- Coût d'immobilisation
- Coût d'entretien

## Considérations techniques

- Sécurité
- Résolution de conflits graves
- Visibilité
- Manœuvrabilité des virages
- Débit routier
- Perturbation de l'accès local
- Vitesse de circulation
- Circulation de gros véhicules
- Caractéristiques géotechniques
- Drainage
- Entretien
- Échelonnement des travaux
- Utilisation de l'infrastructure routière existante
- Gaz à effet de serre
- Risques liés aux zones sensibles sur le plan environnemental

# Critères d'évaluation

**Le tableau suivante présente les trois solutions d'intersection présélectionnées ainsi que leurs avantages et inconvénients respectifs :**

- Les principaux facteurs que les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres de l'équipe de projet considèrent comme importants sont inclus.
- S'il manque un facteur, il sera tout de même possible de l'ajouter pour s'assurer qu'il sera pris en compte.
- Les options 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 fois que tous les points de vue auront été bien compris et qu'une diligence raisonnable suffisante aura été exercée, une option privilégiée pourra être retenue afin de passer à l'étape de conception détaillée.

# Critères d'évaluation

- Ce tableau illustre les forces et les faiblesses relatives de chaque solution d'intersection.
- Les alternatives qui ont moins d'évaluations rouges et plus d'évaluations vertes sont plus désirable.
- Voici quelques différences remarquables entre les options :
  - RCUT obtient de meilleurs résultats que les autres solutions en termes de sécurité, qui inclut des aspects tels que les **conflits graves**. La solution de la Médiane Élargie est la moins performante des trois.
  - Intersection élargie et Intersection divisée sont plus performantes que la RCUT pour les **mouvements de grands véhicules**.
  - Intersection divisée est la moins performante des trois lorsqu'il s'agit d'utiliser **l'infrastructure routière existante**.
  - La RCUT a des impacts minimes sur les **résidences, les terres agricoles et les acquisitions foncières** par rapport aux deux autres alternatives.
  - La RCUT obtient de meilleurs résultats que les autres solutions dans l'analyse de **la charge de travail des conducteurs**.

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span> Mieux
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FFD700; border:1px solid black;"></span> Comparable
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FF6347; border:1px solid black;"></span> Moins bien

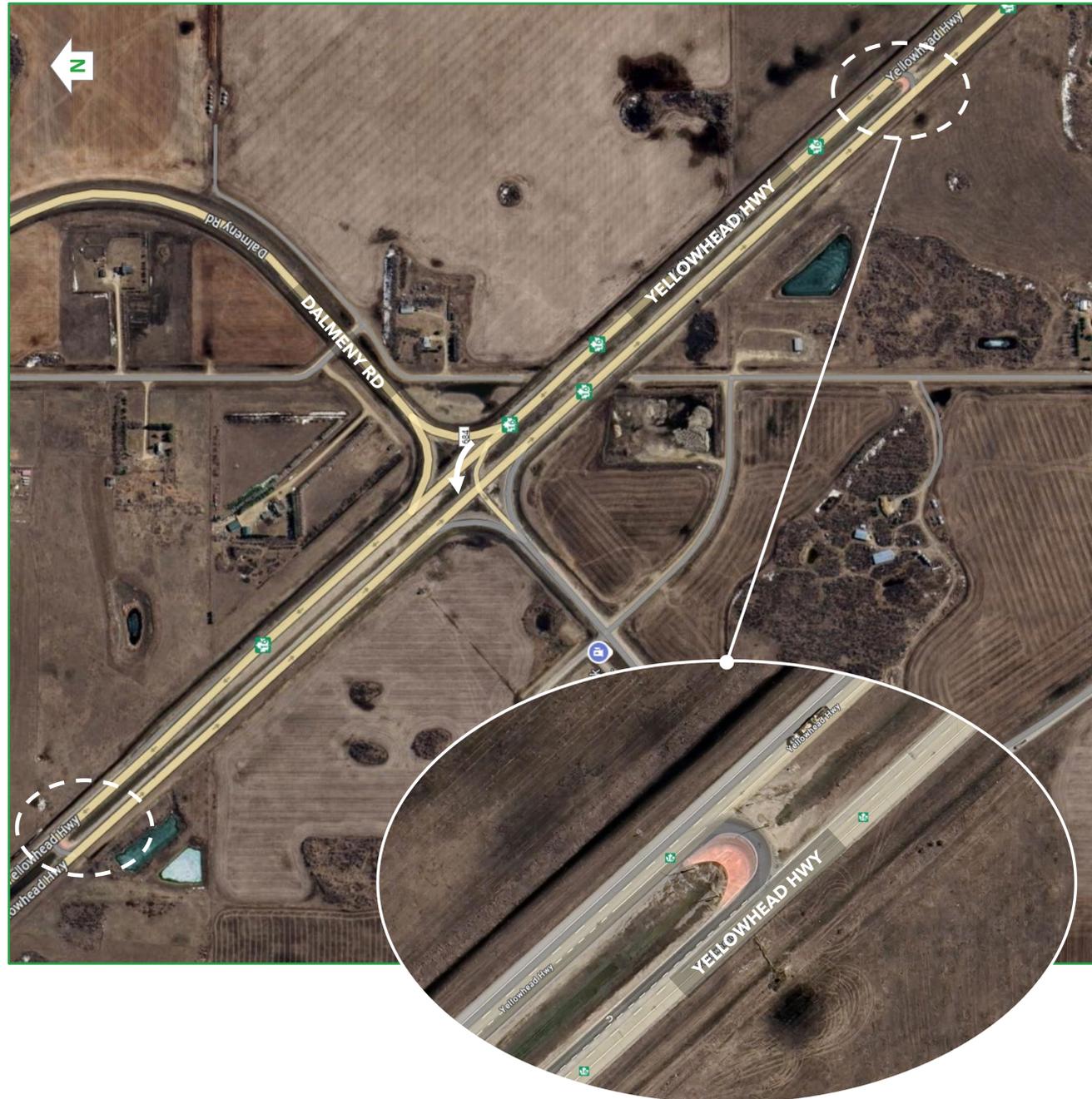
AMÉLIORATIONS DE L'INTERSECTION DE LA RPGC 1 ET DE LA RPGC 5 [Préliminaire - cycle 2B]		Option 1	Option 2	Option 3
		Intersection avec demi-tour restreint	Intersection avec terre-plein central élargi	Intersection divisée
<b>ÉVALUATION SOMMAIRE</b>		<b>41</b>	<b>38</b>	<b>29</b>
<b>Facteurs techniques</b>	Sécurité			
	Débit de circulation/traverse de la route (RPGC 1)			
	Caractéristiques géotechniques			
	Drainage			
	Priorité à la RPGC 1 (convenable aux volumes de l'intersection en T avec décalage)			
	Visibilité (lignes de visibilité)			
	Manœuvrabilité des virages			
	Perturbation de l'accès local			
	Vitesse de circulation			
	Préparation des travaux/détours			
	Gaz à effet de serre			
	Risques liés aux zones sensibles sur le plan environnemental			
	Aménagement de futurs échangeurs			
	Résolution de conflits graves			
	Débit de circulation/traverse de la route (RPGC 5)			
	Visibilité (conditions environnementales)			
Entretien				
Circulation de gros véhicules				
Utilisation de l'infrastructure routière existante				
Autre?				
<b>Considérations sociales</b>	Accès aux collectivités (Carberry/Neepawa)			
	Conformité et application de la loi			
	Risques potentiels aux ressources du patrimoine			
	Sentiers pour motoneiges			
	Temps de mise en œuvre			
	Incidence sur les résidences et les cours (vue et bruit)			
	Incidence sur les terres agricoles et les systèmes d'irrigation			
	Portée des acquisitions immobilières			
	Charge de travail du conducteur			
	Attentes/sensibilisation des conducteurs			
Services d'urgence				
Autre?				
<b>Coûts</b>	Coût en capital (comparaison conceptuelle)			
	Coût en capital (catégorie D)			
	Coût d'entretien			
	Coût du cycle de vie			
	COÛT TOTAL			

# Matériel Supplémentaire

Étant donné que l'option RCUT est une idée nouvelle pour le Manitoba, les informations suivantes sont fournies pour aider à mieux comprendre cette option. Veuillez noter qu'aucune solution préférée n'a pas encore été sélectionné.

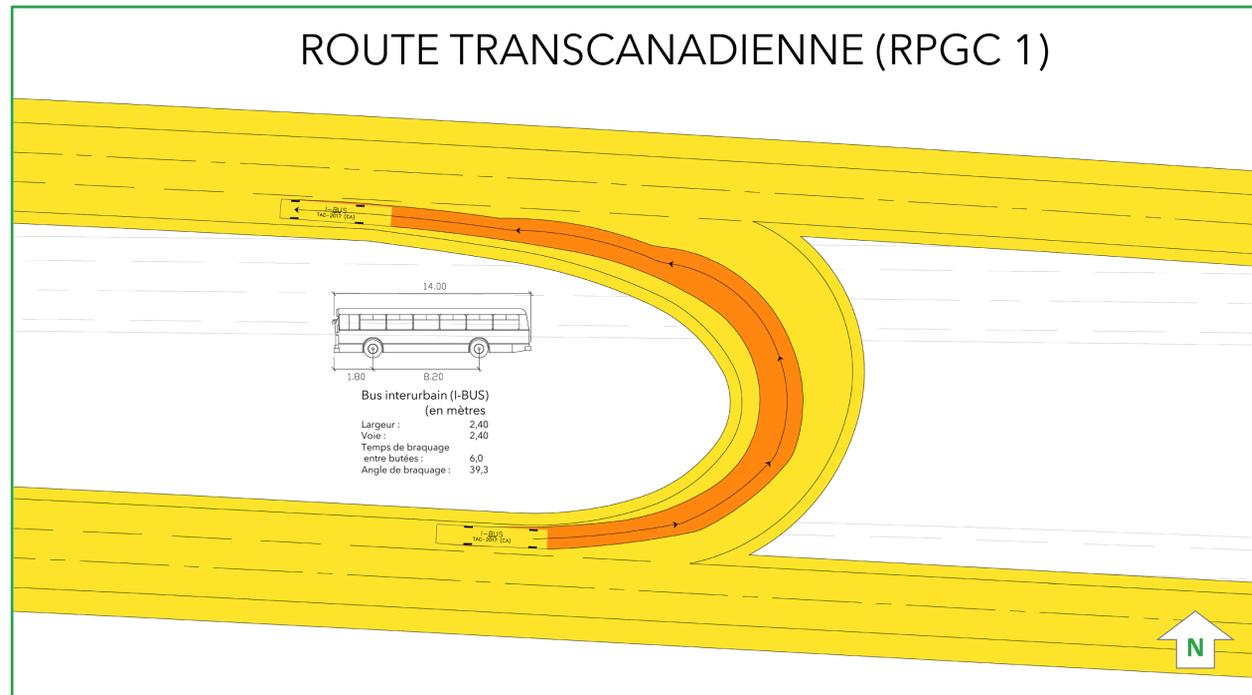
# RCUT Référence

Le concept d'intersection RCUT a été largement utilisé avec succès aux États-Unis et adopté au Canada (Saskatoon, SK).

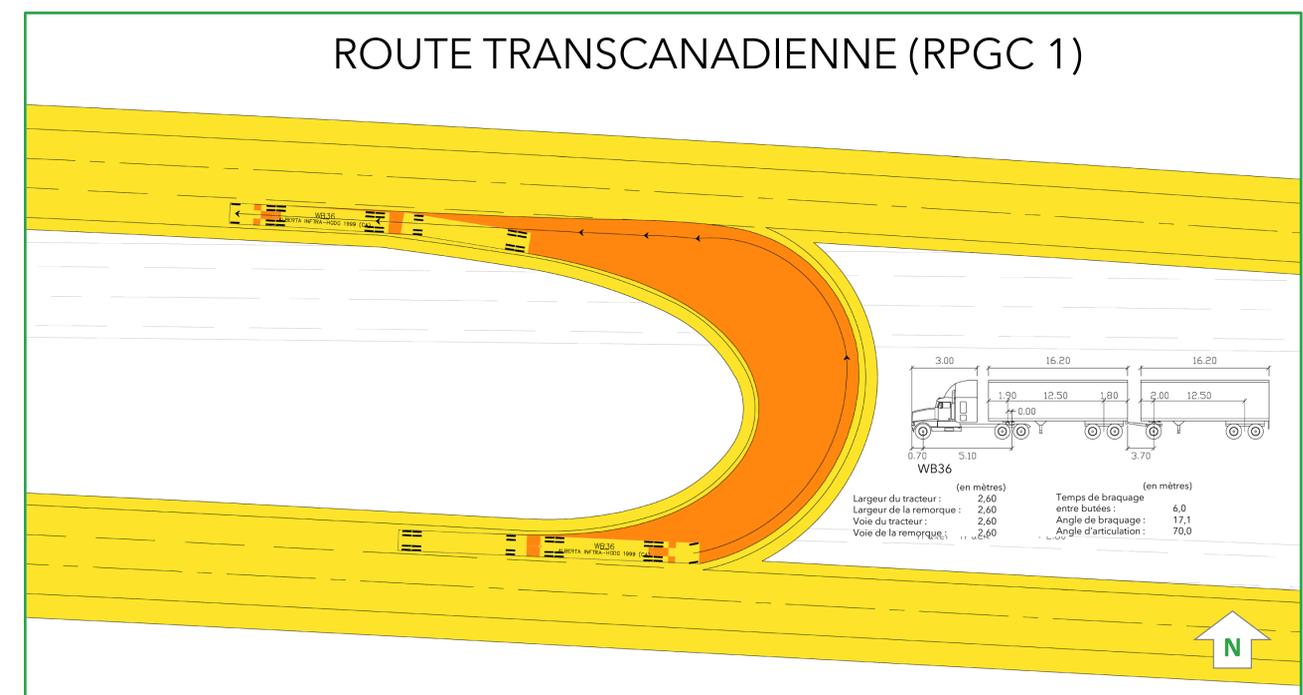


# Virages dans une intersection avec demi-tour restreint<sup>29</sup> tour restreint

Ces images illustrent les virages d'un autobus scolaire et d'un train routier typiques dans une intersection avec demi-tour restreint. La zone orange représente la trajectoire des roues de chaque véhicule dans l'intersection.



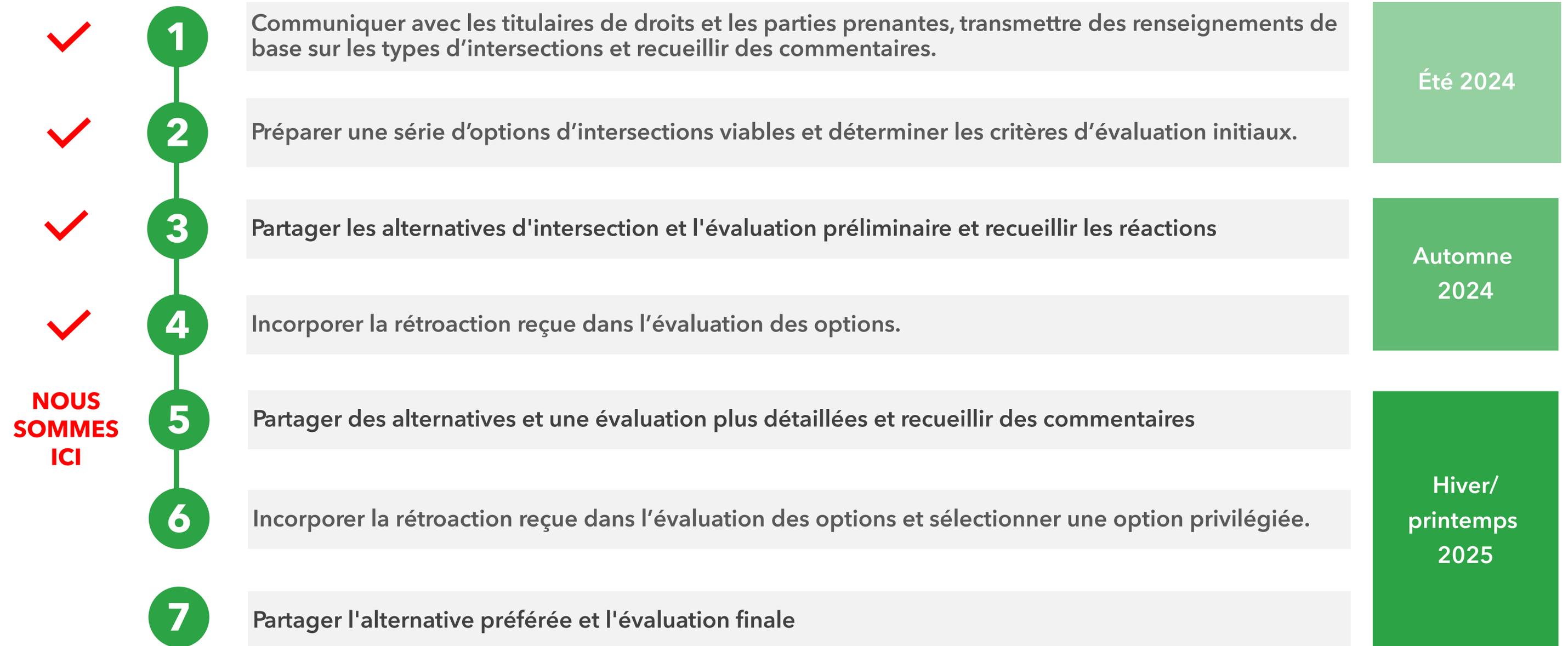
Virage d'un autobus scolaire



Virage d'un train routier

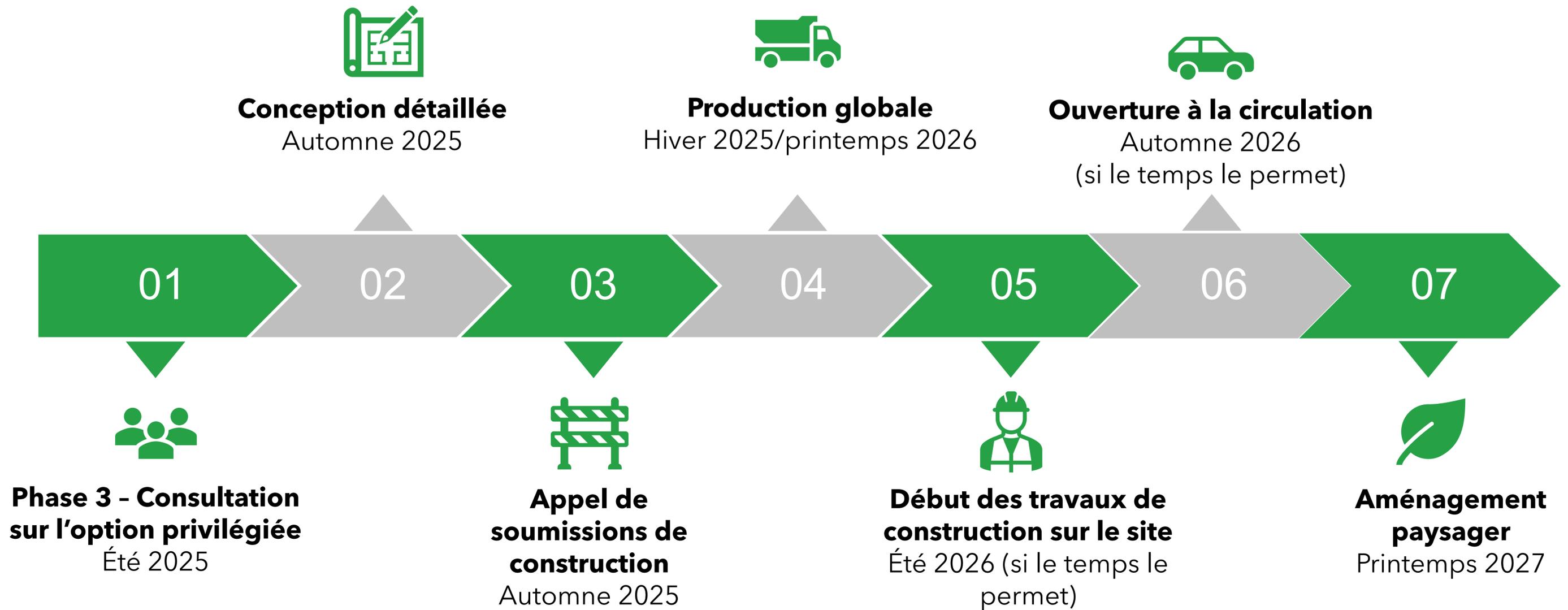
# Processus de prise de décisions

Cette diapositive décrit le processus de prise de décisions associé à l'étude d'aménagement, illustrant les étapes nécessaires à la sélection de l'option privilégiée qui sera recommandée au ministère :



# Jalons du projet

Cette diapositive présente les jalons du projet jusqu'à la fin des travaux de construction.



# Questions essentielles

- Le processus d'évaluation cela a-t-il un sens pour vous? Ajouteriez-vous des facteurs à considérer aux fins de l'évaluation?
- Quels seraient, selon vous, les répercussions ou avantages de ces différentes options?

Vos commentaires aideront l'équipe à déterminer les sujets importants et à obtenir des renseignements susceptibles d'être incorporés dans l'évaluation des options d'intersection.



*Intersection des routes provinciales à grande circulation 1 et 5 en direction sud-ouest.*

# Étapes suivantes

- Merci d'avoir pris part à ce processus.
- Nous examinerons attentivement les commentaires reçus durant la réunion d'aujourd'hui afin de nous assurer de les intégrer à l'étude.
- Nous organiserons une dernière série de réunions d'engagement durant l'été 2025.
- Lors de ces réunions, nous présenterons une alternative préférée.

# Merci. Avez-vous des questions?

Merci d'avoir assisté à la réunion d'aujourd'hui. 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/PTH1and5ImprovementsR2B>



**Pour toute autre question, communiquez avec :**

**Larry Halayko**

WSP

Gestionnaire de projet

[Larry.Halayko@wsp.com](mailto:Larry.Halayko@wsp.com)

**Donovan Toews**

Landmark Planning & Design  
Responsable de la consultation

[dtoews@landmarkplanning.ca](mailto:dtoews@landmarkplanning.ca)

# diapositives de référence

# Analyse opérationnelle de la circulation

Une analyse opérationnelle de la circulation a eu lieu pour comparer la configuration des options d'intersection avec celle de l'intersection existante.

- Les observations ci-après ont été calculées en fonction d'un scénario de **2054** avec une heure de pointe en après-midi. On peut tenir pour acquis que tous les temps indiqués seraient réduits lors du premier jour de mise en œuvre.
- Les données montrent que tous les temps de déplacement seraient soit réduits, soit similaires pour les trois types d'intersection, hormis deux exceptions.
- Pour des véhicules circulant en direction sud sur la RPGC 5, il faudrait en moyenne près de 49 secondes de plus qu'avec l'intersection existante pour se diriger en direction est vers Portage-la-Prairie, et 67 secondes de plus pour continuer en direction sud vers Carberry (voir la boîte rouge ci-dessous).

	Temps de Trajet (secondes)											
	En direction du nord			En direction sud			En direction est			En direction ouest		
	Gauche	Traverser	Droite	Gauche	Traverser	Droite	Gauche	Traverser	Droite	Gauche	Traverser	Droite
Conditions Actuelles	166	140	81	106	73	71	87	90	71	83	89	71
Alternative 1: Intersection élargie	109	73	66	89	58	69	90	90	70	85	89	67
Alternative 2: Intersection divisée	108	71	66	96	67	64	89	90	70	96	89	62
Alternative 3: Intersection avec demi-tour restreint	157	140	66	155	140	70	91	90	71	85	89	71