

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

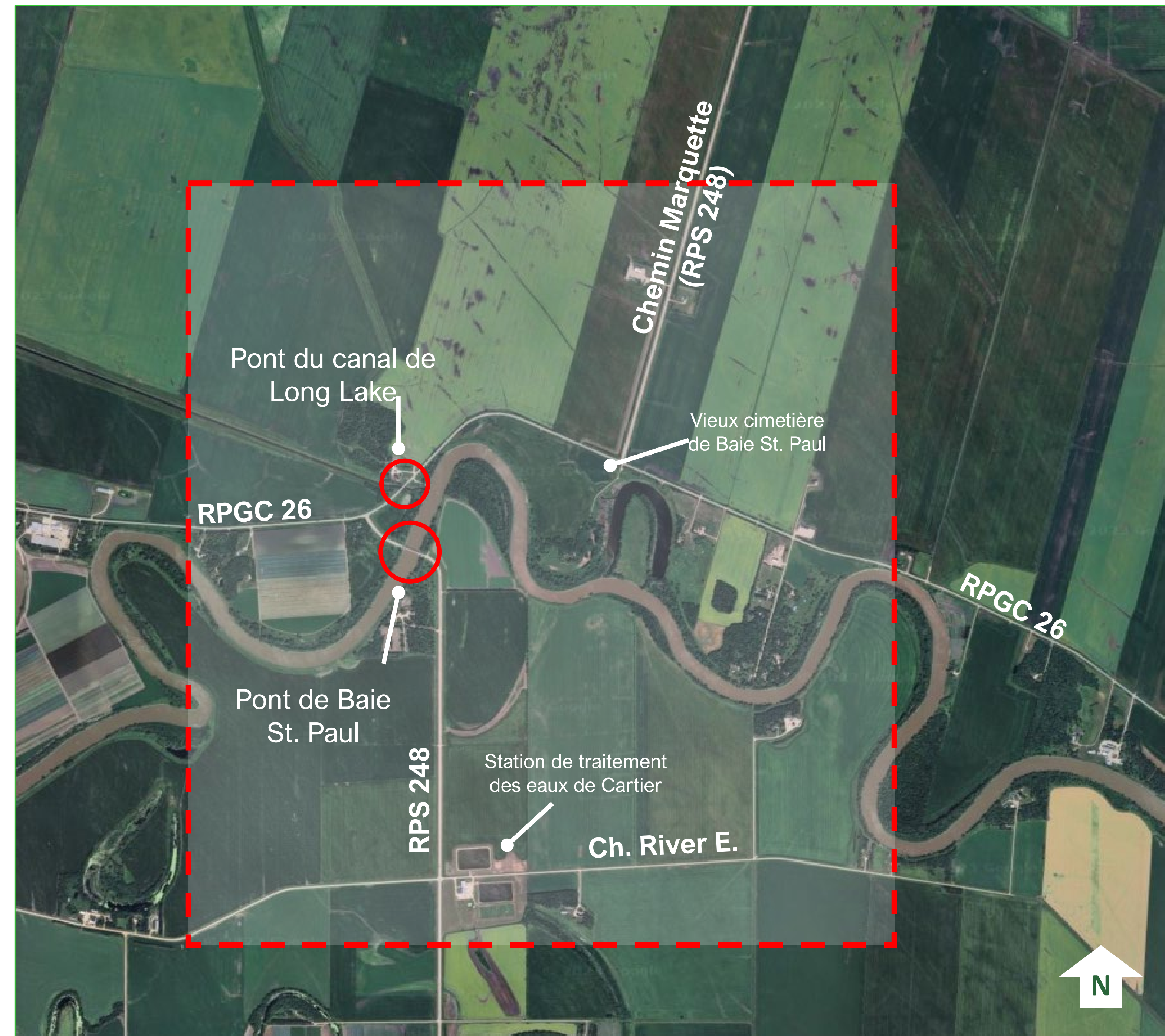
PHASE 2 DE LA MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES
FÉVRIER 2024

Manitoba 

Bienvenue!

2

- Merci de participer à l'étude préliminaire d'aménagement de nouvelles structures enjambant la rivière Assiniboine et le canal de Long Lake, et du nouveau tracé de la RPGC 26 et de la RPS 248.
- L'image ci-contre montre la zone que vise l'étude.
- Les prochaines diapositives présentent un survol du processus d'examen et de ses objectifs.
- Cette consultation vise à :
 - Présenter un état des lieux du projet;
 - Donner aux intervenants l'occasion de fournir des informations préalables à la sélection du tracé privilégié;
 - Fournir des informations importantes à l'égard des prochaines étapes du projet.



Équipe de projet

3



Transport et infrastructure Manitoba

Maître de l'ouvrage

Colin Spikula, gestionnaire de projet



WSP

Ingénieur-conseil

Jim Lukashenko, gestionnaire de projet - WSP



Landmark Planning & Design

Consultation du public et mobilisation des parties prenantes

Donovan Toews, responsable de la consultation du public

Contexte

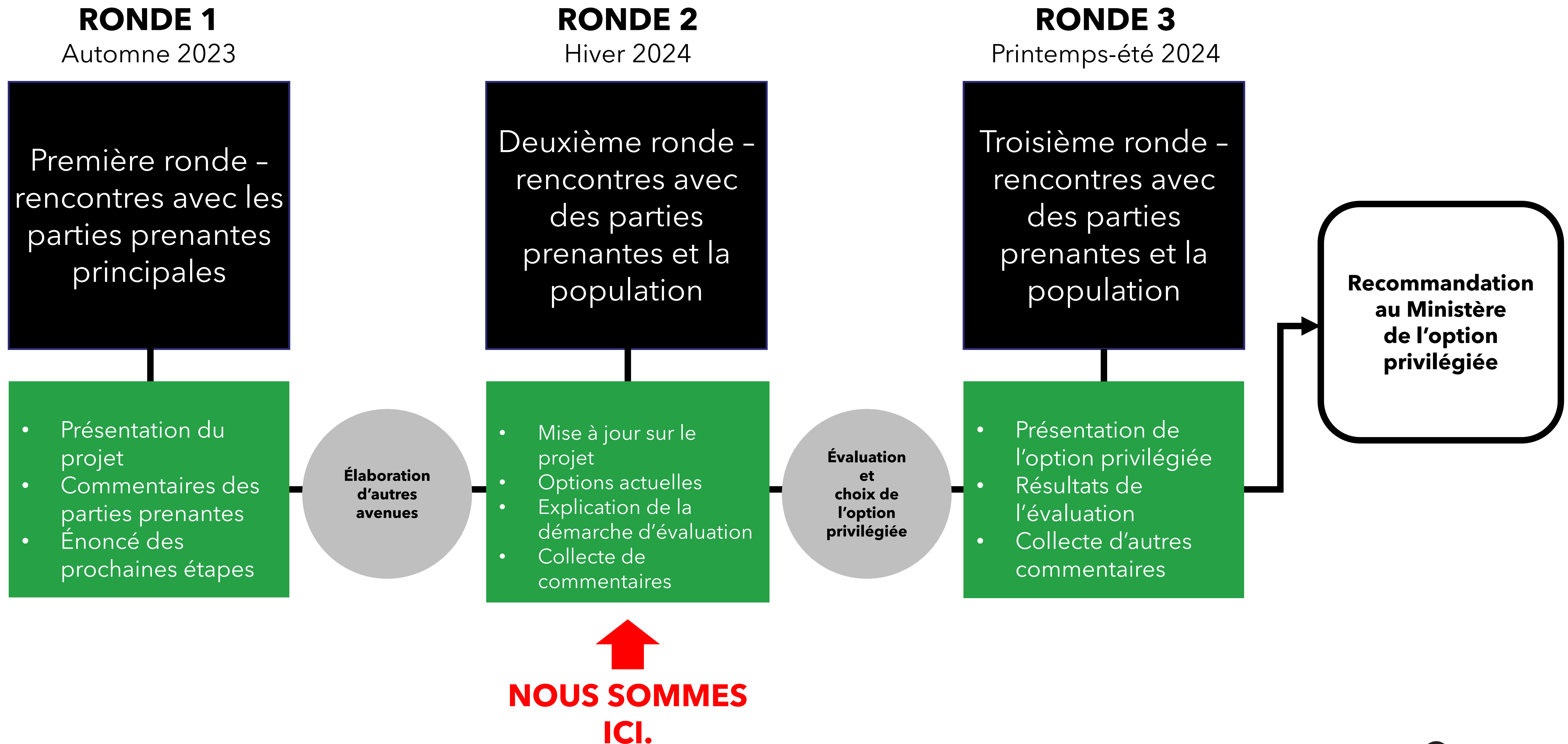
4

- Le projet vise à préparer un concept d'aménagement pour remplacer les vieilles structures enjambant la rivière Assiniboine et le canal de Long Lake, et à améliorer le tracé de la RPGC 26 et de la RPS 248.
- L'actuel pont à treillis qui enjambe la rivière Assiniboine date de 1948, et le pont en bois du canal de Long Lake, de 1928. Les deux ponts approchent de la fin de leur vie utile et doivent être remplacés.
- Cette étude s'échelonnera sur 12 à 18 mois et sera suivie d'une étude d'aménagement approfondie afin de déterminer une option privilégiée.



Processus de mobilisation

Le schéma ci-dessous illustre le processus de mobilisation :



Les parties prenantes

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

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



Éléments à considérer

7

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

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

Ce qu'ont dit les parties prenantes

8

Lors de la première ronde de séances de mobilisation des intervenants, en novembre et décembre 2023, les participants ont formulé un certain nombre de commentaires, dont les suivants. Ces commentaires, formulés par un ou plusieurs groupes ou participants, sont ici réunis par thèmes et sont considérés comme d'importants points de vue dont l'équipe d'étude se doit de bien tenir compte :

- Préoccupations relatives aux conditions du sol
- Préoccupations relatives à la perturbation des activités agricoles
- Préoccupations relatives à la sécurité par rapport aux limites de vitesse, à la visibilité, aux virages à gauche, aux conditions hivernales et à la circulation des camions
- Préoccupations relatives à capacité structurale actuelle des ponts
- Tenir compte des risques d'inondation liés à tout nouveau tracé
- Tenir compte du vieux cimetière de Baie St. Paul
- Tenir compte de la connectivité nord-sud constituant le seul lien entre différentes MR
- Prévoir l'espace suffisant pour les déplacements de l'équipement agricole
- Assurer un lien conforme aux normes de l'Association des transports du Canada entre la RPGC 26 et Elie
- Préoccupations relatives à l'acquisition de terrains et des répercussions de tout nouveau tracé sur la valeur des terrains
- Tenir compte de la perturbation des services d'urgence et des autobus scolaires pendant et après la construction
- Questions sur les délais de construction
- Questions sur les coûts de tout nouveau tracé

Carte de la zone à l'étude

Cette carte montre l'emplacement du pont de Baie St. Paul, qui traverse la rivière Assiniboine via la RPS 248, et celui du pont du canal de Long Lake, sur la RPGC 26.



Autres options de tracé

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

RPS 248

- 1) Route directe
- 2) Route vers l'est
- 3) Détournement de la rivière
- 4) Route vers l'ouest
- 5) Reconfigurer le tracé du pont existant
 - a) Au sud du tracé actuel
 - b) À l'emplacement actuel

RPGC 26

- a) Nouveau tracé au nord
- b) Correction de la courbe existante seulement

Autres options de tracé

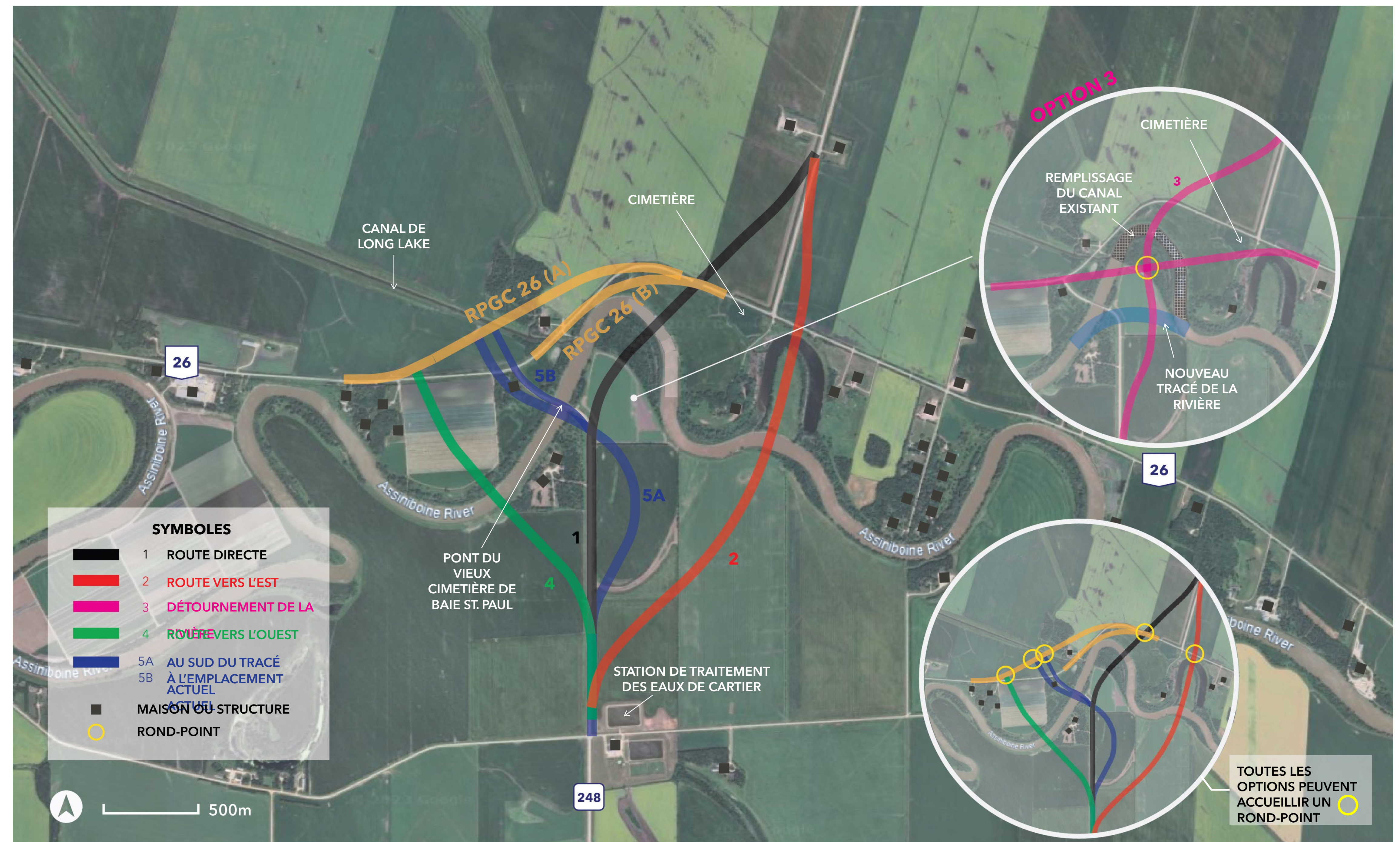
- Cette diapositive illustre les tracés possibles aux fins d'évaluation.
- Trois des tracés identifiés ne répondraient pas aux normes de conception de conception routière (options 4, 5A et 5B)
- Les options de tracé de la RPGC 26 doivent être combinées avec celles de la RPS 248.

RPS 248

- 1) Route directe
- 2) Route vers l'est
- 3) Détournement de la rivière
- 4) Route vers l'ouest
- 5) Reconfigurer le tracé du pont existant
 - a) Au sud du tracé actuel
 - b) À l'emplacement actuel

RPGC 26

- a) Nouveau tracé au nord
- b) Correction de la courbe existante seulement



Autres critères d'évaluation

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

Considérations sociales

- Acquisition de terrains et de propriétés
- Perturbation de la circulation
- Changements liés à l'accès local
- Perturbation des terres agricoles
- Perturbation résidentielle à long terme
- Durée du projet
- Interruption/intervention des services d'urgence
- Perturbation du transport scolaire
- Impacts environnementaux potentiels
- Processus d'approbation du MPO
- Circulation efficace des marchandises
- Aménagement futur pour du transport actif/des sentiers de randonnée
- Risque de perturbation du cimetière

Ingénierie

- Amélioration de la sécurité
- Conformité aux limites de poids de l'ATC
- Aménagement du canal de Long Lake
- Longueur totale du tracé
- Continuité/connectivité routière
- Espacement des intersections/courbes
- Géométrie
- Obliquité du pont
- Nombre de ponts
- Constructibilité du pont
- Risque géotechnique
- Risque d'érosion
- Simplicité globale du projet

Autres critères d'évaluation

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

- Les principaux facteurs d'importance qu'ont soulevés les titulaires de droits, les parties prenantes et les membres de l'équipe de projet sont inclus.
- 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 de tracé qui comptent le plus de cases vertes sont à privilégier, tandis que celles qui comptent plus de cases jaunes ou rouges constituent des options moins privilégiées.
- La solution choisie devra être la plus efficace en matière de sécurité et d'efficacité routières, en plus de tenir compte des autres facteurs.
- Une fois que tous les points de vue auront été bien compris et qu'une diligence raisonnable suffisante aura été exercée, une option de tracé privilégiée pourra être retenue afin de passer à l'étape de conception détaillée.

Autres critères d'évaluation

- Ce tableau illustre les forces et les faiblesses relatives de chaque option de tracé.
- Ce tableau est toujours en cours d'élaboration et d'autres considérations pourront y être ajoutées.
- Les options de tracé qui comportent le plus d'avantages (en vert) et le moins d'inconvénients (en rouge) sont indiquées à gauche du tableau.
- Les options de tracé qui comportent le moins d'avantages (en vert) et le plus d'inconvénients (en rouge) sont indiquées à droite du tableau.
- Le remplacement du pont présente quelques avantages, mais ne répond pas à l'intention du projet (voir la section 4).
- Les options 4 et 5 sont des tracés qui ne respectent pas les normes de conception routière (cercle rouge pointillé).

PR248 & PTH26 Structures Preliminary Corridors Options Evaluation Criteria		Bridge Location and PR 248 Road Alignments						Replace Bridge Only	PTH 26 Alignments	
		Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5			(A) Realignment North	(B) Existing Curve Correction Only
		Direct Route	Easterly Route	River Diversion	Westerly Route	a. South of Existing	b. At Existing Location			
		61	49	52	36	31	31	26	52	35
Engineering	Safety	Best	Best	Best	Lower	Lower	Lower	No improvement		Not as good
	Accommodates RTAC Loading	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes		
	Accommodates Long Lake Drain									
	Overall Route Length									
	Route Continuity/Connectivity	Best	Best	Best	OK	OK	OK	OK		
	Intersection/curve Spacing								Sub-standard	Sub-standard
	Geometry	Best	OK ⁽¹⁾	OK	OK	OK	OK	Sub-standard		Sub-standard
	Constructability ⁽³⁾	Moderate	Moderate	Very Best	Moderate	Moderate	Moderate	Difficult	Easier	In traffic
	Geotechnical Risk	Some ⁽⁴⁾	More	More	Some	Some	Some	Least		Along shore
	Erosion Risk	Higher	Lower	Moderate	Moderate	Lower	Lower	Lower		Along shore
	Overall Project Simplicity							Simplest		
	Bridge Skew ⁽²⁾	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	90 degrees	n/a	n/a
	# of Bridges	One	One	One	One	One	One	One	n/a	n/a
	Other ?									
Other ?										
Social	Land and Property Acquisition	Some	Some	Some	Some	Most	Most	Least	More	
	Traffic Disruption	Least	Least	Least	Least	Least	Least	Some		
	Local Access Changes	Least	Some	Some	Some	Some	Some	Some		
	Agricultural Land Disruption	Some	Higher	Higher	Some	Some	Some	Least	Some	None
	Long-term Residential Disruption	Some	Some	Some	More	More	More	Least	One house	No homes
	Project Duration							Shortest		
	Emergency Services Disruption/Response									
	School Transportation Disruption									
	Potential Environmental Impacts	Some	Most	Most	Some	Some	Some	Least		
	DFO Approval Process		More complex	More complex					Through trees	Along waterway
	Efficient Movement of Goods	Best	Best	Best	OK	OK	OK	OK		
	Accommodates Future AT/Trails									
	Risk of Cemetery Disturbance ⁽⁵⁾	Some								
	Other ?									
Other ?										
Project Scope	Accommodates PTH 26 realignment							Does not	n/a	n/a
	Requires Left Turns/Stops for N/S Travel				Yes	Yes	Yes	Yes	n/a	n/a
Cost	Capital Cost	Moderate	Higher	Higher	Moderate	Moderate	Moderate	Lowest	Higher	Lower
	Maintenance Cost									
	Life Cycle Cost									
	TOTAL COST									

Questions essentielles

15

- L'évaluation précoce qui a été faite des tracés vous semble-t-elle logique? Ajouteriez-vous des facteurs à considérer aux fins de l'évaluation?
- Quels seraient, selon vous, les répercussions ou avantages de ces différents tracés?

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



Prochaines étapes

16

- Merci d'avoir pris part à ce processus.
- Nous examinerons attentivement les commentaires reçus durant la rencontre d'aujourd'hui afin de nous assurer de les intégrer à l'étude.
- Au cours des prochains mois, nous donnerons suite à cette rencontre dans le cadre d'une série de séances de mobilisation afin de vous faire part du tracé privilégié.
- Lors de ces prochaines rencontres, nous vous présenterons les solutions privilégiées pour le remplacement des structures et le nouveau tracé des routes, avant de peaufiner davantage l'étude conceptuelle.

Merci. Avez-vous des questions?

17

Merci d'avoir assisté à cette rencontre des parties prenantes.
Vos commentaires sont importants! Veuillez prendre quelques minutes pour remplir la fiche de commentaires à ligne à l'adresse suivante :

<https://www.surveymonkey.com/r/PR248andPTH26R2>

Pour toute question, veuillez communiquer avec :

Donovan Toews, PPR, PMIC
Landmark Planning & Design
dtoews@landmarkplanning.ca
204 453-8008