

# Conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection des RPGC 1 et 5 – Cycle 2B

## Aperçu du projet

La conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection des RPGC 1 et 5 (le « projet ») concerne l'intersection des routes provinciales à grande circulation (RPGC) 1 et 5. La RPGC 1 fait partie du réseau routier national qui facilite le commerce et les déplacements interprovinciaux, tandis que la RPGC 5 relie les grandes routes provinciales est-ouest qui traversent la région. En juin 2023, cette intersection a été le théâtre d'une importante collision qui a coûté la vie à 17 personnes et bouleversé celle de nombreuses autres. Depuis, d'autres collisions y sont survenues.

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. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure (le « ministère ») a chargé WSP Canada Inc. (« WSP ») et Landmark Planning & Design Inc. (« Landmark ») d'examiner la zone d'étude, illustrée à la figure 1, en ce qui concerne le génie civil, la conception et la sécurité.



Figure 1 : Zone d'étude du projet

Landmark a pour rôle de communiquer avec les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public possiblement concernés pour leur transmettre des renseignements sur le projet, écouter leurs divers points de vue et intégrer efficacement ces points de vue dans le processus d'évaluation des options.

L'information tirée de ces interactions sera examinée en équipe et aux étapes clés afin de vérifier que l'ensemble des points de vue et des connaissances sont intégrés dans le processus d'étude et dans les recommandations.

## Aperçu de la consultation

### Résumé du cycle 1 de la consultation

Landmark a procédé à une série de séances de consultation initiale avec les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public en juin et en juillet 2024.

Les objectifs du cycle 1 consistaient à déterminer les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public possiblement concernés et à les rencontrer pour leur communiquer des renseignements sur le projet et obtenir leurs observations, notamment à l'égard des incidences ou des questions potentielles et des préoccupations dont l'équipe du projet allait devoir tenir compte pour définir et concevoir des options. Les observations recueillies au cours du cycle 1 du processus de consultation ont servi à évaluer les options de conception préliminaires relatives à l'intersection des RPGC 1 et 5.

### Résumé du cycle 2A de la consultation

Landmark a tenu un processus de consultation complet lors des séances du cycle 2A en novembre 2024. Un volet important du processus était la série de séances de consultation avec les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public.

Les objectifs du cycle 2A étaient de fournir des mises à jour sur le projet, de donner l'occasion aux participants de mieux comprendre les options du projet, de communiquer l'évaluation préliminaire des options, de recueillir des observations et de donner des détails importants sur les prochaines étapes du projet. Les observations recueillies au cours du cycle 2A du processus de consultation serviront à poursuivre l'évaluation des options de conception relatives à l'intersection des RPGC 1 et 5.

### Objectifs du cycle 2B de la consultation

Landmark a réalisé une série de séances de consultation avec les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public en mars 2025 dans le cadre du cycle 2B du projet de conception fonctionnelle de l'intersection des RPGC 1 et 5.

Les objectifs du cycle 2B consistaient à faire le point sur le projet, à présenter les options présélectionnées (y compris leur fonctionnement et leurs améliorations de la sécurité), à faire part de l'évaluation plus approfondie des options d'intersection, et à communiquer des détails importants sur les prochaines étapes du projet.

## **Cycle 2B – Invitations aux séances de consultation**

Avant le début du processus de consultation, Landmark a tenu une réunion de lancement du projet avec WSP et le ministère. Lors de cette réunion, l'équipe du projet a confirmé la liste préliminaire des titulaires de droits et des parties prenantes possiblement intéressées. Les titulaires de droits et parties prenantes indiqués ci-dessous ont été invités à participer aux séances de consultation des cycles 1, 2A et 2B.

Le ministère a retenu les titulaires de droits suivants :

- la Première nation de Swan Lake;
- la Fédération métisse du Manitoba.

L'équipe du projet a retenu les groupes de parties prenantes suivants :

- la Municipalité de North Cypress-Langford;
- la Ville de Carberry;
- les familles et les collectivités touchées par la collision de juin 2023;
- les propriétaires fonciers voisins (y compris le Manitoba Crop Diversification Centre, Robin's Nest Motel and Cafe et McCain Foods Limited);
- le Service de lutte contre les incendies et de sauvetage de Carberry et de North Cypress-Langford;
- la Gendarmerie royale du Canada, détachement de Carberry;
- la Gendarmerie royale du Canada, détachement de Dauphin;
- le centre de santé de Carberry;
- la Chambre de commerce de Carberry et du district;
- les services médicaux d'urgence (ambulance) de Santé Prairie Mountain;
- la Division scolaire de Beautiful Plains;
- le collège Carberry;
- l'école élémentaire R. J. Waugh;
- la Manitoba Trucking Association;
- Snoman (Snowmobilers of Manitoba) Inc.;
- Sentiers Manitoba;
- les membres du public;
- d'autres parties, le cas échéant.

## **Cycle 2B de la consultation**

### **Séances interactives**

Les séances auprès de groupes précis de titulaires de droits ou de parties prenantes se sont tenues virtuellement ou en personne. À chaque séance, un exposé de l'équipe du projet était suivi d'une période de questions pendant laquelle les parties prenantes avaient l'occasion de poser des questions et de communiquer leurs commentaires, préoccupations ou observations. Ci-dessous figurent les séances du cycle 2A à l'intention des titulaires de droits et des parties prenantes qui ont eu lieu sur Microsoft Teams.

### Séances du cycle 2B à l'intention des titulaires de droits :

- la Fédération métisse du Manitoba – le 20 mars 2025, à 11 h (virtuelle).

### Séances du cycle 2B à l'intention des parties prenantes :

- la Municipalité de North Cypress-Langford – le 10 mars 2025, à 13 h 30 (virtuelle);
- la Ville de Carberry – le 11 mars 2025, à 14 h (virtuelle);
- les principaux groupes de parties prenantes (collège Carberry, Sentiers Manitoba, Snoman) et les membres des familles – le 20 mars 2025, à 13 h 30 (virtuelle);
- les propriétaires fonciers voisins – séance 1 – le 20 mars 2025, à 12 h (virtuelle);
- les propriétaires fonciers voisins – séance 2 – le 20 mars 2025, à 16 h (virtuelle).

Au début du projet, nous avons communiqué avec les familles des victimes de la collision de juin 2023 afin de savoir dans quelle mesure elles souhaitaient participer aux consultations. Landmark a collaboré avec un représentant de la Gendarmerie royale du Canada et un représentant des familles des victimes pour établir le contact et communiquer avec le groupe de familles. Un seul membre de ce groupe a décidé de participer à la séance à l'intention des parties prenantes et des familles du cycle 2B. Les autres membres du groupe ont choisi de ne pas y participer, préférant suivre le projet à distance au moyen des mises à jour générales.

### **Séance portes ouvertes**

L'équipe du projet a tenu une présentation à l'intention du grand public le 24 mars 2025, à 18 h, au collège Carberry, à Carberry.

L'exposé a été suivi d'une période de questions pendant laquelle les participants ont posé des questions et communiqué leurs commentaires, préoccupations ou observations.

Après la période de questions, les membres de l'équipe du projet représentant Landmark, le ministère et WSP sont restés pour continuer de répondre aux questions additionnelles des participants. L'équipe du projet a aussi fourni des exemplaires papier d'une feuille de commentaires à remplir, ainsi qu'un lien menant à une feuille de commentaires en ligne permettant de transmettre des questions, des commentaires ou des préoccupations.

### **Demandes de renseignements des parties prenantes**

Landmark a subséquemment répondu à des demandes de renseignements par téléphone et par courriel et a traité les préoccupations des titulaires de droits, des parties prenantes et des membres du public tout au long des cycles 1, 2A et 2B de la consultation. Landmark a consigné cette correspondance.

Des lettres officielles ont été reçues de Spud Plains Farms Ltd. et de la Manitoba Trucking Association. Les observations ont été résumées comme suit :

## **Spud Plains Farms Ltd.**

- Il y a des préoccupations concernant le temps requis pour les camions lourds d'accélérer et de décélérer, et de s'insérer dans deux voies de circulation haute vitesse pour traverser l'intersection nord-sud dans le cadre de l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a des préoccupations concernant le risque que des conditions de faible visibilité, comme du brouillard, de fortes pluies ou de la neige compliquent la traversée d'une intersection avec demi-tour restreint. Des commentaires soulignent qu'une intersection avec terre-plein central élargi permettrait aux conducteurs de s'immobiliser entre les voies directionnelles de l'intersection, aidant à atténuer toute situation de faible visibilité.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que le déneigement et l'entretien général d'une intersection avec demi-tour restreint puissent être difficiles en raison de l'ajout des voies additionnelles et des demi-tours.
- Il y a des préoccupations pour les résidents actuels et futurs concernant la possibilité que l'option d'intersection avec demi-tour restreint entraîne une traversée nord-sud d'une durée estimée de quatre minutes (selon les conditions).
- Des préoccupations sont soulevées concernant le risque que la fermeture proposée des ouvertures du terre-plein central, particulièrement l'ouverture 1,6 km à l'ouest, qui est très utilisée pendant la période d'ensemencement et de récolte, entraîne une hausse de l'utilisation de l'intersection des RPGC 1 et 5 par la machinerie agricole.
- Des commentaires indiquent que les gens estiment que l'option d'intersection avec terre-plein central élargi serait la solution la plus commode.
- Des commentaires mentionnent que l'importance de la sensibilisation des conducteurs serait moindre dans le cas de l'option d'intersection avec terre-plein central élargi.
- Des commentaires soulignent qu'une intersection avec terre-plein central élargi réduirait la consommation de carburant [les gens estimant que l'utilisation de cette option serait plus rapide], ce qui en ferait une option plus écologique que celle de l'intersection avec demi-tour restreint.
- Une suggestion est faite pour s'assurer que le terre-plein central d'une intersection avec terre-plein central élargi est doté d'une signalisation et d'un éclairage adéquats.
- Une suggestion est faite de surveiller la circulation durant la récolte (de la mi-août à la mi-octobre), période pendant laquelle la circulation nord-sud de machinerie agricole est accrue.

## **Manitoba Trucking Association**

- Ci-dessous se trouvent les suggestions pour l'équipe du projet concernant l'intersection avec demi-tour restreint :
  - Des commentaires mentionnent que le demi-tour devrait être suffisamment long pour les véhicules articulés allongés et que le terre-plein central de la RPGC 1 devrait être élargi et retracé pour l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
  - Des commentaires indiquent que les traversées du terre-plein central avec demi-tour devraient être situées à plusieurs centaines de mètres de l'intersection actuelle afin

que les voies d'accélération et de décélération soient suffisamment longues pour les véhicules conformes à l'ARTC à chargement complet.

- Il y a une préoccupation concernant la possibilité que les conducteurs s'attendent à un trafic de transit sur la RPGC 1.
- Il y a des préoccupations concernant la méthode d'évaluation.

## Ce que nous avons entendu

### Cycle 2B des séances interactives

À chaque séance interactive, les titulaires de droits et les parties prenantes étaient invités à poser des questions et à faire connaître leurs commentaires, préoccupations ou observations. Un résumé des observations recueillies lors de chaque séance ciblée figure ci-dessous.

#### Séance avec la Fédération métisse du Manitoba

La Fédération métisse du Manitoba (FMM) a commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Un (1) représentant de la FMM a assisté à cette séance. Les messages et les commentaires suivants ont été recueillis :

- Des commentaires saluent la clarté de l'exposé du cycle 2B.
- Un commentaire mentionne que le processus de consultation fonctionne bien pour la FMM.
- Selon certaines indications, l'intérêt potentiel de la FMM à l'égard de ce projet porte principalement sur l'utilisation des terres.
- Une question est posée pour savoir si les terres visées par une acquisition sont privées.
- Une suggestion est faite d'envisager de mettre en œuvre des intersections avec demi-tour restreint à l'échelle du système routier du Manitoba.
- Une suggestion est faite de rechercher des moyens de rendre le réseau routier plus sécuritaire et d'améliorer la sensibilisation des conducteurs.

#### Séance avec la Municipalité de North Cypress-Langford

La Municipalité de North Cypress-Langford a commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Elle a transmis ses préoccupations et ses suggestions à l'équipe du projet. Cinq (5) personnes ont assisté à cette séance. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Il y a des préoccupations concernant la proposition de fermer les ouvertures du terre-plein central.
  - Il y a une préoccupation quant au fait que les conducteurs devant traverser la RPGC 1 devront parcourir environ 6,5 km pour accéder aux prochaines routes les plus près à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5.
  - Des commentaires indiquent que les prochaines routes les plus près à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 sont touchées négativement par la voie ferrée à l'ouest et le terrain en mauvais état à l'est.
- Il y a des préoccupations concernant le risque qu'une intersection avec demi-tour restreint entraîne une hausse du nombre de collisions en raison de l'écart de vitesse entre la machinerie agricole et les autres véhicules.

- Une question est posée pour savoir à quelle fréquence l'intersection avec demi-tour restreint en Saskatchewan est utilisée pour la machinerie agricole.
- Une suggestion porte sur la possibilité que les exemples d'intersections avec demi-tour restreint situées aux États-Unis ne soient pas applicables au Manitoba en raison de nos conditions météorologiques et de la nécessité de déneiger les routes.
- Un commentaire mentionne que la fréquence de déneigement à l'intersection des RPGC 1 et 5 actuelle est insuffisante. Il y a des préoccupations concernant le risque de manque de personnel pour le déneigement à l'intersection améliorée.

#### Séance avec la Ville de Carberry

La Ville de Carberry a commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Elle a transmis ses préoccupations et ses suggestions à l'équipe du projet. Quatre (4) personnes ont assisté à cette séance. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Un commentaire salue la clarté et l'exhaustivité du matériel de l'exposé.
- Un commentaire mentionne que les personnes estiment que l'équipe du projet penche en faveur de l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Une question est posée pour savoir s'il est possible d'envisager d'imposer des limites de vitesse pour l'une ou l'autre option.
- Un commentaire indique qu'une vitesse de 110 km/h pour une intersection avec demi-tour restreint semble trop rapide. Une suggestion est faite d'envisager une vitesse de 80 km/h.
- Une suggestion est faite de tenir compte du taux d'accélération des véhicules lourds dans la conception des voies de décélération et d'accélération pour une intersection avec demi-tour restreint.
- Une question est posée pour savoir de quelle façon les fermetures du terre-plein central à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 seraient indiquées.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que les gens puissent traverser le fossé pour accéder à la RPGC 1 si les ouvertures du terre-plein central à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 sont fermées.
- Une question est posée pour savoir si l'option d'intersection avec demi-tour restreint sera dotée de panneaux suspendus.
- Une question est posée pour savoir si les véhicules pourront voir la circulation en sens inverse lorsqu'ils s'inséreront dans la circulation à partir de la gauche dans le cadre de l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a une préoccupation concernant l'entretien et le déneigement d'une intersection avec demi-tour restreint pendant l'hiver.
- Un commentaire mentionne la possibilité que les parties prenantes suggèrent de mettre en place une voie de desserte du côté nord de la RPGC 1.

#### Séance avec les principales parties prenantes et les membres des familles

Les principales parties prenantes et les membres des familles (des victimes de la collision de 2023) ont commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5. Ils ont transmis leurs préoccupations et leurs suggestions à l'équipe du projet. Cinq (5) personnes représentant les

membres des familles, le collègue Carberry, Snoman et Sentiers Manitoba ont assisté à cette séance. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Des commentaires saluent le processus de consultation approfondi.
- Des commentaires indiquent que les trois options d'intersection amélioreraient l'intersection des RPGC 1 et 5 existante.
- Des commentaires soulignent que les sentiers actuels (le sentier de motoneige et le Sentier transcanadien) peuvent être facilement déplacés pour correspondre aux options présentées.
- Un commentaire précise que le sentier de motoneige devrait être déplacé plus au sud de sa position actuelle.
- Des commentaires indiquent que les fermetures du terre-plein central proposées signifieraient que le Sentier transcanadien devra être déplacé plus loin, puisque les conditions le long de la RPGC 5 ne sont pas idéales pour le transport actif.
- Il y a des préoccupations liées aux autobus scolaires qui empruntent la RPGC 1, car ces véhicules sont trop gros pour traverser le terre-plein central de l'intersection actuelle.
- Un commentaire mentionne qu'il a été utile de visionner l'animation pour l'intersection avec demi-tour restreint afin de comprendre son fonctionnement et de voir à quoi ressemblerait la circulation.
- Un commentaire souligne que l'option d'intersection avec demi-tour restreint semble globalement la plus sécuritaire.
- Une question est posée pour savoir si les croix commémoratives actuellement en place au coin sud-est de l'intersection seront retirées ou remplacées.
- Une suggestion est faite d'incorporer un moment de silence pour ceux touchés par la collision de juin 2023 avant le commencement des travaux.

### Séance 1 avec les propriétaires fonciers voisins

Les propriétaires fonciers voisins ont commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 et les répercussions du projet sur leur terrain et leurs activités. Ils ont transmis leurs préoccupations et leurs suggestions à l'équipe du projet. Trois (3) personnes [des propriétaires fonciers au nord-est, au nord-ouest et au sud-ouest de l'intersection] ont assisté à cette séance. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Une question est posée pour savoir s'il y aura un panneau d'arrêt dans le demi-tour de l'intersection avec demi-tour restreint au moment d'effectuer un virage à gauche pour emprunter la RPGC 5 à partir de la RPGC 1.
- Des questions sont posées pour connaître la quantité approximative de terres à acquérir dans le cadre des options d'intersection élargie et d'intersection divisée.
- Des questions sont posées au sujet du processus d'acquisition foncière et des compensations.
- Il y a une préoccupation concernant la possibilité que les acquisitions foncières liées aux trois options entraînent des pertes de cultures.
- Une question est posée pour connaître le coût de construction des trois options d'intersection.

- Une question est posée afin de savoir pourquoi le besoin de traverser plusieurs voies n'a pas été pris en compte dans la détermination du risque (particulièrement les points de conflit additionnels) dans l'option de l'intersection avec demi-tour restreint.
- Un commentaire indique que les propriétaires fonciers voisins estiment que l'équipe du projet n'a pas tenu compte de leurs commentaires recueillis pendant la séance du cycle 2A.
- Il y a des préoccupations quant au prolongement des voies de desserte dans le cadre des trois options d'intersection, particulièrement en ce qui concerne l'existence et le déplacement des voies de desserte sud.
  - Une question est posée pour savoir si les voies de desserte devront être prolongées dans toutes les options.
  - Une question est posée pour savoir s'il y a eu des collisions liées aux voies de desserte existantes.
  - Une question est posée pour savoir s'il est possible d'éliminer entièrement les voies de desserte.
  - Un commentaire explique que les voies de desserte deviendraient inutiles si on procède à la fermeture des ouvertures du terre-plein central à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5.
  - Un commentaire mentionne que les propriétaires fonciers voisins semblent utiliser davantage la voie de desserte sud-est plutôt que la voie de desserte sud-ouest.
  - Il y a des préoccupations concernant la possibilité que les voies de desserte soient rapprochées des maisons et des cours existantes, accroissant la proximité de déchets et d'ordures.
  - Il y a des préoccupations concernant le risque que le système d'irrigation acheté sur mesure pour le coin sud-ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 ne convienne plus en raison de la proposition de prolongement des voies de desserte.

### Séance 2 avec les propriétaires fonciers voisins

Les propriétaires fonciers voisins ont commenté les progrès du projet d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 et les répercussions du projet sur leur terrain et leurs activités. Ils ont transmis leurs préoccupations et leurs suggestions à l'équipe du projet. Quatre (4) personnes [des propriétaires fonciers au sud-est de l'intersection] ont assisté à cette séance. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Il y a des préoccupations concernant les prolongements proposés des voies de desserte associées aux trois options.
  - Une question est posée afin de savoir pourquoi les voies de desserte existantes ne peuvent être utilisées à d'autres fins.
  - Il y a des préoccupations concernant le risque que les prolongements des voies de desserte nuisent à la capacité des personnes de sortir de leur entrée. Des commentaires soulignent qu'ils doivent déjà attendre que ce soit sécuritaire pour pouvoir sortir.
  - Une question est posée concernant la longueur du prolongement proposé des voies de desserte.

- Un commentaire fait valoir que la modification de l'accès à la voie de desserte serait peu pratique.
- Un commentaire mentionne qu'il y avait un plan dans les années 1970 pour améliorer l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Une suggestion est faite d'éliminer entièrement les voies de desserte sud.
- Un commentaire indique que la fermeture des routes des milles à l'est et à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 pourrait accroître la circulation à l'intersection.
- Une suggestion est faite de mettre en œuvre une intersection à feux afin de faire ralentir les conducteurs dans le secteur.
- Une suggestion est faite de réduire la vitesse à 60 km/h sur la RPGC 1.
- Il y a une préoccupation concernant le risque que la machinerie agricole ne soit pas capable d'effectuer la manœuvre de demi-tour requise dans l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a une préoccupation au sujet de l'intersection avec demi-tour restreint, celle-ci semblant créer trois intersections où les conducteurs doivent s'inquiéter des points de conflit.

## **Séance portes ouvertes**

Une séance portes ouvertes a eu lieu le 24 mars 2024 au collège Carberry, à Carberry, au Manitoba, et 65 personnes y ont participé.

### Période de questions

L'équipe du projet a présenté un exposé aux personnes réunies. Après l'exposé, une période de questions a permis aux personnes de poser des questions et de communiquer leurs commentaires, préoccupations ou observations sur le projet. Leurs commentaires sont résumés comme suit :

- Une suggestion est faite de tenir compte de la position du soleil et des changements saisonniers au moment d'analyser les trois options d'intersection.
- Une suggestion est faite de tenir compte des semi-remorques et des autobus scolaires pour la conception des trois options d'intersection.
- Une suggestion est faite de réduire la vitesse à 80 km/h à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Certaines personnes se demandent si une des trois options proposées améliorera réellement la sécurité à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Une question est posée pour savoir si les options d'intersection prévoient un espace sur le bord de la route où les conducteurs pourront se ranger pour laisser passer les véhicules d'urgence.
- Des questions sont posées au sujet du processus d'étude de la circulation de l'équipe du projet.
- Une question est posée pour savoir si un système d'éclairage sera mis en place afin d'accroître la visibilité.
- Une question est posée afin de savoir pourquoi les options présentent un prolongement des voies de desserte.
- Une question est posée afin de savoir si le demi-tour prévu dans l'option d'intersection avec demi-tour restreint devrait être élargi pour son utilisation par des trains doubles de type B.
- Une question est posée pour savoir si l'option d'intersection avec demi-tour restreint prévoit une diminution de la limite de vitesse.

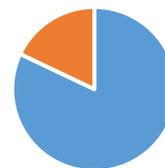
- Une question est posée pour savoir le nombre actuel d'intersections avec demi-tour restreint au Manitoba.
- Une question est posée afin de savoir pourquoi la conception d'intersection avec demi-tour restreint n'a pas encore été mise en œuvre au Manitoba.
- Une question est posée pour savoir où se trouve l'intersection avec demi-tour restreint en Saskatchewan.
- Une question est posée pour savoir si on retrouve à l'intersection avec demi-tour restreint en Saskatchewan les mêmes types et tendances de circulation qu'à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Une question est posée afin de savoir pourquoi l'équipe du projet a délaissé l'option d'intersection à feux.
- Une question est posée afin de savoir pourquoi l'équipe du projet a délaissé l'option d'intersection en T avec décalage
- Une question est posée afin de savoir pourquoi l'équipe du projet a délaissé l'option de carrefour giratoire.
- Il y a des questions et des préoccupations concernant le nombre et la gravité des points de conflit associés aux différentes options d'intersection.
  - Une question est posée afin de savoir pourquoi certains des points de conflit de l'option d'intersection avec demi-tour restreint sont indiqués en jaune ou en vert si la limite de vitesse ne sera pas réduite.
  - Une question est posée afin de savoir si six points de conflit verts additionnels devraient être ajoutés à l'option d'intersection avec demi-tour restreint pour représenter les changements de voie et les insertions dans la circulation requis dans le cadre de cette intersection.
- Il y a des questions et des préoccupations concernant l'analyse opérationnelle de la circulation pour les différentes options d'intersection.
- Des questions sont posées afin de connaître la différence entre « temps de déplacement » et « écart de temps de déplacement » dans l'analyse opérationnelle de la circulation.
- Il y a des préoccupations quant au nombre de changements de voie et d'insertions dans la circulation qui seront requis dans le cadre de l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a des préoccupations concernant le risque que l'intersection avec demi-tour restreint soit difficile à entretenir l'hiver.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que les personnes âgées et les jeunes trouvent que l'intersection avec demi-tour restreint soit compliquée à utiliser.

### Feuilles de commentaires

Une feuille de commentaires pour fournir des commentaires additionnels à l'équipe du projet a été mise à la disposition des participants (en format imprimé dans les séances en personne et en format électronique dans les séances à distance). Au total, l'équipe a reçu 39 feuilles de commentaires. La majorité des feuilles de commentaires ont été remises en personne plutôt qu'en ligne.

Feuilles de commentaires remises en personne	32
Feuilles de commentaires remises en ligne	7
<b>Total</b>	<b>39</b>

Types de feuille de commentaires



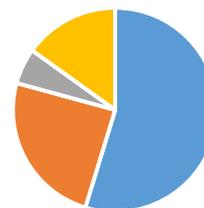
- Feuilles de commentaires remises en personne
- Feuilles de commentaires remises en ligne

### Question 1 : Nature de l'intérêt à l'égard du projet

Les participants ont été interrogés sur la nature de leur intérêt à l'égard du projet et ont donné les réponses suivantes<sup>1</sup>. La majorité des personnes se sont identifiées comme des résidents ou des propriétaires fonciers du secteur. Quelques-unes se sont identifiées comme des propriétaires d'entreprise, et huit (8) personnes ont indiqué avoir un autre type d'intérêt à l'égard du projet.

Résident du secteur	29
Propriétaire foncier du secteur	13
Propriétaire d'entreprise du secteur	3
Autre	8

Intérêt à l'égard du projet



- Résident du secteur
- Propriétaire foncier du secteur
- Propriétaire d'entreprise du secteur
- Autre

Les huit (8) personnes qui ont sélectionné « Autre » ont précisé ce qui suit :

- J'emprunte l'intersection (2)
- J'ai de la famille dans le secteur (2)
- Je vis à proximité (2)
- Aucune précision (2)

<sup>1</sup> Il était possible de sélectionner plus d'une réponse.

## Question 2 : Secteur d'intérêt

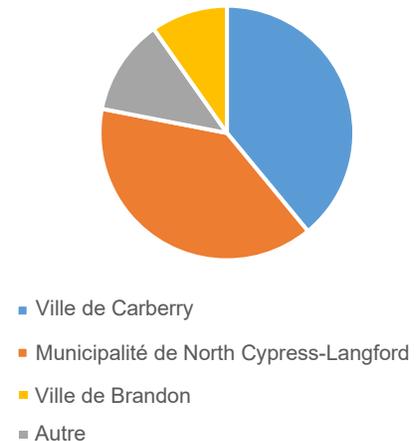
Les participants ont été interrogés sur le secteur touché par le projet qui les intéressait particulièrement et ont donné les réponses suivantes<sup>2</sup>. Une grande majorité des participants (78 %) ont répondu être intéressés par les incidences du projet sur la municipalité de North Cypress-Langford ou sur la ville de Carberry. D'autres personnes ont mentionné Brandon et d'autres endroits au Manitoba.

Ville de Carberry	16
Municipalité de North Cypress-Langford	16
Ville de Brandon	4
Autre	5

Les cinq (5) personnes qui ont sélectionné « Autre » ont précisé ce qui suit :

- Neepawa, au Manitoba (2)
- Limite de North Cypress et d'Elton (1)
- Vita, au Manitoba (1)
- J'ai grandi à 3 km à l'ouest de l'intersection des RPGC 1 et 5 (1)

Secteur d'intérêt



## Question 3 : Fréquence des déplacements

Les personnes ont été interrogées sur la fréquence à laquelle elles passent par l'intersection des RPGC 1 et 5 et ont donné les réponses suivantes. Une importante majorité a répondu qu'elle utilisait fréquemment l'intersection, tandis que certaines personnes le faisaient occasionnellement.

Tous les jours	16
Quelques fois par semaine	10
Quelques fois par mois	8
Quelques fois par année	1
Autre	3
Aucune réponse	1

Les trois (3) personnes qui ont sélectionné « Autre » ont précisé ce qui suit :

- Deux fois par jour (1)
- Chaque fois que je suis dans le secteur (1)
- J'empruntais fréquemment cette intersection dans les années 1950 (1)

Fréquence des déplacements



<sup>2</sup> Il était possible de sélectionner plus d'une réponse.

#### Question 4 : Participation à la séance précédente

Les personnes ont été interrogées sur leur participation à la séance de consultation précédente du projet, en juillet 2024, et ont donné les réponses suivantes. Un peu plus de la moitié des répondants ont indiqué qu'ils avaient assisté à la séance précédente (55 %), tandis que le reste (45 %) n'y avait pas assisté.

Oui	21
Non	17
Aucune réponse	1

Participation à la séance précédente



#### Question 5 : Répercussions des types d'améliorations à l'intersection

Les participants ont reçu la liste des trois options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 présentées dans l'exposé :

- intersection avec terre-plein central élargi;
- intersection divisée;
- intersection avec demi-tour restreint.

Les participants ont été invités à donner leur avis sur les répercussions positives ou négatives que ces différentes options d'améliorations à l'intersection auraient sur eux-mêmes ou sur leur organisme.

#### ***Options d'intersection***

Certaines personnes ont fourni des commentaires sur les options d'intersection. Les types d'intersection ont suscité les réponses suivantes :

#### Intersection avec demi-tour restreint

Au total, 15 personnes ont indiqué que l'option d'intersection avec demi-tour restreint pour l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que l'option d'intersection avec demi-tour restreint augmente le temps de déplacement.

- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que l'intersection avec demi-tour restreint accroisse le risque de collisions en raison du nombre requis de changements de voie et d'insertions dans la circulation.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité qu'il soit difficile de procéder à des insertions dans la circulation ou à des changements de voie pendant l'utilisation de l'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a des préoccupations concernant les écarts de vitesse qui seraient créés dans le cadre de l'utilisation de l'intersection avec demi-tour restreint en direction nord en raison du besoin d'accélérer et de décélérer plusieurs fois.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que l'intersection avec demi-tour restreint réduise la visibilité à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Il y a des préoccupations concernant le risque que l'intersection avec demi-tour restreint réduise la visibilité à l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Certaines personnes ont l'impression que les questions de circulation se voient accorder plus d'importance que la qualité de vie des agriculteurs dans le processus de prise de décisions.
- Un commentaire mentionne que les résidents du secteur ne privilégient pas cette option d'intersection.
- Un commentaire explique que les personnes âgées du secteur risquent d'être mal à l'aise avec les demi-tours et les insertions dans la circulation supplémentaires que requiert l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Un commentaire mentionne que l'option d'intersection avec demi-tour restreint serait trop difficile à manœuvrer pour les semi-remorques, les véhicules d'urgence, la machinerie agricole et d'autres gros véhicules.
- Des commentaires indiquent que les conducteurs nécessiteront une vaste campagne informative avant d'utiliser l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Des questions sont posées pour savoir si une intersection avec demi-tour restreint a été mise en place ailleurs sur la route transcanadienne.

Au total, quatre (4) personnes ont indiqué que l'option d'intersection avec demi-tour restreint à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Des commentaires mentionnent que même si l'intersection est nouvelle, son utilisation sera facile à apprendre.
- Des commentaires indiquent que les problèmes visuels pour les conducteurs pourraient être réglés par une traversée en angle à l'intersection avec demi-tour restreint.

#### Intersection élargie avec voies auxiliaires

Au total, onze (11) personnes ont indiqué que l'option d'intersection élargie avec voies auxiliaires à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Des commentaires mentionnent que l'option d'intersection avec terre-plein central élargi serait la solution la plus acceptable.
- Des commentaires indiquent que cette option permettrait de réduire la circulation sur les voies de desserte sud de l'intersection des RPGC 1 et 5.
- Un commentaire indique que cette option serait la plus sécuritaire.
- Des commentaires indiquent que cette option d'intersection, combinée avec une diminution de la limite de vitesse à 80 km/h serait l'option la plus sécuritaire.

### Échangeur à niveaux séparés

Au total, quatre (4) personnes ont indiqué que l'option d'échangeur à niveaux séparés à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Des commentaires indiquent que cette option serait la plus acceptable à cette intersection.
- Une suggestion est faite de poursuivre l'examen de l'option d'échangeur à niveaux séparés.
- Une suggestion est faite d'ajouter une clôture à l'échangeur à niveaux séparés pour permettre la traversée sécuritaire d'animaux.

### Intersection divisée

Au total, quatre (4) personnes ont indiqué que l'option d'intersection divisée à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Des commentaires indiquent que cette option serait la plus acceptable à cette intersection.
- Un commentaire fait valoir que cette option d'intersection sera la plus facile à convertir en échangeur en losange lorsque le budget le permettra.

### Intersection à feux

Au total, trois (3) personnes ont indiqué que l'option d'intersection à feux à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Un commentaire indique qu'une intersection à feux serait l'option la plus acceptable, car elle semble l'option la moins compliquée à comprendre pour les conducteurs.
- Un commentaire précise qu'une intersection à feux limiterait la quantité de terres devant être excavées.
- Une suggestion est faite de mettre en œuvre des feux d'arrêt semblables à ceux que l'on retrouve à l'intersection des RPGC 1 et 16.

### Intersection en T avec décalage

Au total, deux (2) personnes ont indiqué que l'option d'intersection en T avec décalage à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Un commentaire indique que cette option serait la plus acceptable.
- Une suggestion est faite de diviser l'intersection des RPGC 1 et 5 en déplaçant vers l'est la circulation en direction nord sur la RPGC 5, et en redressant la RPGC 5 à partir du début du virage en « S » près de Carberry.

### Carrefour giratoire

Une (1) personne a indiqué que l'option de carrefour giratoire à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elle. La personne a suggéré de poursuivre l'examen de l'option de carrefour giratoire, estimant que cette option n'aurait pas d'effet notable sur le temps de déplacement.

### **Autres répercussions**

Lorsqu'interrogées sur les répercussions des améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5, plusieurs personnes n'ont pas cité d'option particulière dans leur réponse. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

#### Répercussions positives

Au total, six (6) personnes ont indiqué qu'un aspect quelconque des options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions positives sur elles. Certaines personnes n'ont pas fourni d'explication, mais d'autres ont ajouté les commentaires suivants :

- Des commentaires mentionnent que les trois options d'intersection constitueraient une amélioration.
- Des commentaires saluent les efforts de réflexion déployés et les considérations prises en compte dans le projet d'amélioration de l'intersection.

#### Répercussions négatives

Au total, trois (3) personnes ont indiqué qu'un aspect quelconque des options d'améliorations à l'intersection des RPGC 1 et 5 aurait des répercussions négatives sur elles. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Il y a une préoccupation concernant le risque que les prolongements des voies de desserte aient des répercussions négatives sur les terres agricoles.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que les prolongements des voies de desserte proposés soient à proximité immédiate des résidences privées.
- Un commentaire indique que les prolongements des voies de desserte et leurs coûts connexes sont inutiles parce que ces voies ne sont pas souvent utilisées.
- Il y a une préoccupation concernant le risque que les travaux à l'intersection des RPGC 1 et 5 entraînent des pertes d'argent et de clients pour les propriétaires d'entreprise à proximité.

- Un commentaire mentionne que les trois options d'intersection à l'étude n'élimineront pas les collisions.

### Répercussions neutres

Au total, deux (2) personnes ont indiqué qu'elles ne subiraient aucune répercussion positive ou négative en raison des options d'améliorations à l'intersection. Leurs commentaires sont résumés ci-dessous :

- Une personne indique que les options d'intersection ne sont pas susceptibles d'avoir des répercussions négatives sur elle, car elle n'utilise pas l'intersection des RPGC 1 et 5 pendant les heures de pointe.
- Une personne mentionne qu'elle modifiera son trajet pour emprunter la RPS 351 en direction est.

### **Question 6 : Autres sujets**

Dans cette question, les personnes ont indiqué si elles avaient d'autres points à mentionner à l'équipe du projet. En tout, 27 personnes ont répondu « Oui », tandis que sept (7) personnes ont répondu « Non ». Les personnes ont fourni à l'équipe un éventail de commentaires et de considérations supplémentaires à inclure dans le processus d'évaluation du projet :

- Des suggestions sont faites de réduire la limite de vitesse à l'intersection des RPGC 1 et 5 actuelle.
- Une suggestion est faite de hausser la signalisation à proximité de l'intersection des RPGC 1 et 5 actuelle afin d'accroître sa visibilité pour les conducteurs.
- Une suggestion est faite de procéder à une étude de la circulation sur les voies de desserte sud afin de justifier les coûts associés à leur prolongement.
- Une suggestion est faite d'envisager une option d'intersection qui combine l'intersection en T avec décalage avec l'intersection avec demi-tour restreint.
- Un commentaire mentionne que les options d'intersection élargie et divisée n'indiquent pas clairement la présence de voies d'accélération suivant un virage à gauche pour permettre l'insertion dans la circulation sur la RPGC 1.
- Un commentaire indique que les résidents doivent être mieux informés des règles routières.
- Un commentaire souligne que la protection des vies et la facilité de manœuvrer pour les conducteurs devraient peser davantage dans la balance que le coût du projet.
- Il y a des préoccupations concernant le fait que l'analyse de la circulation n'a pas été effectuée pendant la saison d'ensemencement ou de récolte. Des suggestions sont faites de réaliser une nouvelle étude de la circulation.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que la fermeture des ouvertures du terre-plein central oblige les exploitants agricoles à emprunter l'intersection des RPGC 1 et 5 avec leur machinerie agricole.

- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que la circulation soit touchée à 3 km à l'est de l'intersection des RPGC 1 et 5.

### **Question 6 : Utilité de la séance**

On a demandé aux participants s'ils ont trouvé la séance utile. En tout, 17 personnes ont répondu « Oui ». Les personnes ont fourni à l'équipe du projet les commentaires suivants :

- Une personne mentionne qu'elle est reconnaissante d'avoir eu l'occasion de prendre la parole pendant la séance.
- Une personne aimerait avoir une autre occasion d'examiner les options d'intersection présentées au cycle 2A de la consultation en novembre 2024.
- Une personne a indiqué mieux comprendre l'option d'intersection avec demi-tour restreint et avoir maintenant une opinion favorable de cette option.

En tout, 16 personnes ont répondu « Quelque peu ». Elles ont fourni à l'équipe du projet les commentaires suivants :

- Un commentaire indique qu'il n'est pas possible de faire plaisir à tout le monde.
- Un commentaire salue le résumé des séances de consultation précédentes du public.
- Un commentaire souligne que la majorité des collisions à l'intersection des RPGC 1 et 5 sont attribuables à une erreur du conducteur.
- Un commentaire indique qu'il aurait été utile de faire jouer les vidéos des options d'intersection durant toute la durée de l'exposé.
- Un commentaire mentionne que l'exposé était grandement politisé.
- Il y a des préoccupations concernant la possibilité que l'équipe du projet penche davantage vers l'option d'intersection avec demi-tour restreint.
- Il y a une préoccupation concernant la possibilité que certaines questions des participants à la séance n'aient pas été prises au sérieux par l'équipe du projet.
- Il y a une préoccupation concernant la possibilité que l'option d'intersection soit retenue en fonction du coût.
- Il y a une préoccupation concernant la possibilité que l'option sélectionnée ne corresponde pas aux besoins de la collectivité ou ne réponde pas aux exigences de sécurité.
- Une question est posée pour savoir si les familles des victimes de la collision de juin 2023 ont été consultées.

En tout, trois (3) personnes ont répondu « Non ». Elles ont fourni à l'équipe du projet les commentaires suivants :

- Un commentaire indique qu'il était difficile d'entendre l'exposé en raison de la mauvaise acoustique des lieux.
- Un commentaire souligne qu'une version imprimée de l'exposé aurait été utile.

- Il y a une préoccupation concernant l'échéancier du projet et le souhait de voir une solution mise en œuvre rapidement.
- Il y a une préoccupation concernant le montant élevé d'argent qui a été dépensé jusqu'à maintenant pour des solutions temporaires.

## Prochaines étapes

Les observations recueillies au cours du cycle 2B du processus de consultation serviront à poursuivre l'évaluation des options de conception relatives à l'intersection des RPGC 1 et 5. La phase suivante de la consultation sera le cycle 3. Celui-ci aura comme objectif de mettre à jour les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres du public concernant les dernières actualités du projet et de présenter l'option de projet privilégiée.

Au moment d'écrire ces lignes, le calendrier du processus de consultation sur le projet s'échelonne comme suit :

- Lancement et contexte du projet (avril-mai 2024)
- Cycle 1 de la consultation (juillet 2024)
- Cycle 2A de la consultation (automne 2024)
- Cycle 2B de la consultation (hiver et printemps 2025)
- Cycle 3 de la consultation (été 2025)
- Rapport final sur la consultation (été 2025)

## Des questions?

Carolina Herrera  
Landmark Planning & Design  
Coordonnatrice de la consultation  
204 453-8008