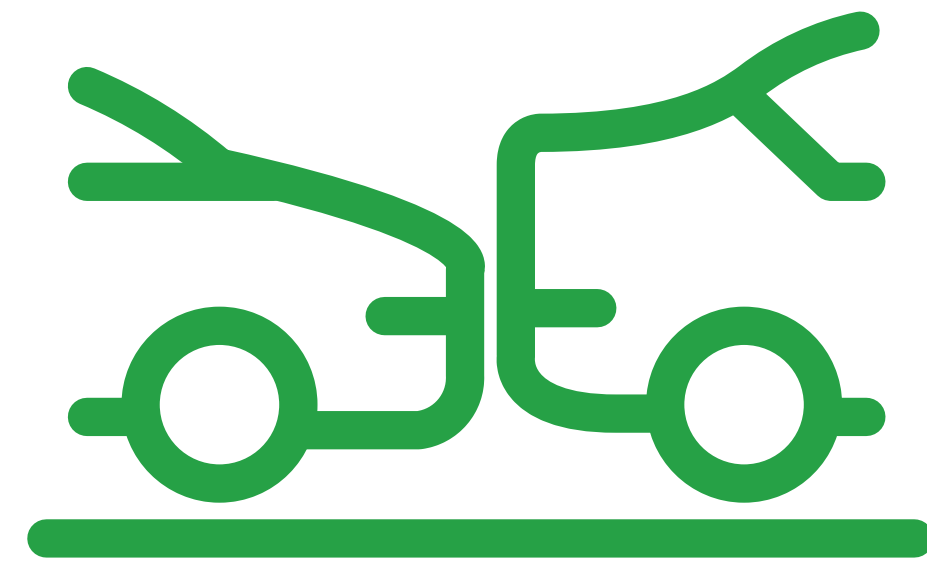


Améliorations de l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210 – Étude d'aménagement fonctionnel

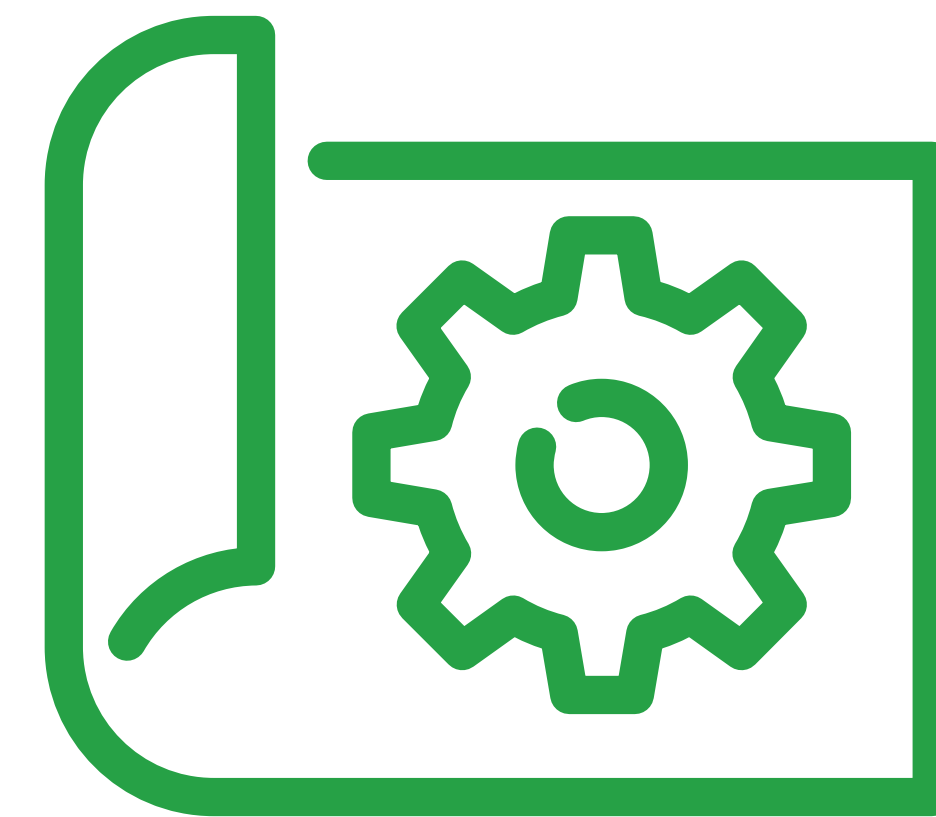
Sondage Participation MB
Juillet 2024



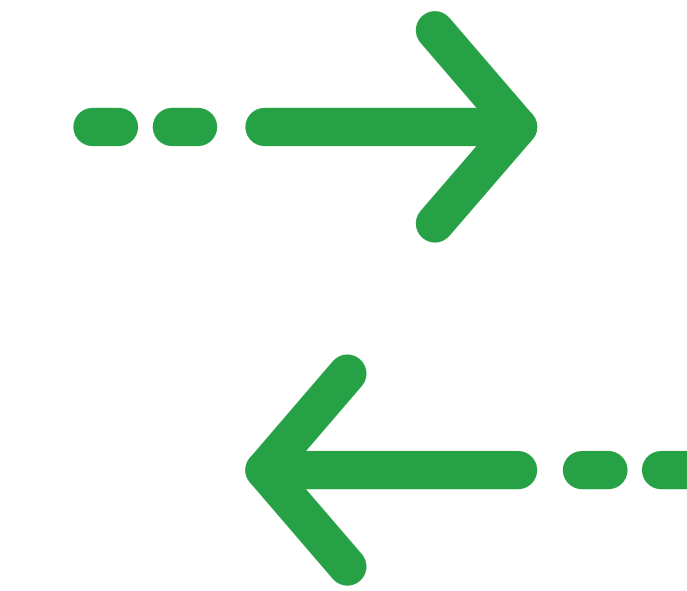
Objet de l'étude



Une augmentation du nombre de collisions a été constatée à l'intersection de la RPGC 12 et de la RPS 210 au cours des cinq dernières années.

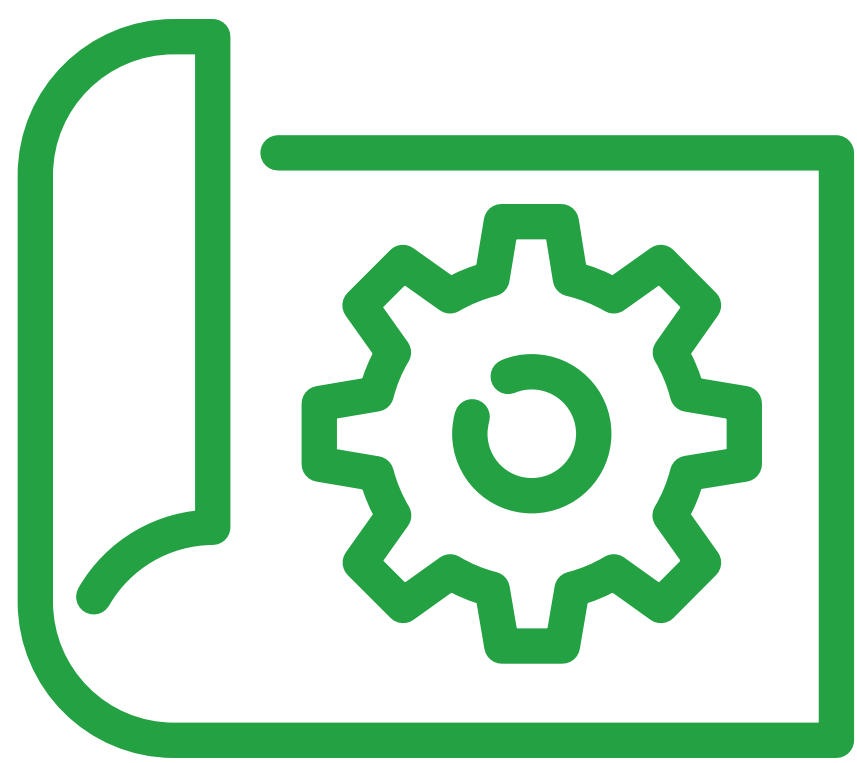


Le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba est en train de mener une étude d'aménagement fonctionnel pour améliorer la sécurité de l'intersection.



L'étude examinera la géométrie de l'intersection et la façon de gérer la circulation routière pour réduire le nombre de collisions.

Qu'est-ce que l'aménagement fonctionnel?



L'aménagement fonctionnel est une phase d'aménagement préliminaire qui traite des problèmes de circulation et de sécurité.

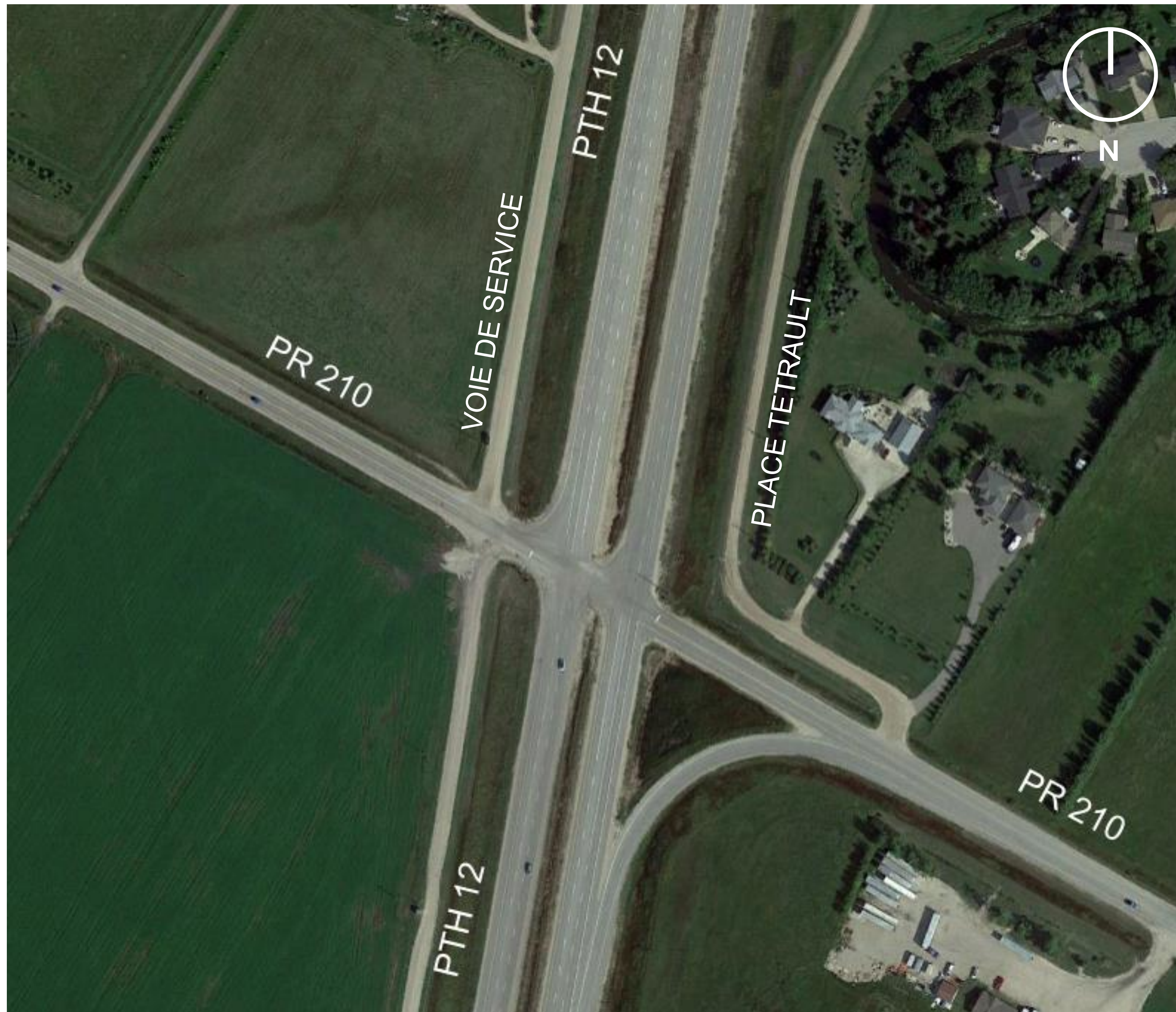


Plusieurs options différentes sont élaborées et évaluées en fonction des analyses et des commentaires du public et des intervenants, y compris le sondage Participation MB.



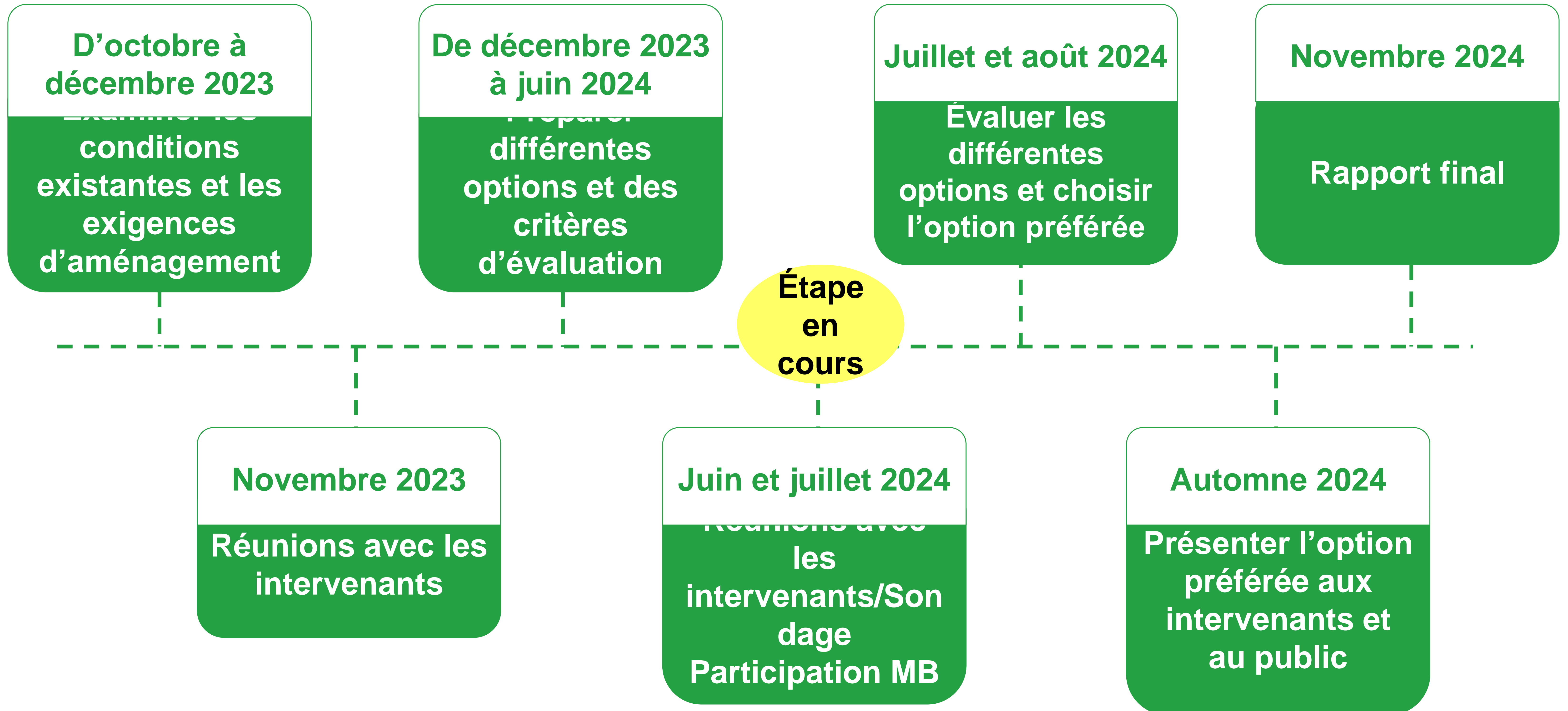
En fonction de l'évaluation, le ministère du Transport et de l'Infrastructure du Manitoba choisira l'option préférée, qui sera peaufinée au niveau de l'aménagement fonctionnel.

RPGC 12 actuelle à l'intersection avec la RPS 210



- Aucune voie d'accélération pour les virages à droite de la RPS 210 à la RPGC 12
- Voies de virage à gauche en direction nord et sud sur la RPGC 12
- Voie d'accélération centrale pour virage à gauche prévue pour la RPS 210 en direction ouest vers la RPGC 12 en direction sud
- Panneaux d'arrêt à la RPS 210
- Intersection inégale
- Voie de virage à droite de la RPGC 12 en direction nord vers la RPS 210

Calendrier de l'étude



Options d'amélioration de l'intersection

Quatre options qui règlent la plupart ou la totalité des problèmes de sécurité et de fonctionnement à l'intersection.

Option 1

partielle du
terre-plein
central
(option A)

Option 2

partielle du
terre-plein
central
(option B)

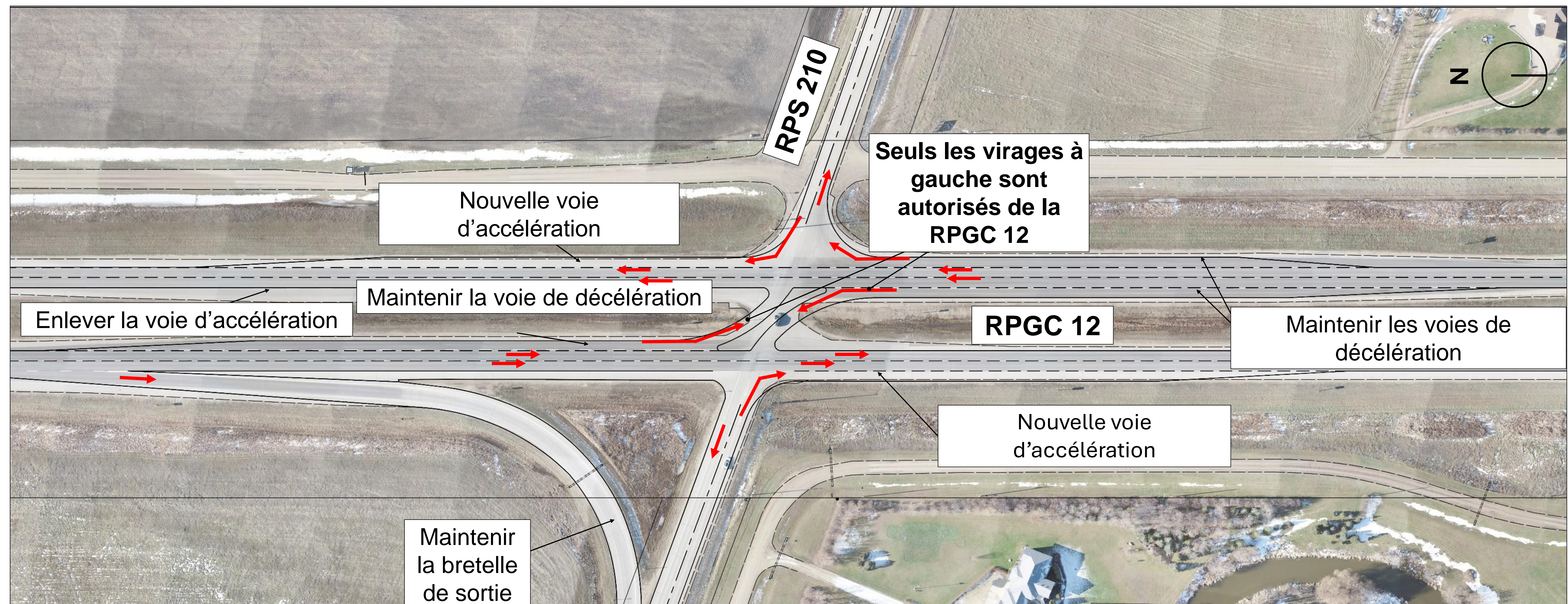
Option 3

Fermeture
complète du
terre-plein
central

Option 4

Rond-point

Option 1 : Fermeture partielle du terre-plein central (option A)



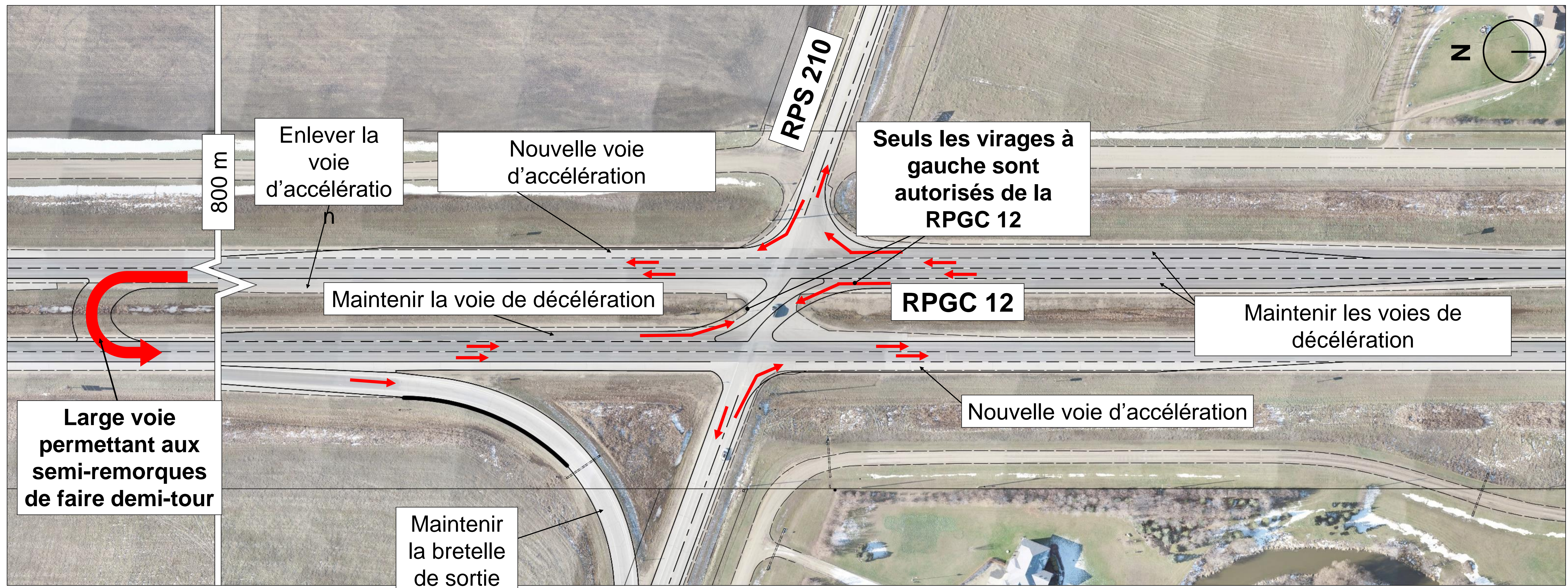
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Limite de vitesse maintenue sur la RPGC 12
- Autorise les virages à gauche, à droite, et les traversées à partir de la RPGC 12; seuls les virages à droite sont autorisés à partir de la RPS 210
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210; les véhicules doivent prendre la déviation vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km et est principalement une route de gravier.

Option 2 : Fermeture partielle du terre-plein central (option B)



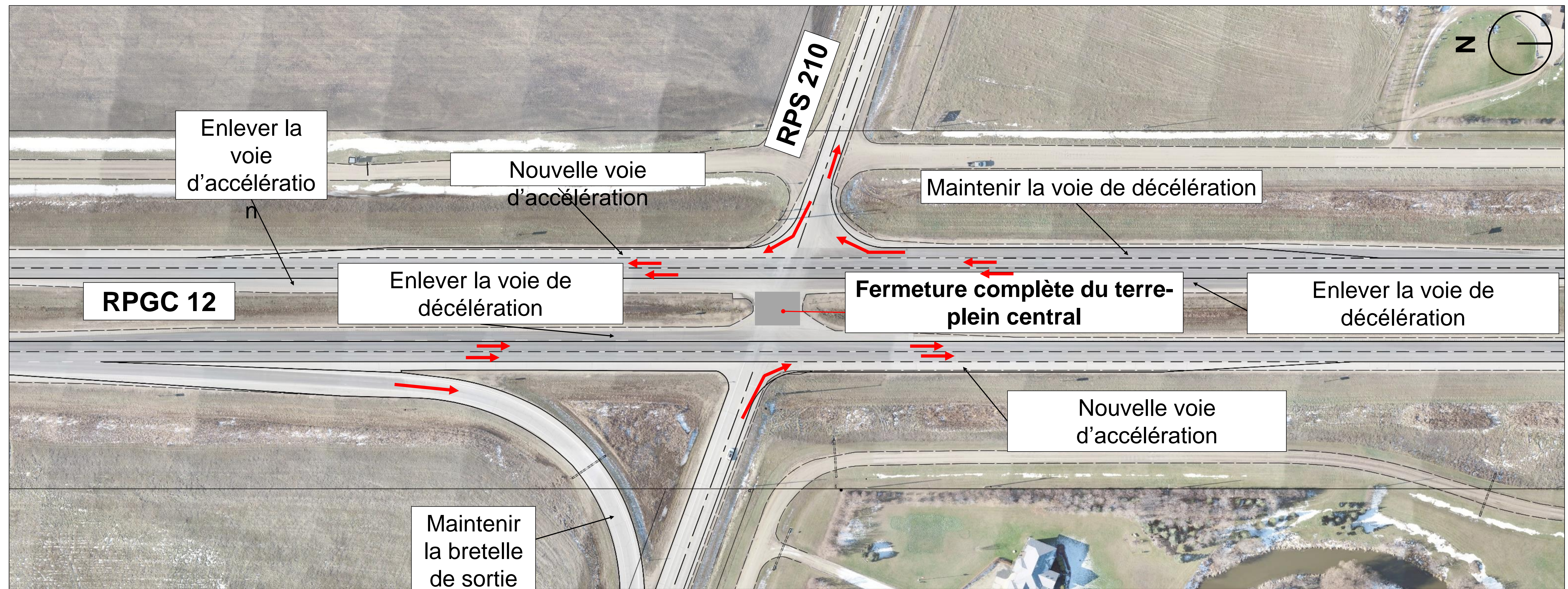
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Évite un détour de 6,9 km pour la circulation en direction est sur la RPS 210 à l'ouest de la RPGC 12
- Favorise des manœuvres et des virages plus sécuritaires sur le terre-plein central

Inconvénients

- Interdit les virages à gauche et les traversées à partir de la RPS 210
- Le demi-tour peut prêter à confusion
- La vitesse sur la RPGC 12 doit être réduite à 80 km/h en raison du demi-tour
- Nécessite probablement un réalignement mineur de la RPGC 12 pour tenir compte des demi-tours

Option 3 : Fermeture complète du terre-plein central



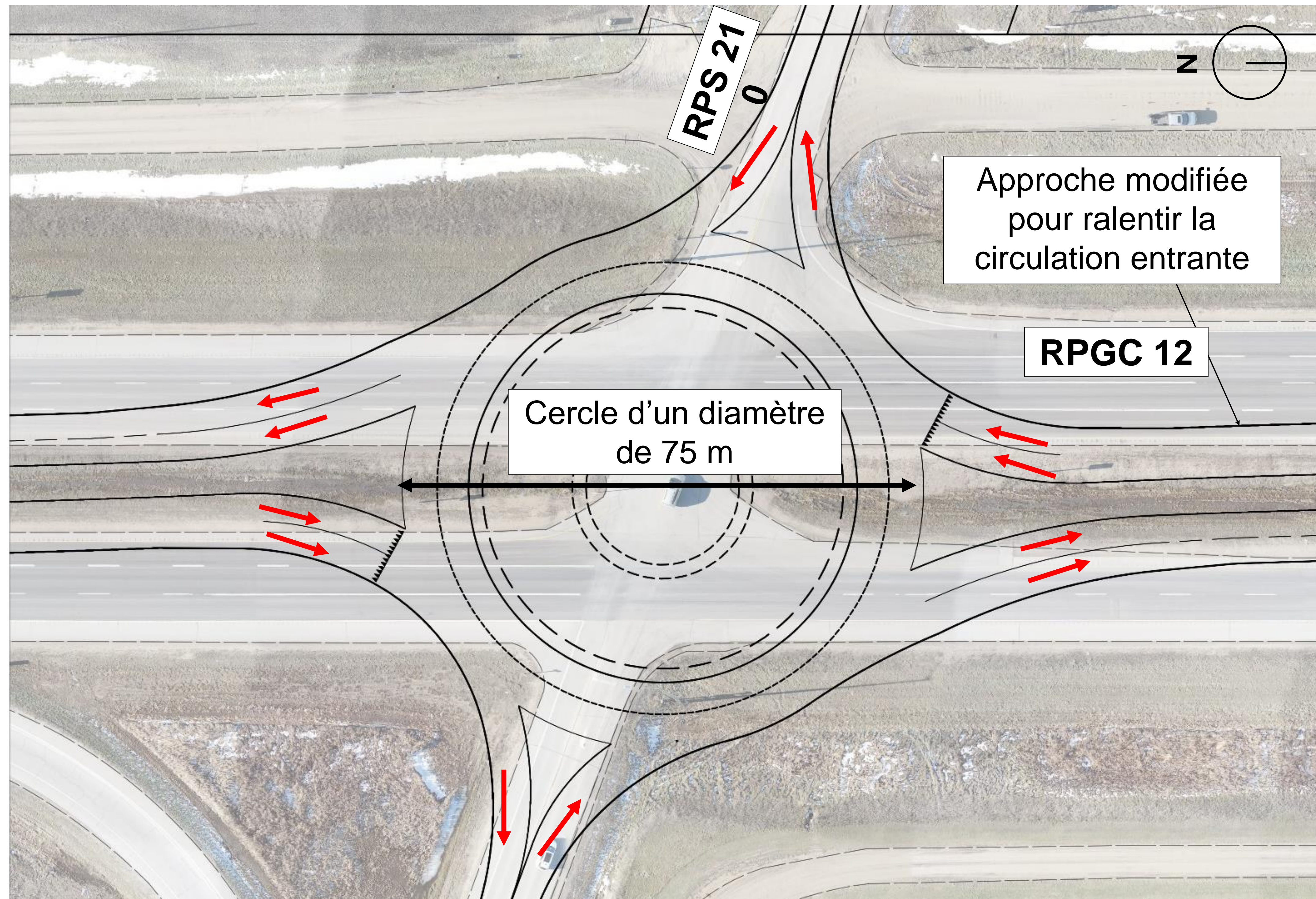
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, réduit les points de conflit à l'intersection, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Maintient la limite de vitesse sur la RPGC 12
- Élimine les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 responsables des collisions à angle droit

Inconvénients

- Tous les virages à gauche à partir de la RPGC 12 ainsi que les traversées et les virages à gauche à partir de la RPS 210 doivent être réacheminés vers l'échangeur de la RPS 207
- La déviation du côté ouest s'étend sur 6,9 km et est principalement une route de gravier.

Option 4 : Rond-point



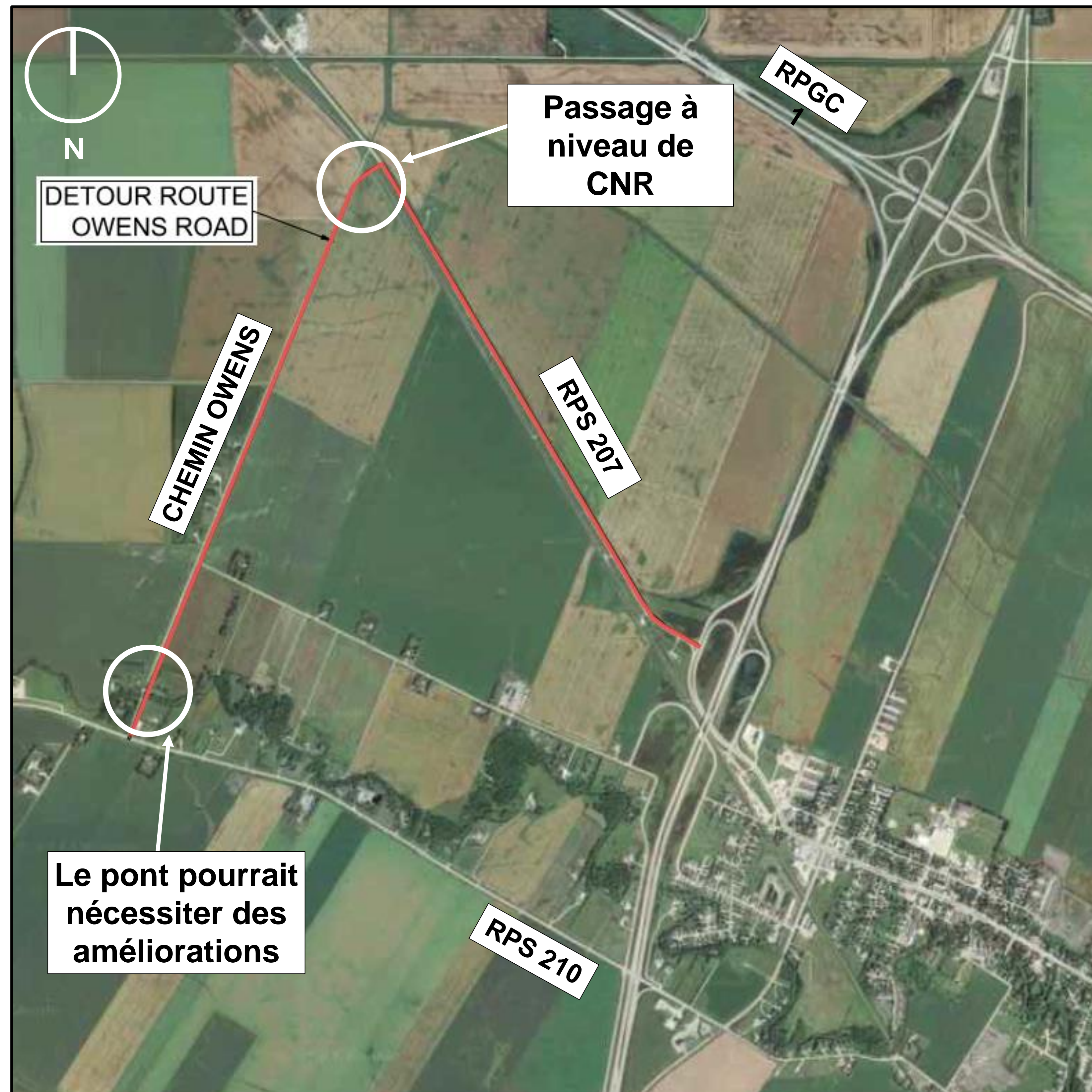
Avantages

- Résout les problèmes de sécurité routière, peut faire face au volume de circulation prévu pour 2043
- Tous les virages à partir de la RPGC 12 et de la RPS 210 sont maintenus
- Réduction prévue des taux de collisions avec blessures mortelles ou graves

Inconvénients

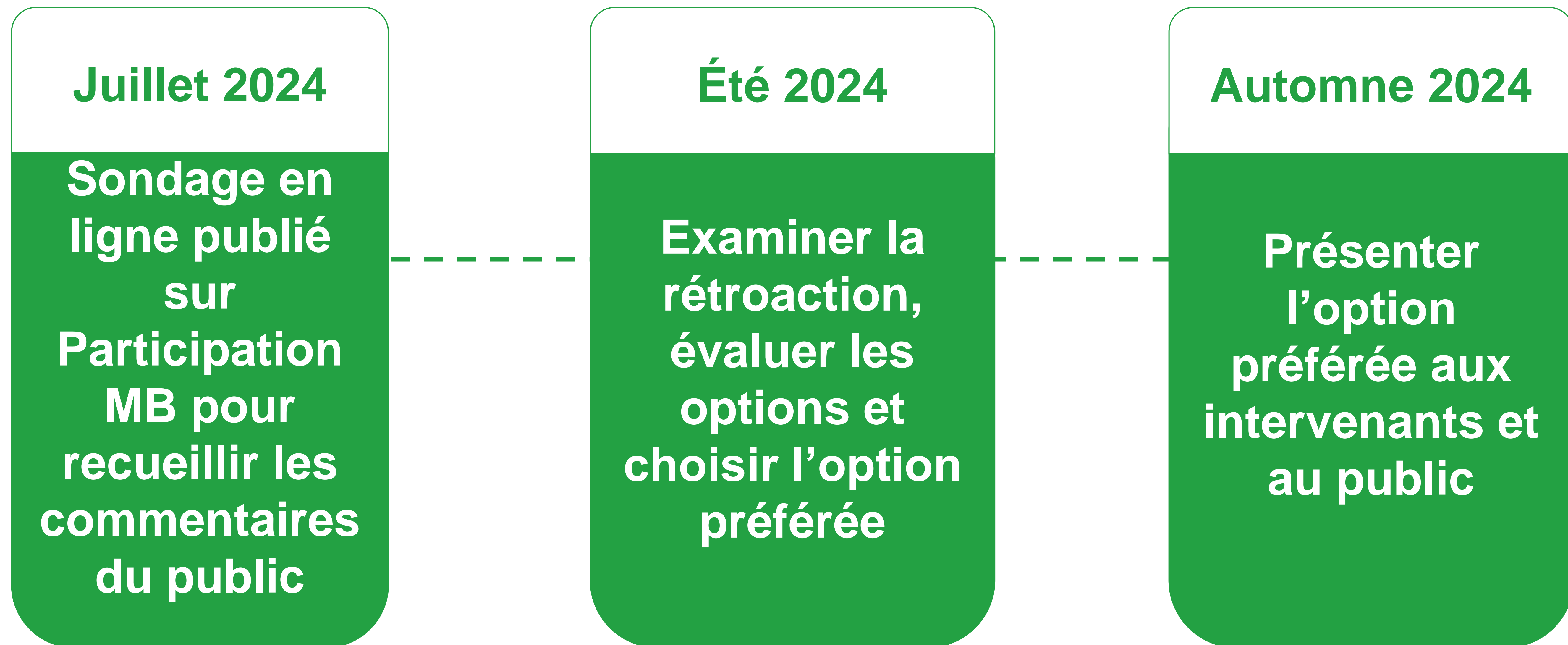
- À l'approche du rond-point, la limite de vitesse sur la RPGC 12 passe de 100 km/h à 80 km/h
- Réduction supplémentaire de la vitesse à l'entrée du rond-point, à 30 ou 40 km/h
- Il est fort probable que les gros camions, surtout les grands trains routiers, devront fortement ralentir ou s'arrêter complètement avant d'entrer dans le rond-point.
- Augmentation prévue du taux global de collisions, mais les collisions devraient être moins graves

Déviation du côté ouest



- Ce plan de déviation pourrait être mis en œuvre si l'option 1 ou 3 est choisie
- Les véhicules peuvent uniquement tourner à droite de la RPS 210 à la RPGC 12
- Les véhicules qui circulent vers l'est sur la RPS 210 et qui souhaitent se diriger vers le nord sur la RPGC 12 doivent faire un détour de 6,9 km jusqu'à l'échangeur de la RPS 207.
- La déviation est principalement une route de gravier
- Une mise à niveau du pont pourrait être nécessaire sur le chemin Owens
- Peut nécessiter un réalignement mineur de l'intersection du chemin Owens et de la RPS 207 pour réduire l'angle oblique

Prochaines étapes



Merci

Nous vous remercions de votre participation au sondage
Participation MB.

Pour en savoir plus, adressez-vous à :

Hannah Surgenor, soutien à la consultation
Courriel : Hannah.ShirtliffSurgenor@aecom.com