

# Étude de conception fonctionnelle de la RPGC n° 101

## Aperçu du projet

La route provinciale à grande circulation (RPGC) n° 101 a été construite dans les années 1950 et 1960 afin de contourner Winnipeg et forme avec la RPGC n° 100 ce qu'on appelle « la route périphérique » – nord (RPGC n° 101) et sud (RPGC n° 100). L'avenue Portage (à l'ouest) et l'avenue Fermor (à l'est) forment les limites entre la RPGC n° 100 et la RPGC n° 101.

Une étude de conception fonctionnelle a été entamée afin d'élaborer un plan qui tiendra compte de la future conversion de la route périphérique nord en une autoroute à six voies où tous les croisements seront des croisements dénivelés. C'est à cette étape qu'on détermine la configuration des emprises et de la chaussée en fonction des habitudes de déplacement prévues et de la demande. Les conceptions fonctionnelles s'appuient sur les études techniques et les commentaires du public reçus tout au long du processus.

La zone d'étude de la RPGC n° 101 est divisée en cinq segments distincts suivants :

- Segment 1 : RPGC n° 1 Ouest (avenue Portage) jusqu'à la RPGC n° 190 (voie CentrePort Canada)
- Segment 2 : RPGC n° 190 (voie CentrePort Canada) jusqu'à la RPGC n° 6
- Segment 3 : RPGC n° 6 jusqu'à la route provinciale secondaire (RPS) n° 409 (chemin Pipeline)
- Segment 4 : RPGC n° 8 (rue McPhillips) jusqu'à la RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière)
- Segment 5 : À l'est de la RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière) jusqu'à la RPGC n° 1E (avenue Fermor)

## Aperçu de la consultation

Un processus de consultation publique a été intégré à l'étude et se divise en trois phases :

- La première phase visait à présenter le projet, à communiquer la portée et le calendrier du projet et à recueillir des commentaires initiaux sur le projet. Cette phase comprenait les réunions du conseil municipal, les réunions des intervenants du groupe, les réunions des détenteurs de droits autochtones, le contenu du site Web de Transports et Infrastructure Manitoba et un bulletin d'information. Cette phase a pris fin en février 2023.
- La deuxième phase visait à présenter et à obtenir des commentaires sur la chaussée et les options d'échangeurs pour la RPGC n° 101. Cette phase comprenait les réunions du

conseil municipal, les réunions des intervenants du groupe, les réunions des détenteurs de droits autochtones, les réunions des propriétaires fonciers, les journées portes ouvertes, une consultation en ligne par l'entremise de Participation MB et un bulletin d'information. Cette phase s'est terminée en janvier 2024.

- La troisième phase consistera à présenter les options privilégiées. Cette phase comprendra les réunions du conseil municipal, les réunions des intervenants du groupe, les réunions des détenteurs de droits autochtones, des journées portes ouvertes, une consultation en ligne par l'entremise de Participation MB, un bulletin d'information et les réunions des propriétaires fonciers et des propriétaires d'entreprises. Cette phase devrait se dérouler à l'automne 2024.

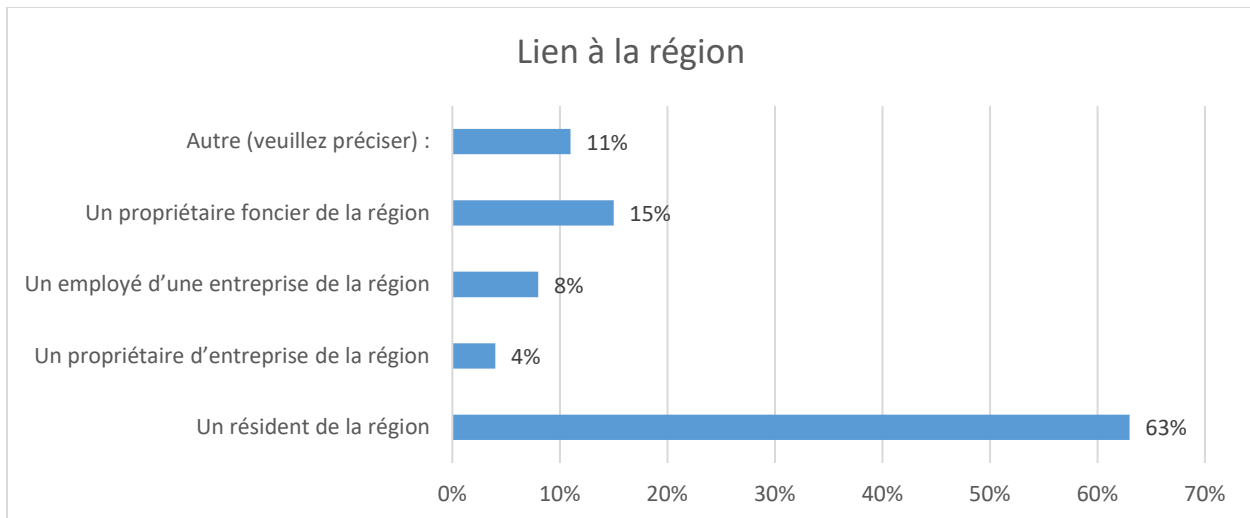
Une partie de la deuxième phase de la consultation publique par l'entremise de Participation MB comprenait un questionnaire qui invitait les gens à donner leurs commentaires du 8 au 24 janvier 2024. La publicité comprenait une notification directe par courriel aux personnes qui ont déjà participé à la consultation des intervenants. Le gouvernement du Manitoba a fourni un lien sur son site Web pour diriger les gens vers la consultation publique en ligne.

Le questionnaire visait à recueillir les commentaires du public sur les options de tracé routier et d'échangeur présentées pour les cinq segments distincts le long de la RPGC n° 101. Les résultats du questionnaire seront pris en compte dans l'évaluation des options.

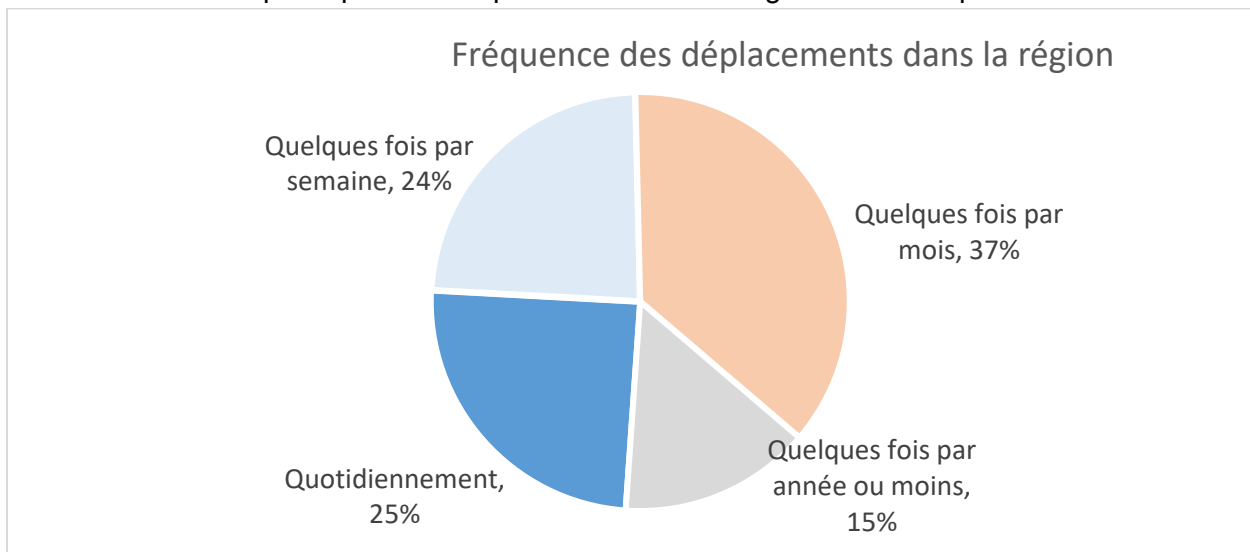
## Ce que nous avons entendu

En tout, 123 personnes ont répondu au questionnaire.

Les répondants étaient invités à indiquer leur lien avec la région, que ce soit à titre de résidents, employés, propriétaires d'entreprises ou propriétaires fonciers. Ils pouvaient, à cet égard, sélectionner plus d'une réponse. Parmi les réponses reçues, 63 % ont indiqué qu'ils étaient résidents de la région, 15 % ont dit qu'ils étaient propriétaires fonciers dans la région, 8 % ont dit qu'ils étaient employés d'entreprises et 4 % ont dit qu'ils étaient propriétaires d'entreprises. Parmi les 11 % qui ont choisi « Autre », la plupart ont indiqué qu'ils empruntaient l'autoroute périphérique nord régulièrement ou à l'occasion.

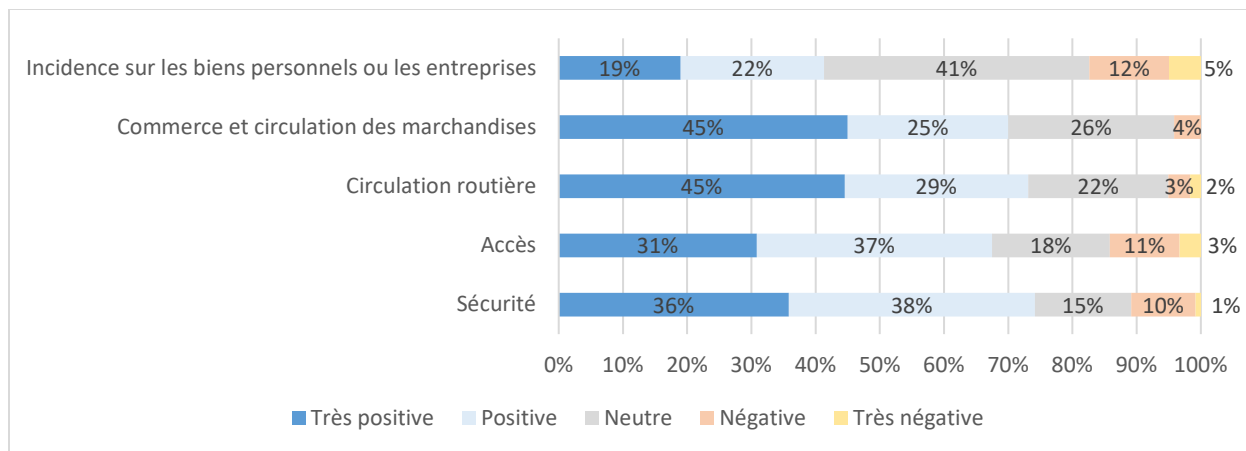


Environ la moitié des répondants se déplacent quotidiennement (25 %) ou quelques fois par semaine (24 %) sur l'autoroute périphérique nord, n'importe où de l'avenue Portage à l'avenue Fermor. Les autres participants se déplacent dans cette région moins fréquemment.



### Présentation de l'incidence personnelle des plans du projet global

Dans l'ensemble, la plupart des répondants ont jugé que le projet était très positif ou positif, sauf lorsqu'ils ont cerné son incidence sur les biens personnels ou les entreprises. Dans ce cas, un nombre plus élevé de répondants a indiqué une incidence neutre (41 %), négative ou très négative (17 %) et seulement 41 % ont indiqué une incidence très positive ou positive. Pour tous les autres critères, les répondants ont indiqué une incidence très positive ou positive, y compris pour le commerce et la circulation des marchandises (70 %), la circulation routière (74 %), l'accès (68 %) et la sécurité (74 %). Il s'agit d'une réponse très positive à l'ensemble du projet.



On a ensuite demandé aux participants de classer chaque option par segment proposé en utilisant les mêmes critères.

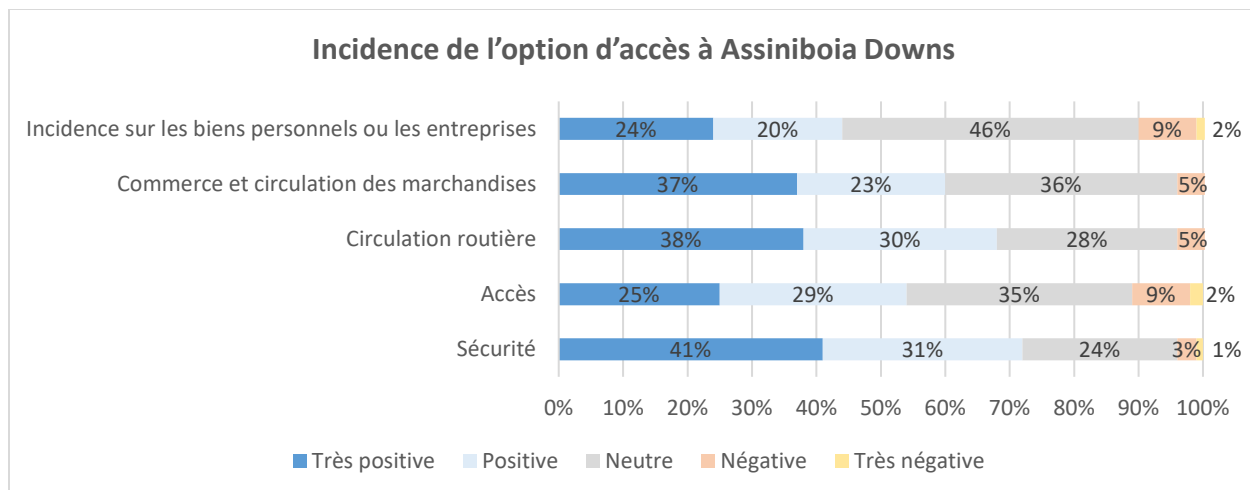
### Segment 1 : RPGC n° 1 Ouest (avenue Portage) jusqu'à la RPGC n° 190 (voie CentrePort Canada)

Le plan à long terme consiste à fermer l'accès existant à la RPGC n° 101 au niveau d'Assiniboia Downs et à le remplacer par un nouvel accès amélioré à partir de l'avenue Saskatchewan. Les répondants ont été interrogés sur l'incidence personnelle de ce changement d'accès.

Dans l'ensemble, les répondants ont accordé une note positive à la conception, sauf lorsqu'ils ont cerné l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises. Dans ce cas, un nombre plus élevé de répondants a indiqué une incidence neutre (58 %). Pour tous les autres critères, les répondants ont indiqué une incidence très positive ou positive, y compris pour la sécurité (72 %), l'accès (54 %), la circulation routière (67 %), le commerce et la circulation des marchandises (60 %).

Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet de cette option peuvent se résumer comme suit :

- Inquiétude quant à la perte d'accès à Assiniboia Downs
- Commentaires indiquant que la configuration actuelle ne justifie pas le coût de la modification
- Une préférence pour le maintien de la sortie en direction ouest via Headingley pour soutenir les entreprises



## Segment 2 : RPGC n° 190 (voie CentrePort Canada) jusqu'à la RPGC n° 6

Les répondants ont été interrogés sur l'incidence personnelle des options d'échangeur suivantes au chemin 63N (avenue Selkirk) et à la RPS n° 221 (chemin Rosser) :

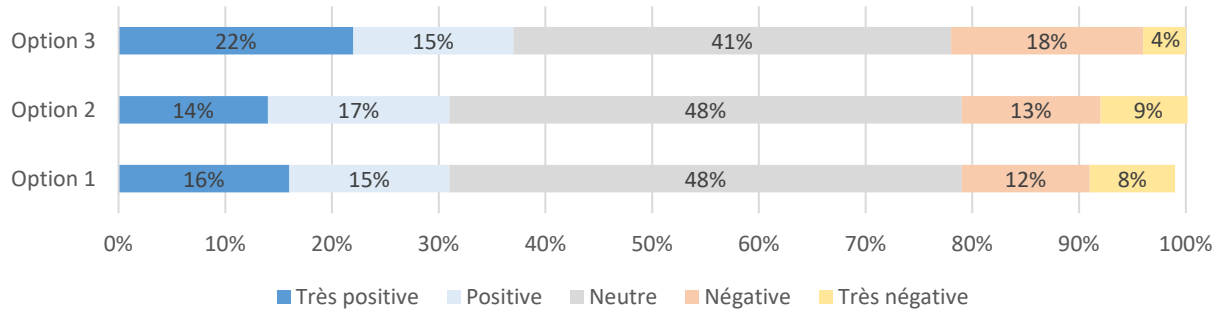
- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en losange au niveau du chemin 63N combiné à un passage supérieur au niveau de la RPS n° 221.
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel au chemin 63N combiné à un passage supérieur à la RPS n° 221.
- L'**option 3** consiste à fermer le chemin 63N et à construire un échangeur en trèfle partiel à la RPS n° 221.

L'option 3 a reçu le plus de cotes positives ou très positives de la part des répondants en ce qui concerne l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (37 %), l'accès (46 %) et l'incidence sur la circulation routière (55 %). L'option 3 a été classée au même niveau que l'option 2 pour ce qui est de l'incidence très positive ou positive sur le commerce et la circulation des marchandises (53 %) et après l'option 1 pour ce qui est de l'incidence très positive ou positive sur la sécurité (59 %).

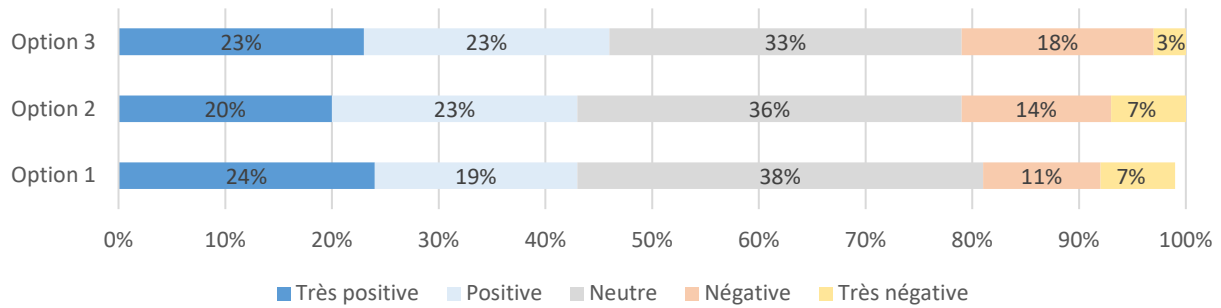
Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet des options concernant le chemin 63N et la RPS n° 221 peuvent se résumer comme suit :

- La sécurité de la configuration existante pourrait être améliorée adéquatement grâce à l'ajout de voies d'accélération et de décélération et à la reconstruction de l'accès transversal
- La configuration actuelle de la RPS n° 221 est adéquate et des améliorations ne sont pas nécessaires
- L'intersection entre le chemin 63N et l'avenue Selkirk n'est pas assez utilisée pour justifier une passerelle supérieure et elle devrait être entièrement fermée
- Préoccupations au sujet de la superficie de terrain touchée par les options proposées
- Préoccupations quant à la façon dont les options tiendront compte de l'accès des services d'urgence et des délais d'intervention

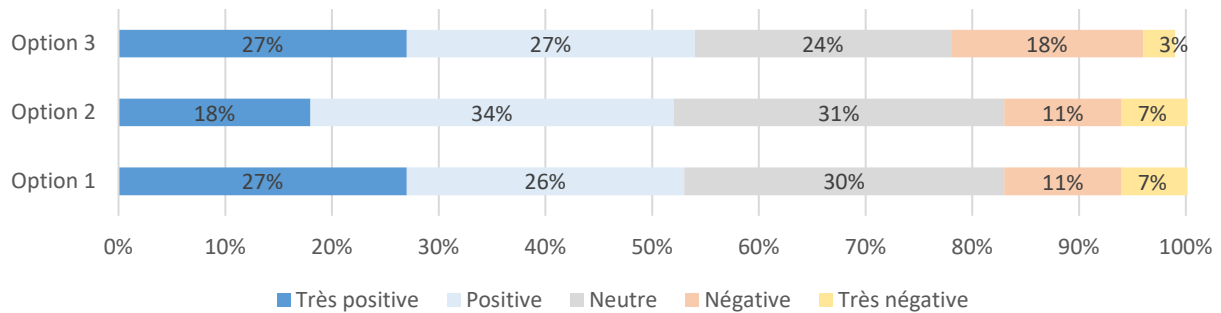
### Incidence des options sur les biens personnels ou les entreprises

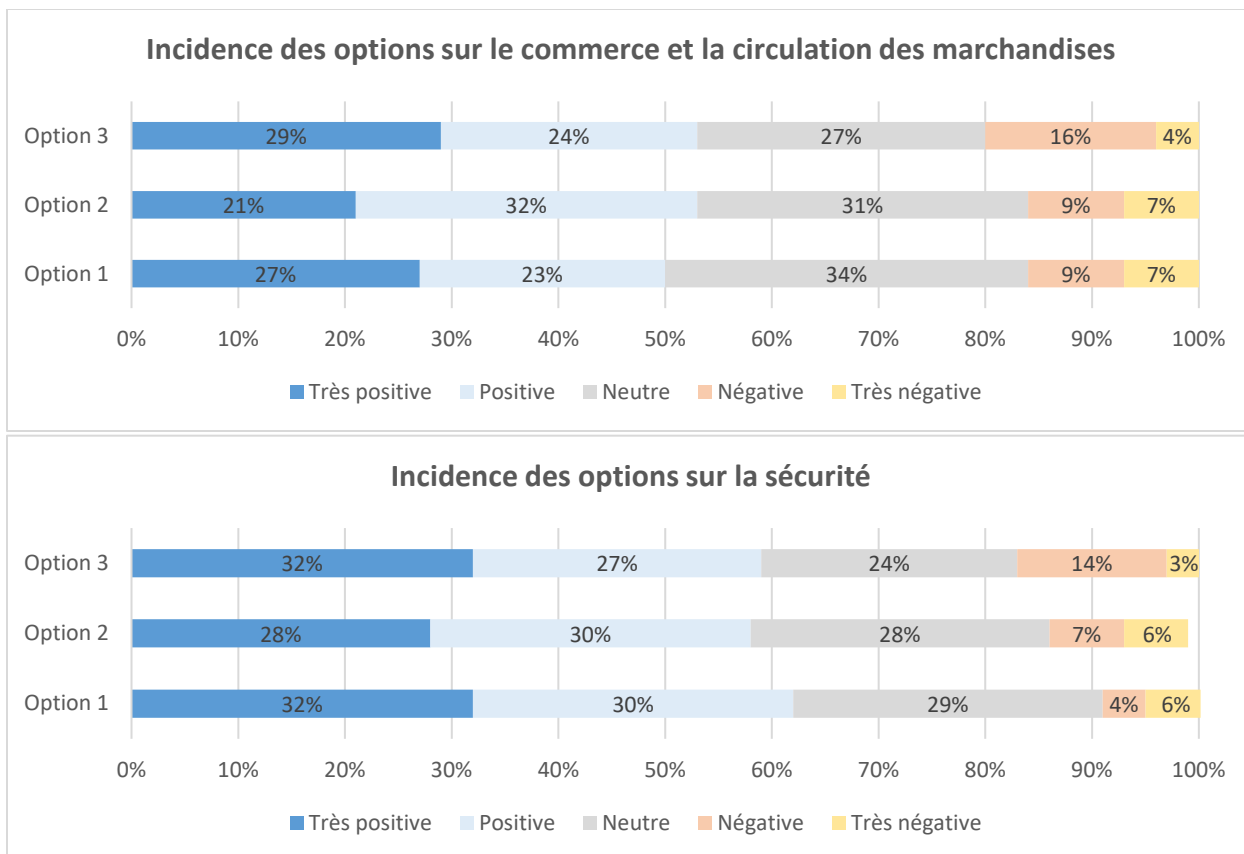


### Incidence des options sur l'accès



### Incidence des options sur la circulation routière





### Segment 3 : RPGC n° 6 jusqu'à la RPS n° 409 (chemin Pipeline)

Le troisième segment comprend la RPGC n° 6 à la RPS n° 409 (chemin Pipeline) et comprend quatre options pour la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon, une option pour la RPGC n° 7 (boulevard Brookside) et une option pour la RPS n° 409 (chemin Pipeline). Les répondants ont été interrogés sur l'incidence personnelle des options d'échangeur à la RPGC n° 6 et au chemin Sturgeon, à la RPGC n° 7 et à la RPS n° 409.

#### Incidence personnelle des options pour la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon

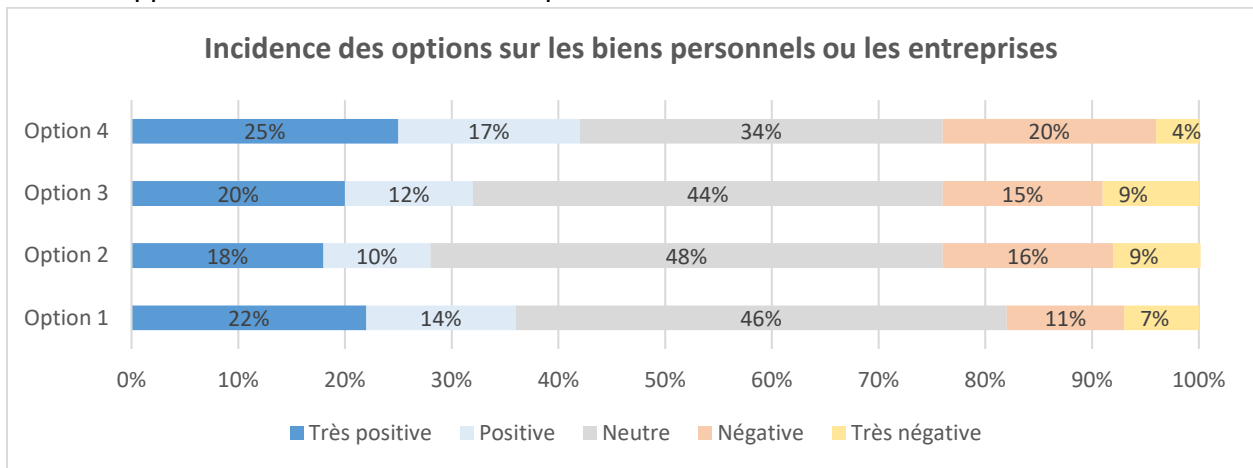
Pour la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon, les options sont les suivantes :

- **L'option 1** consiste à construire un seul échangeur en losange situé entre la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon, relié à un rond-point avec un passage supérieur ferroviaire au niveau de la voie ferrée Prairie Dog Central.
- **L'option 2** consiste à construire un échangeur en losange situé à l'ouest du chemin Sturgeon, combiné à un échangeur en trèfle partiel avec passage supérieur ferroviaire au sud de la RPGC n° 6.
- **L'option 3** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel situé à l'ouest du chemin Sturgeon, combiné à un échangeur en trèfle partiel avec passage supérieur ferroviaire au sud de la RPGC n° 6.
- **L'option 4** consiste à fermer le chemin Sturgeon et à construire un échangeur en trèfle partiel avec passage supérieur ferroviaire au sud-est de la RPGC n° 6.

Bien que toutes les options aient reçu une très bonne cote, les répondants ont classé en tête la conception de l'option 4 avec une incidence positive ou très positive pour tous les critères pour l'emplacement entre la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon. Plus précisément, l'option 4 a reçu des cotes très positives ou positives par 42 % des répondants pour ce qui est de l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises, 62 % pour ce qui est de l'incidence sur la sécurité, 51 % pour ce qui est de l'incidence sur l'accès, 57 % pour ce qui est de l'incidence sur la circulation et 59 % pour ce qui est de l'incidence sur le commerce et la circulation des marchandises.

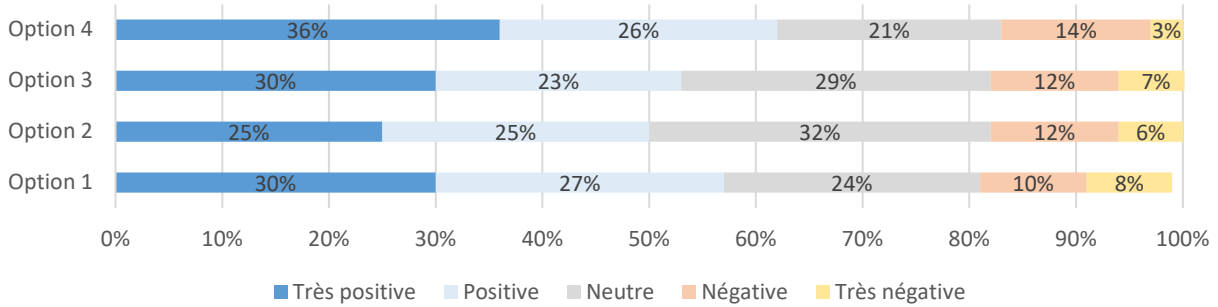
Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet des options pour la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon peuvent se résumer comme suit :

- L'option 4 pour la RPGC n° 6 et le chemin Sturgeon est supérieure parce qu'elle ne réachemine pas la circulation au nord de la RPGC n° 6
- L'accès à la RPGC n° 101 à partir du chemin Sturgeon est inutile et devrait être supprimé, car il existe un accès à partir de la RPGC n° 6 et de la RPGC n° 7

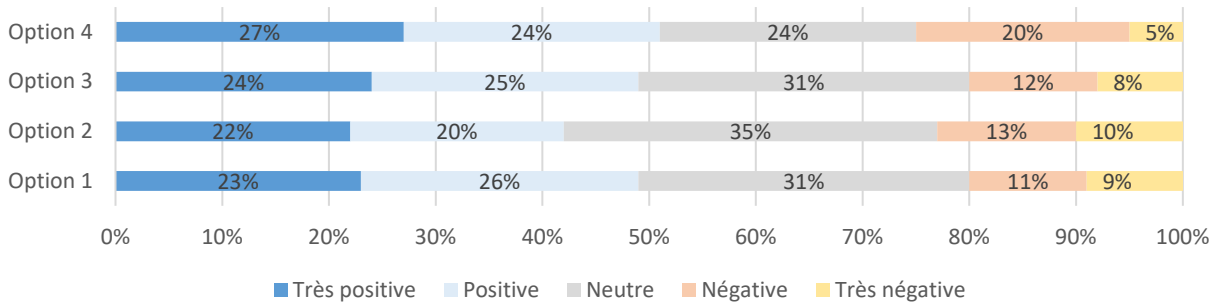




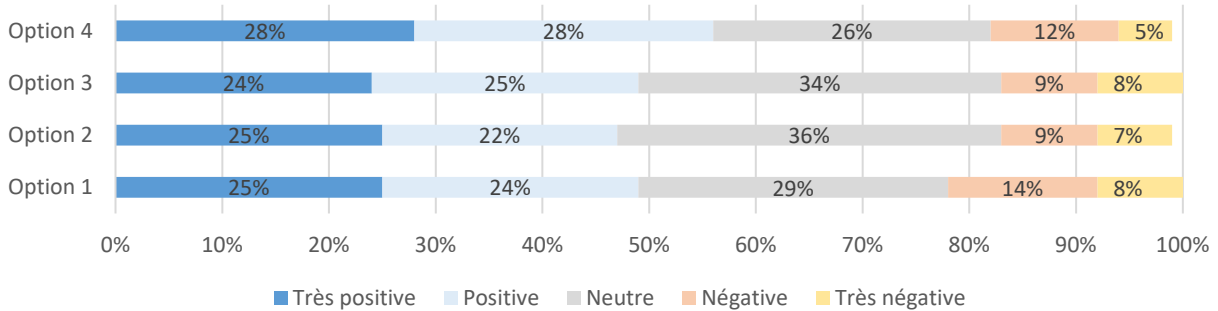
### Incidence des options sur la sécurité



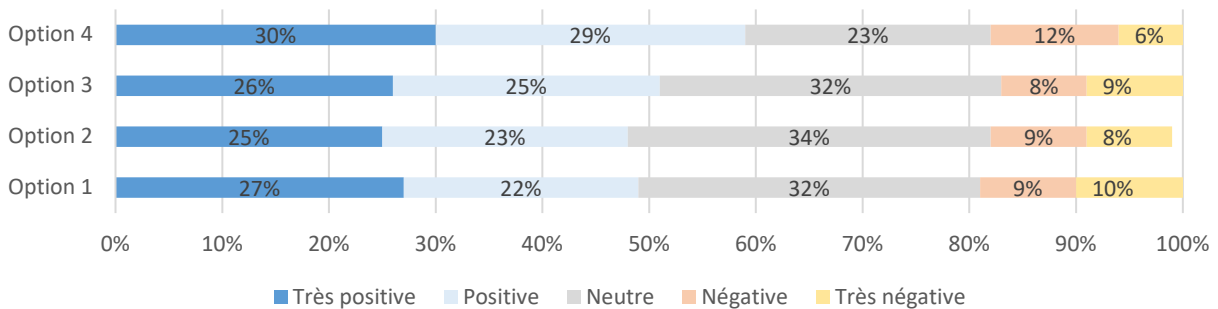
### Incidence des options sur l'accès



### Incidence des options sur la circulation routière



### Incidence des options sur le commerce et la circulation des marchandises

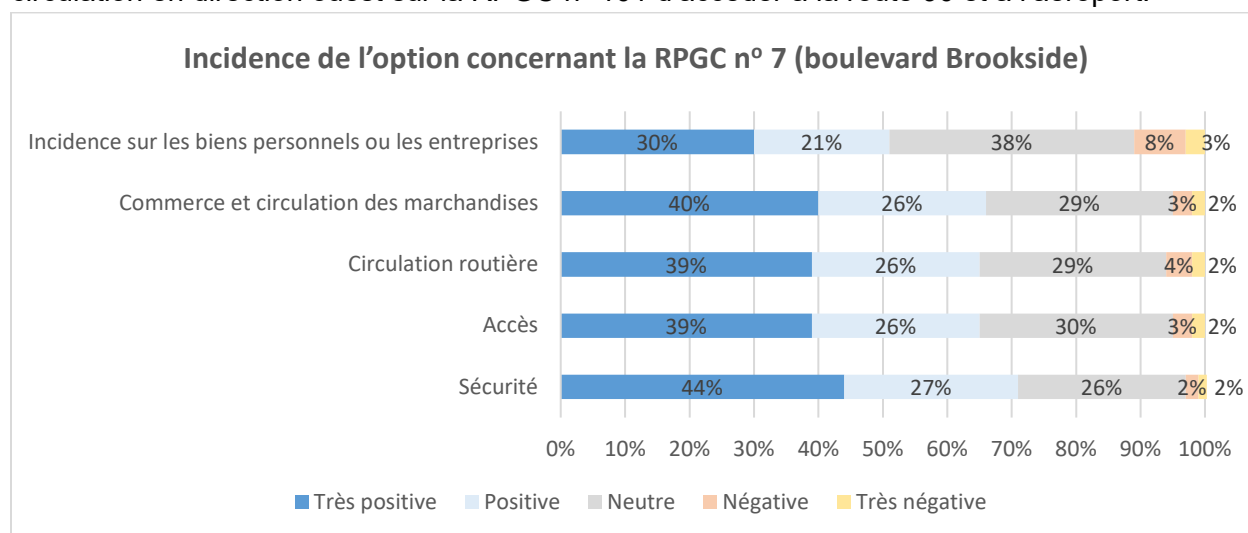


### Incidence personnelle de l'option concernant la RPGC n° 7 (boulevard Brookside)

À la hauteur de la RPGC n° 7 (boulevard Brookside), il est prévu de construire un échangeur semi-direct.

Dans l'ensemble, les répondants ont indiqué que l'incidence était très positive ou positive pour tous les critères, y compris l'incidence sur la sécurité (72 %), l'accès (65 %), la circulation routière (65 %), le commerce et la circulation des marchandises (66 %) et les biens personnels ou les entreprises (51 %) pour l'emplacement de la RPGC n° 7 (boulevard Brookside).

D'autres commentaires des répondants au sujet de la configuration proposée pour la RPGC n° 7 (boulevard Brookside) indiquent qu'il sera plus sécuritaire et plus facile pour la circulation en direction ouest sur la RPGC n° 101 d'accéder à la route 90 et à l'aéroport.



### Incidence personnelle de l'option concernant la RPS n° 409 (chemin Pipeline)

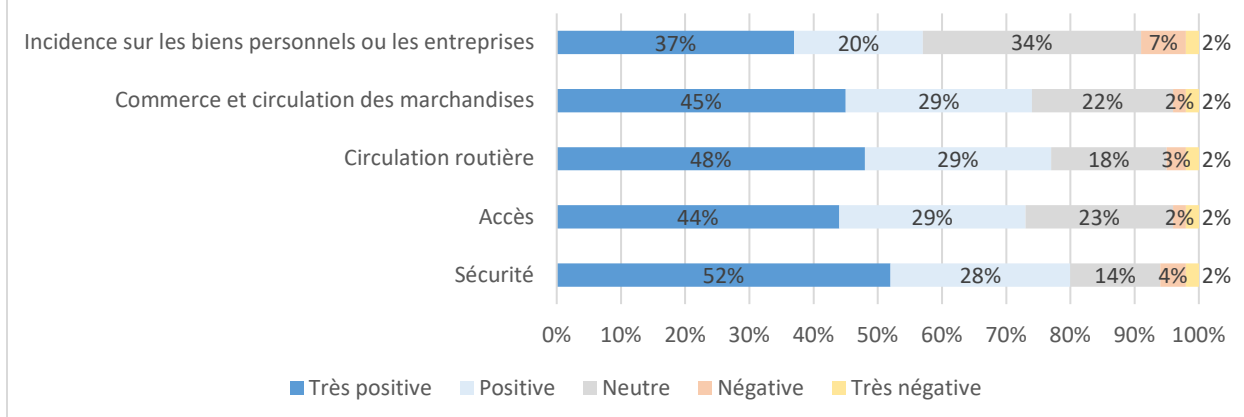
À la hauteur de la RPS n° 409 (chemin Pipeline), il est prévu de construire un échangeur en losange.

Dans l'ensemble, les répondants ont indiqué que l'incidence était très positive ou positive pour tous les critères, y compris l'incidence sur la sécurité (80 %), l'accès (73 %), la circulation routière (77 %), le commerce et la circulation des marchandises (74 %) et les biens personnels ou les entreprises (57 %) pour l'emplacement de la RPS n° 409 (chemin Pipeline).

Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet de la configuration proposée pour la RPS n° 409 (chemin Pipeline) peuvent se résumer comme suit :

- La configuration actuelle du chemin Pipeline soulève un problème de sécurité et des améliorations sont nécessaires immédiatement.
- Une solution facile consisterait à fermer l'accès à la RPGC n° 101 à partir du chemin Pipeline et à détourner la circulation vers le boulevard Brookside.

### Incidence de l'option concernant la RPS no 409 (chemin Pipeline)



### Segment 4 : RPGC n° 8 (rue McPhillips) jusqu'à la RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière)

Le quatrième segment comprend la RPGC n° 8 (rue McPhillips) jusqu'à la RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière) et comprend trois options pour la RPGC n° 8 (rue McPhillips) et deux options pour la RPGC n° 9 (rue Main) et la RPS n° 204 (autoroute Henderson). Les répondants ont été interrogés sur l'incidence personnelle des options d'échangeur à la RPGC n° 8 (rue McPhillips) et l'emplacement combiné de la RPGC n° 9 (rue Main) et de la RPS n° 204 (autoroute Henderson).

#### Incidence personnelle des options concernant la RPGC n° 8 (rue McPhillips)

Pour la RPGC n° 8 (rue McPhillips), les options sont les suivantes :

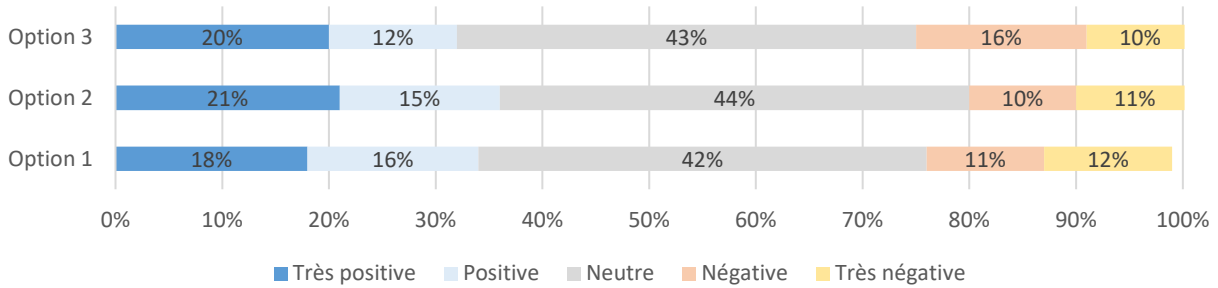
- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en losange
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel
- L'**option 3** consiste à construire un échangeur en losange divergent

Les trois options ont été classées de la même façon par les répondants pour tous les critères, mais l'option 2 a été jugée meilleure dans l'ensemble. L'option 2 a reçu le plus de cotes positives ou très positives en ce qui concerne l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (36 %) et l'accès (49 %); elle est égale à l'option 1 dans le classement le plus élevé en ce qui concerne la sécurité (52 %); elle est derrière l'option 3 (par 1 %) pour ce qui est de l'incidence sur la circulation routière (43 %); et derrière l'option 1 (par 3 %) pour ce qui est de l'incidence sur le commerce et la circulation des marchandises (43 %).

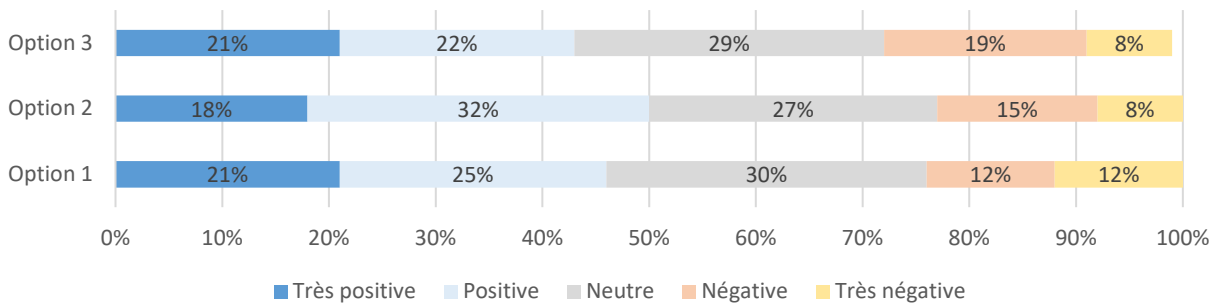
Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet des trois options pour la RPGC n° 8 (rue McPhillips) peuvent se résumer comme suit :

- La configuration existante à cet emplacement est suffisante et il serait bien trop coûteux de la remplacer
- Il serait préférable de concentrer la circulation sur la RPGC n° 8 plutôt que sur la RPGC n° 9 (où la circulation des piétons et des cyclistes est plus dense)

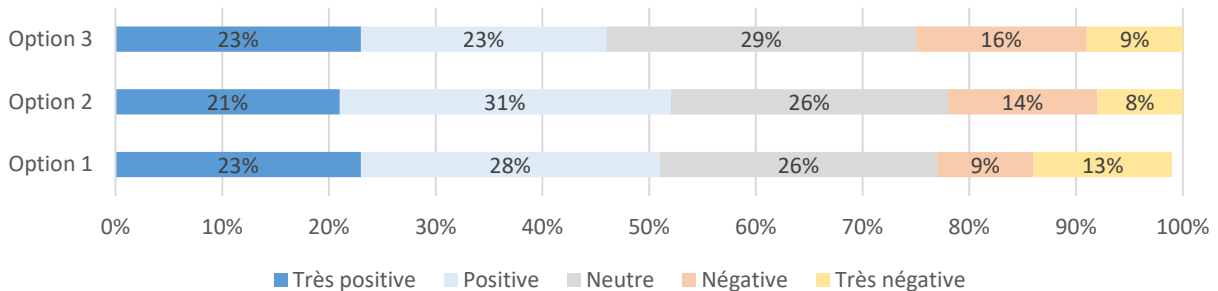
### Incidence des options sur les biens personnels ou les entreprises



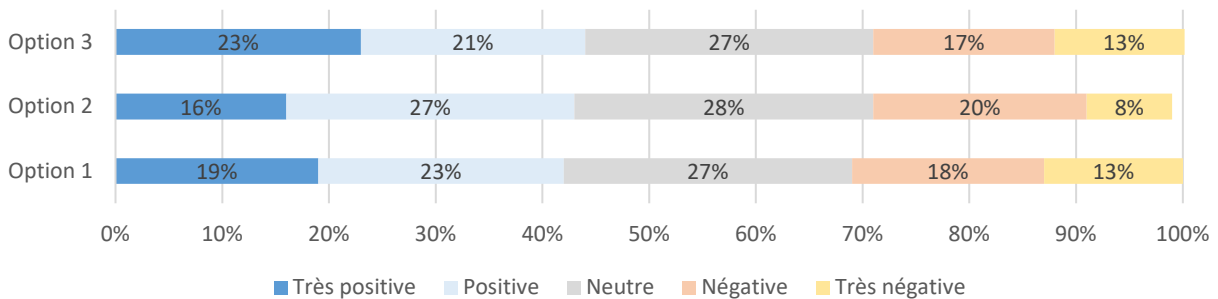
### Incidence des options sur l'accès

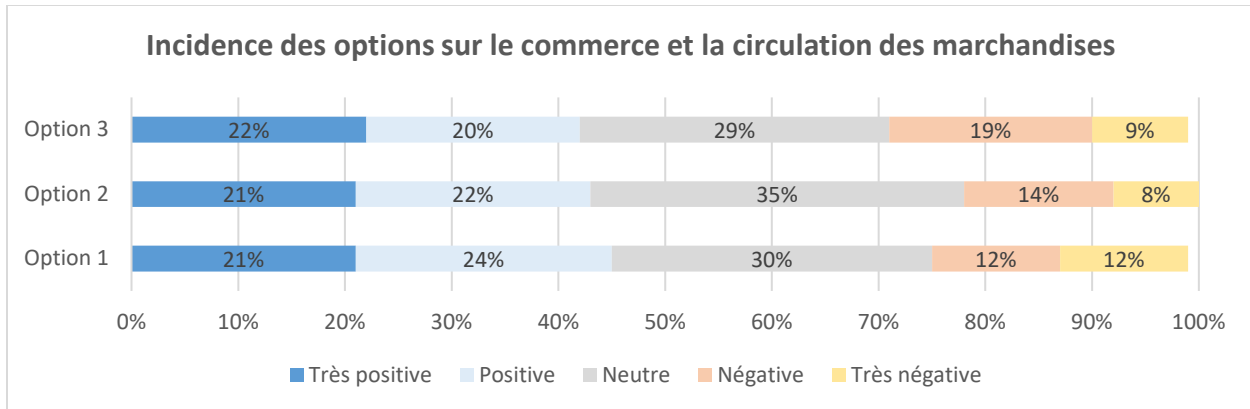


### Incidence des options sur la sécurité



### Incidence des options sur la circulation routière





### **Incidence personnelle des options concernant la RPGC n° 9 (rue Main) et la RPS n° 204 (autoroute Henderson)**

Pour l'emplacement combiné de la RPGC n° 9 (rue Main) et la RPS n° 204 (autoroute Henderson) :

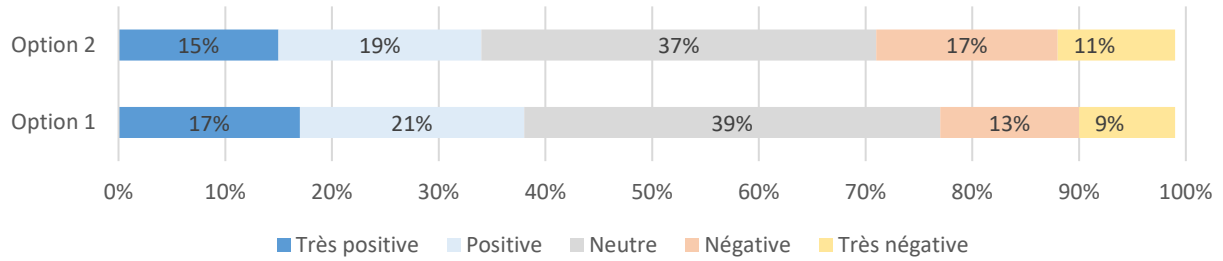
- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en trèfle à la RPGC n° 9 combiné à un échangeur en trèfle partiel allongé à la RPS n° 204.
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel à la RPGC n° 9 et un échangeur en trèfle partiel à la RPS n° 204.

Dans l'ensemble, l'option 1 a reçu le plus de cotes très positives ou positives de la part des répondants pour tous les critères, y compris l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (38 %), la sécurité (61 %), l'accès (57 %), la circulation routière (57 %) et le commerce et la circulation des marchandises (58 %).

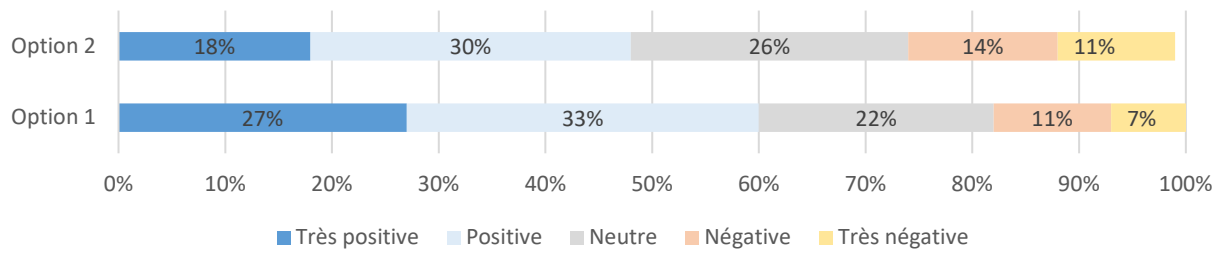
Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet des deux options pour la RPGC n° 9 (rue Main) et la RPS n° 204 (route Henderson) peuvent se résumer comme suit :

- Des barrières acoustiques sont souhaitées pour les zones résidentielles adjacentes à la RPGC n° 9
- Le désir d'offrir des liaisons de transport actif adéquates au-dessus de la rivière et sur la RPGC n° 9, car les terres environnantes sont principalement à usage résidentiel
- La fermeture du chemin Sperring aura une incidence importante sur les routes locales adjacentes qui n'ont pas été conçues pour recevoir une circulation plus dense
- Il ne faut pas évaluer les options uniquement en fonction de leurs coûts et de l'expérience des automobilistes; il faut également veiller à tenir compte de l'incidence sur la communauté locale

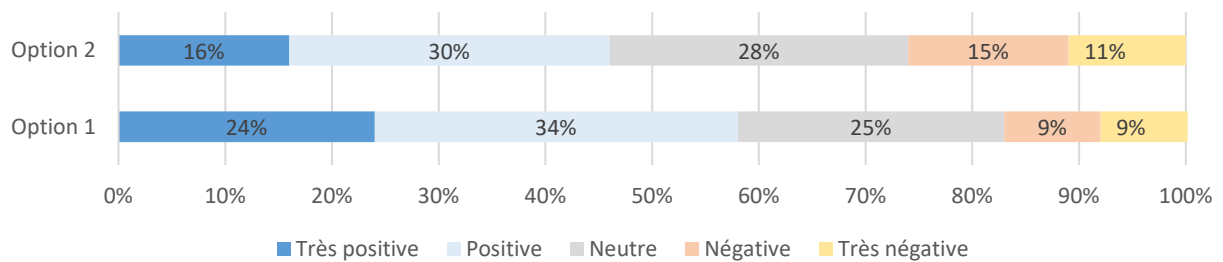
### Incidence des options sur les biens personnels ou les entreprises

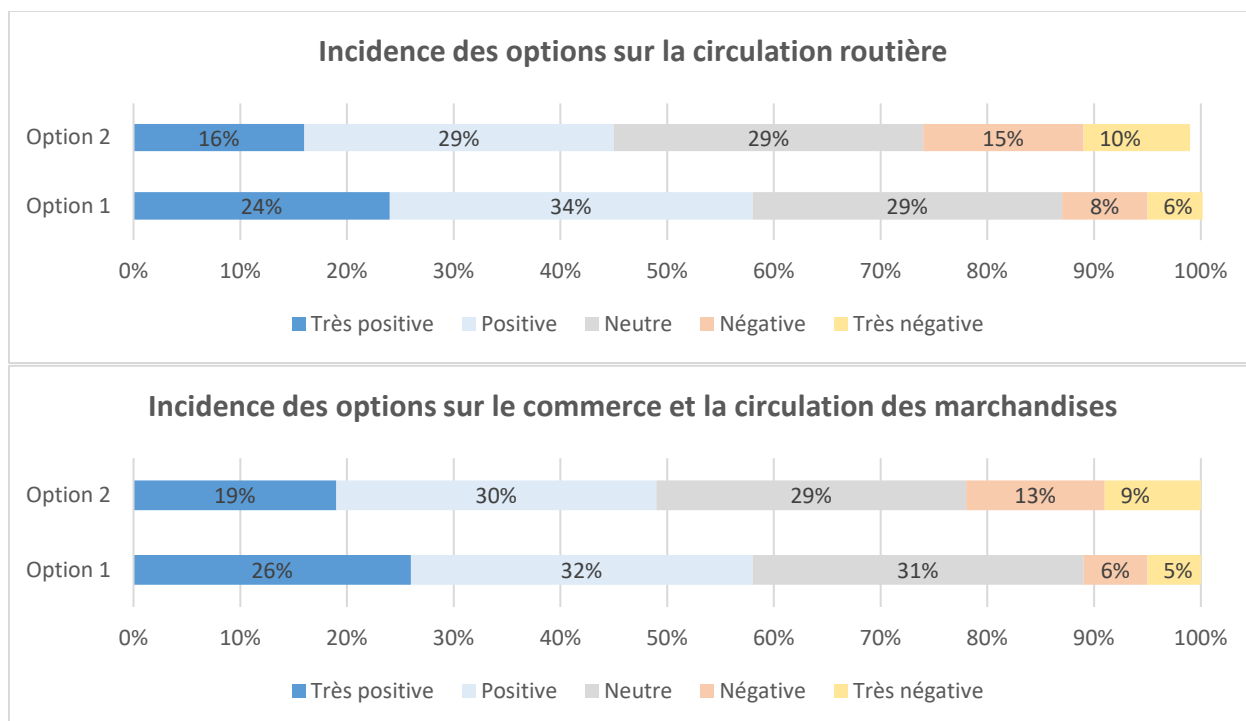


### Incidence des options sur la sécurité



### Incidence des options sur l'accès





## Segment 5 : RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière) jusqu'à la RPGC n° 1E (avenue Fermor)

Le segment cinq s'étend de l'est de la RPGC n° 59 (boulevard Lagimodière) à la RPGC n° 1E (avenue Fermor) et comprend deux options pour le chemin Wenzel, deux options pour le chemin Gunn et trois options pour la RPGC n° 15 (chemin Dugald). Les répondants ont été interrogés sur l'incidence personnelle des options d'échangeur aux chemins Wenzel et Gunn et à la RPGC n° 15 (chemin Dugald).

### Incidence personnelle des options pour le chemin Wenzel

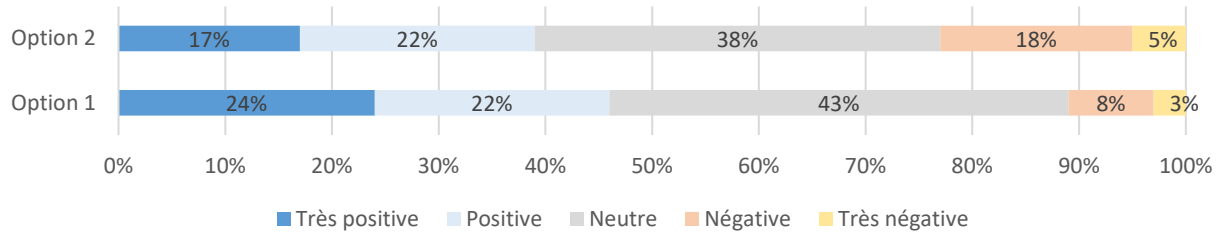
Les options pour le chemin Wenzel sont les suivantes :

- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en losange
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel

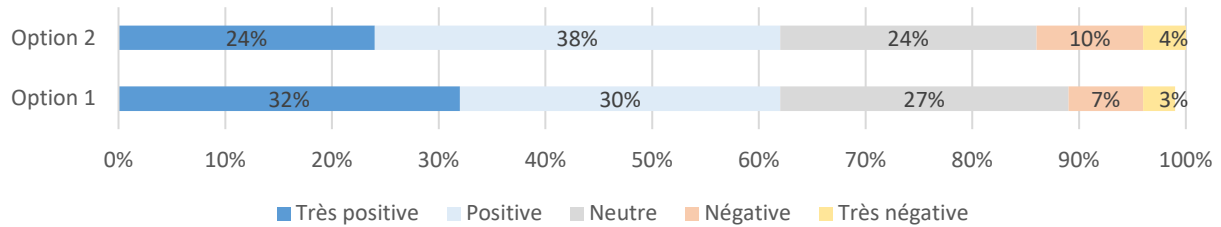
Dans l'ensemble, l'option 1 a reçu le plus de cotes très positives ou positives de la part des répondants pour tous les critères, y compris l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (46 %), la sécurité (63 %), l'accès (64 %), la circulation routière (66 %) et le commerce et la circulation des marchandises (64 %).

Parmi les autres commentaires des répondants au sujet des deux options pour le chemin Wenzel, mentionnons le fait que le chemin Wenzel devrait être laissé tel qu'il est ou fermé à la RPGC n° 101.

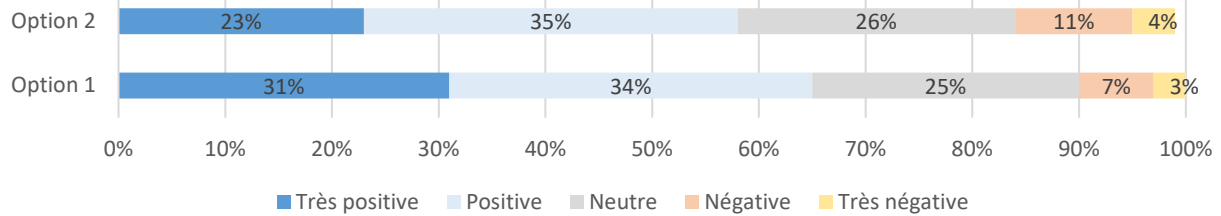
### Incidence des options sur les biens personnels ou les entreprises



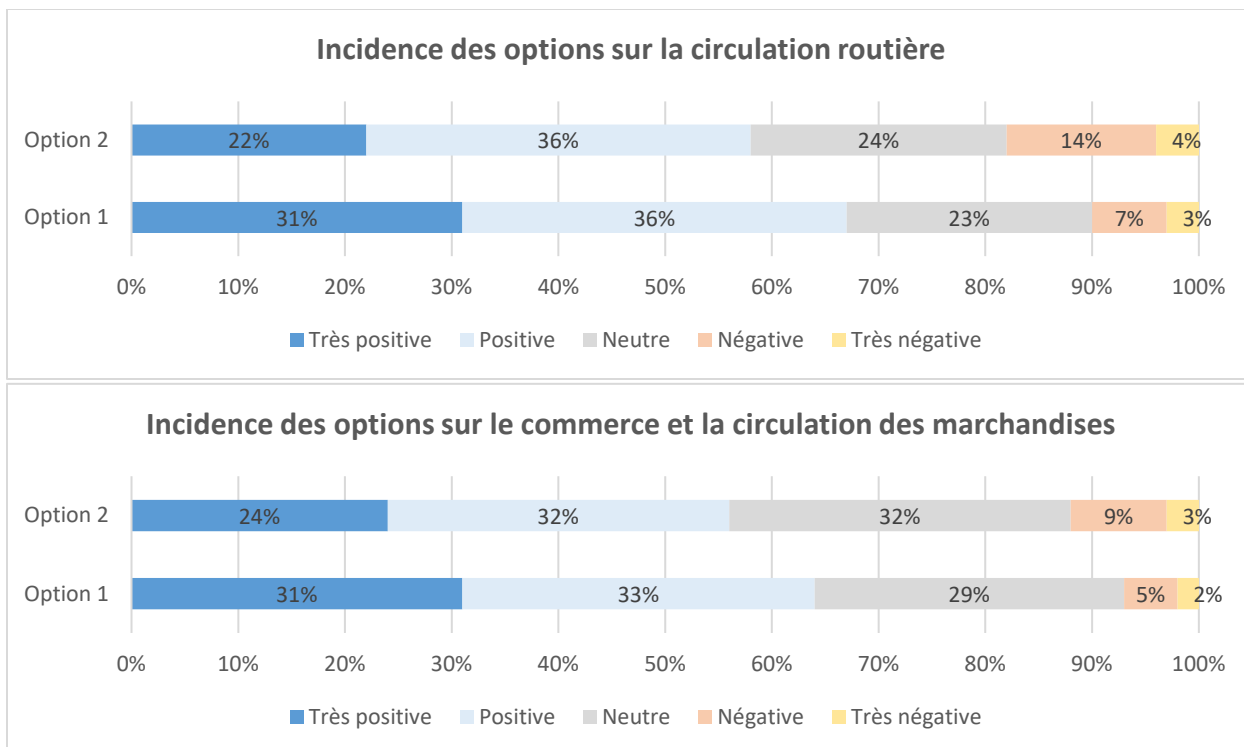
### Incidence des options sur la sécurité



### Incidence des options sur l'accès







## Incidence personnelle des options pour le chemin Gunn

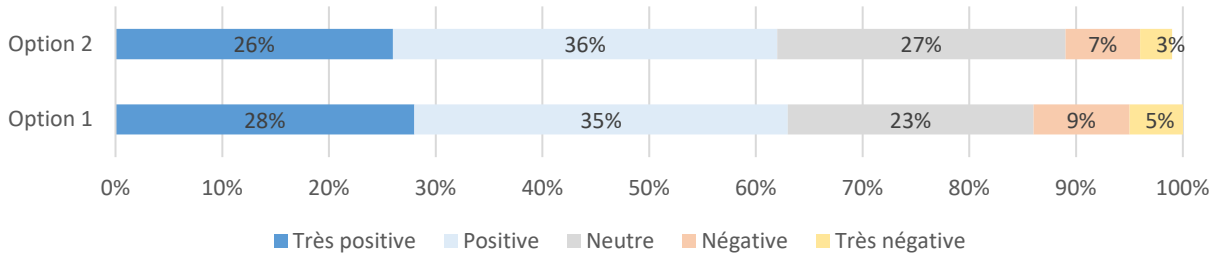
Les options pour le chemin Gunn sont les suivantes :

- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en losange
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel

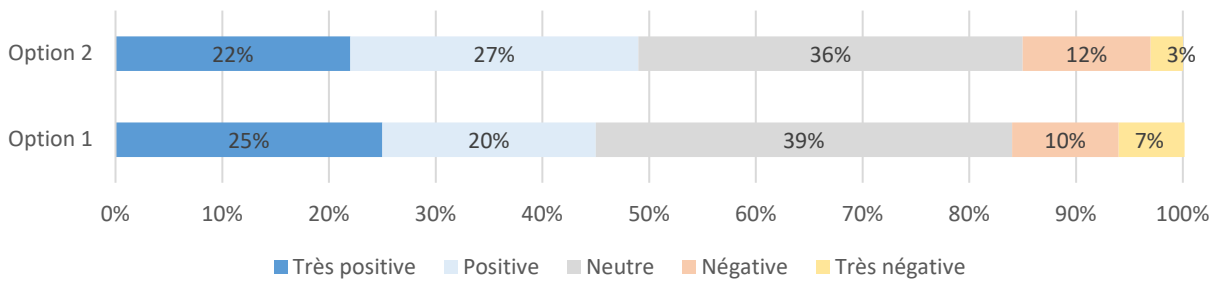
Dans l'ensemble, l'option 2 a reçu le plus de cotes très positives ou positives de la part des répondants, à l'exception de l'incidence sur l'accès (62 %), qui était légèrement inférieure à l'option 1 (63 %). Pour tous les autres critères, l'option 2 s'est classée en tête, y compris en ce qui concerne l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (49 %), la sécurité (65 %), la circulation routière (65 %) et le commerce et la circulation des marchandises (63 %).

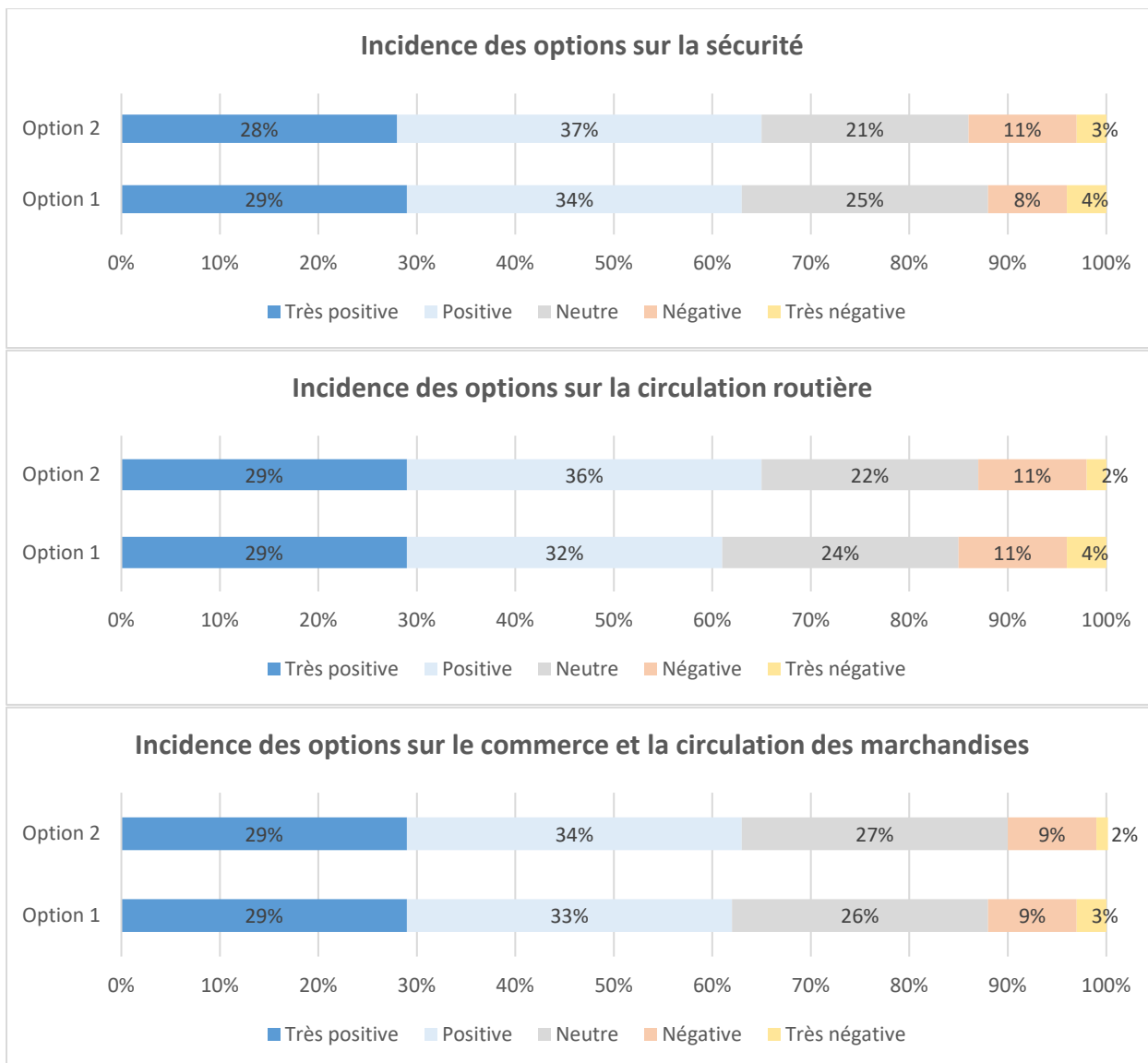
Parmi les autres commentaires des répondants au sujet des deux options pour le chemin Gunn, mentionnons qu'un lien de transport actif au-dessus de la RPGC n° 101 vers le sentier Duff Roblin devrait être prévu.

### Incidence des options sur l'accès



### Incidence des options sur les biens personnels ou les entreprises





### Incidence personnelle des options pour la RPGC n° 15 (chemin Dugald)

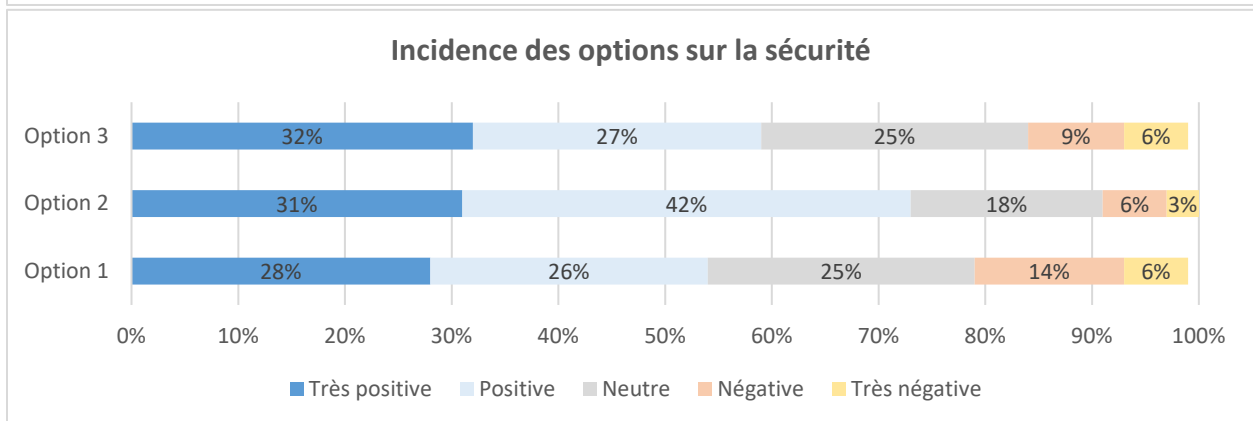
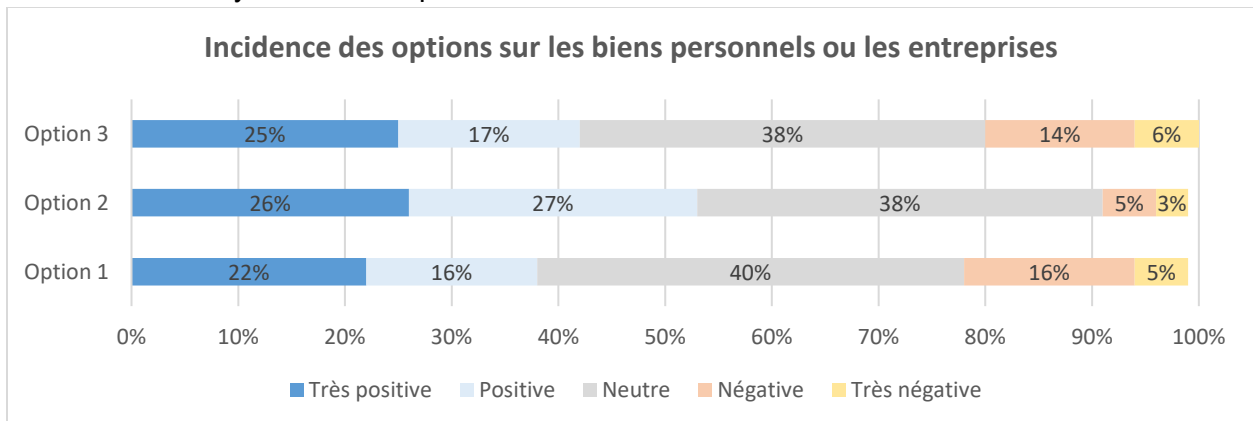
Les options pour la RPGC n° 15 (chemin Dugald) sont les suivantes :

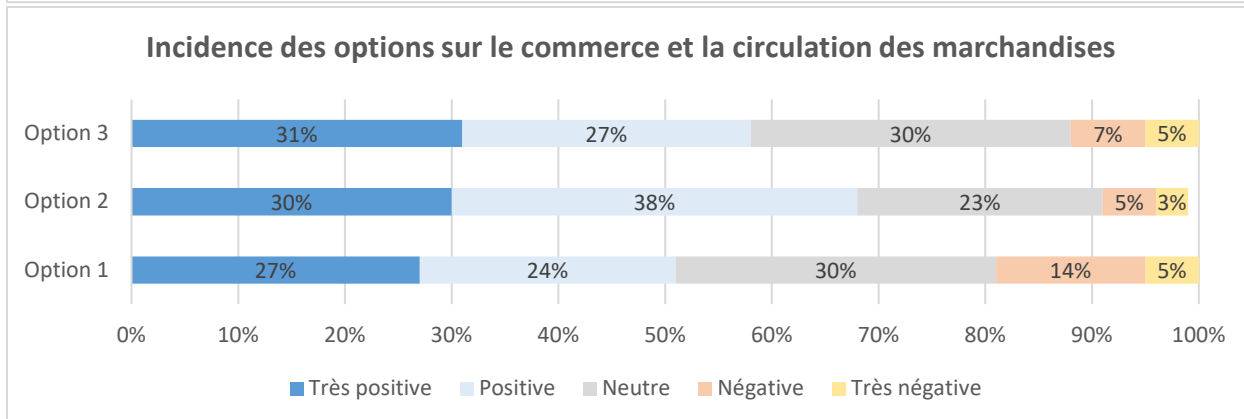
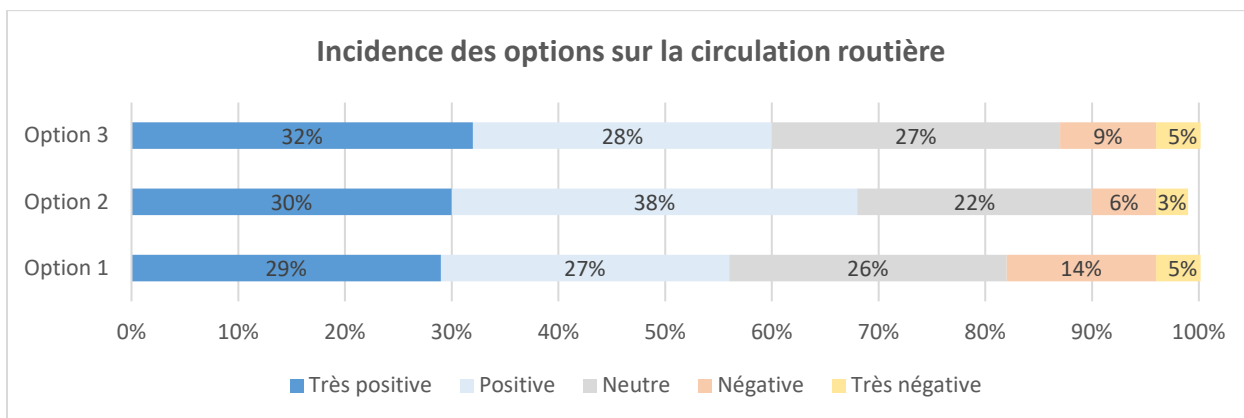
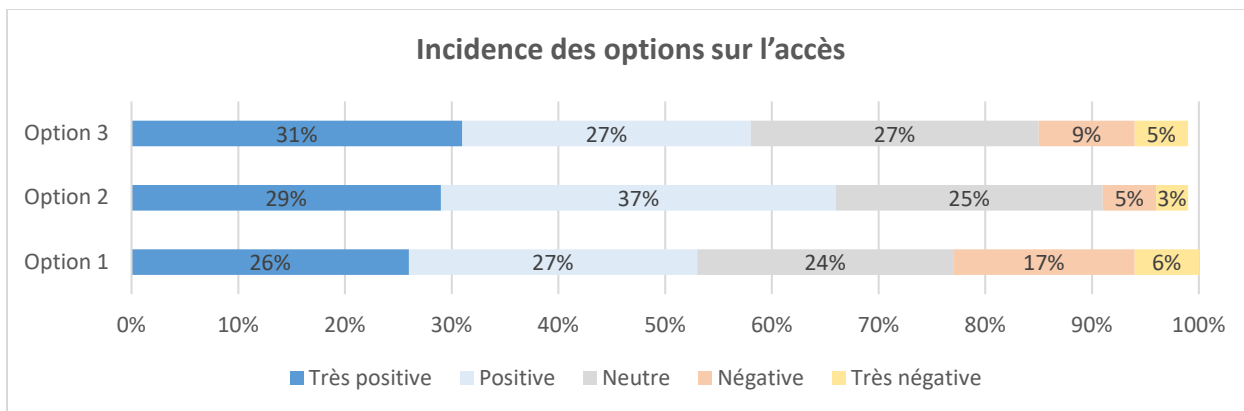
- L'**option 1** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel combiné à un passage inférieur ferroviaire
- L'**option 2** consiste à construire un échangeur en trèfle partiel combiné à un passage supérieur ferroviaire
- L'**option 3** consiste à construire un échangeur en losange vers le sud combiné à un passage supérieur ferroviaire

Dans l'ensemble, l'option 2 a reçu le plus de cotes très positives ou positives de la part des répondants pour tous les critères, y compris l'incidence sur les biens personnels ou les entreprises (54 %), la sécurité (73 %), l'accès (66 %), la circulation routière (68 %) et le commerce et la circulation des marchandises (68 %).

Les commentaires supplémentaires des répondants au sujet des trois options pour la RPGC n° 15 (chemin Dugald) peuvent se résumer comme suit :

- L'option 1 pour la RPGC n° 15 n'est pas privilégiée, car elle semble avoir plus d'effets négatifs que les options 2 et 3.
- Pour remplacer les intersections existantes à niveau, il faudrait prioriser les échangeurs, surtout à la RPGC n° 15 (chemin Dugald), car cette route traverse les principales voies ferrées du CN.
- Commentaires indiquant que les répercussions négatives sur le secteur résidentiel de Canterbury Park sont importantes





## Projet global – Commentaires supplémentaires

Tous les répondants ont eu la possibilité de fournir des commentaires supplémentaires sur l'ensemble du projet. Les commentaires peuvent se résumer comme suit :

- Le calendrier et l'ordre de priorité des améliorations apportées aux échangeurs ne sont pas clairs
- Il faut accorder la priorité aux zones où des améliorations de la sécurité sont nécessaires et à celles où le taux d'accidents est plus élevé
- Le bruit demeure une préoccupation importante pour les secteurs résidentiels

- La justification de tous les échangeurs proposés n’est pas claire – chacun des emplacements est coûteux et, dans certains cas, le projet nécessite une superficie de terrain importante
- Dans l’ensemble, la conception et l’objectif de l’étude sont en conflit avec les efforts d’atténuation des changements climatiques – la nécessité de modifier les modes de déplacement et d’encourager le transport actif est également importante
- Le matériel de présentation était technique et difficile à comprendre

## Prochaines étapes

Les renseignements recueillis dans le cadre du questionnaire de Participation MB, ainsi que les commentaires supplémentaires fournis par les intervenants, les propriétaires fonciers et le public dans le cadre du processus global de consultation publique, serviront à choisir l’option privilégiée pour chaque emplacement d’échangeur. Les options privilégiées retenues seront présentées aux intervenants et au public à l’automne 2024.

## Offre active en action

Le présent document est disponible dans un autre format sur demande. Veuillez envoyer un courriel à l’adresse :  
pmb@gov.mb.ca

## Avez-vous des questions?

Meagan Boles  
Responsable de la participation des intervenants et du public  
204 259-1628  
Meagan.Boles@wsp.com