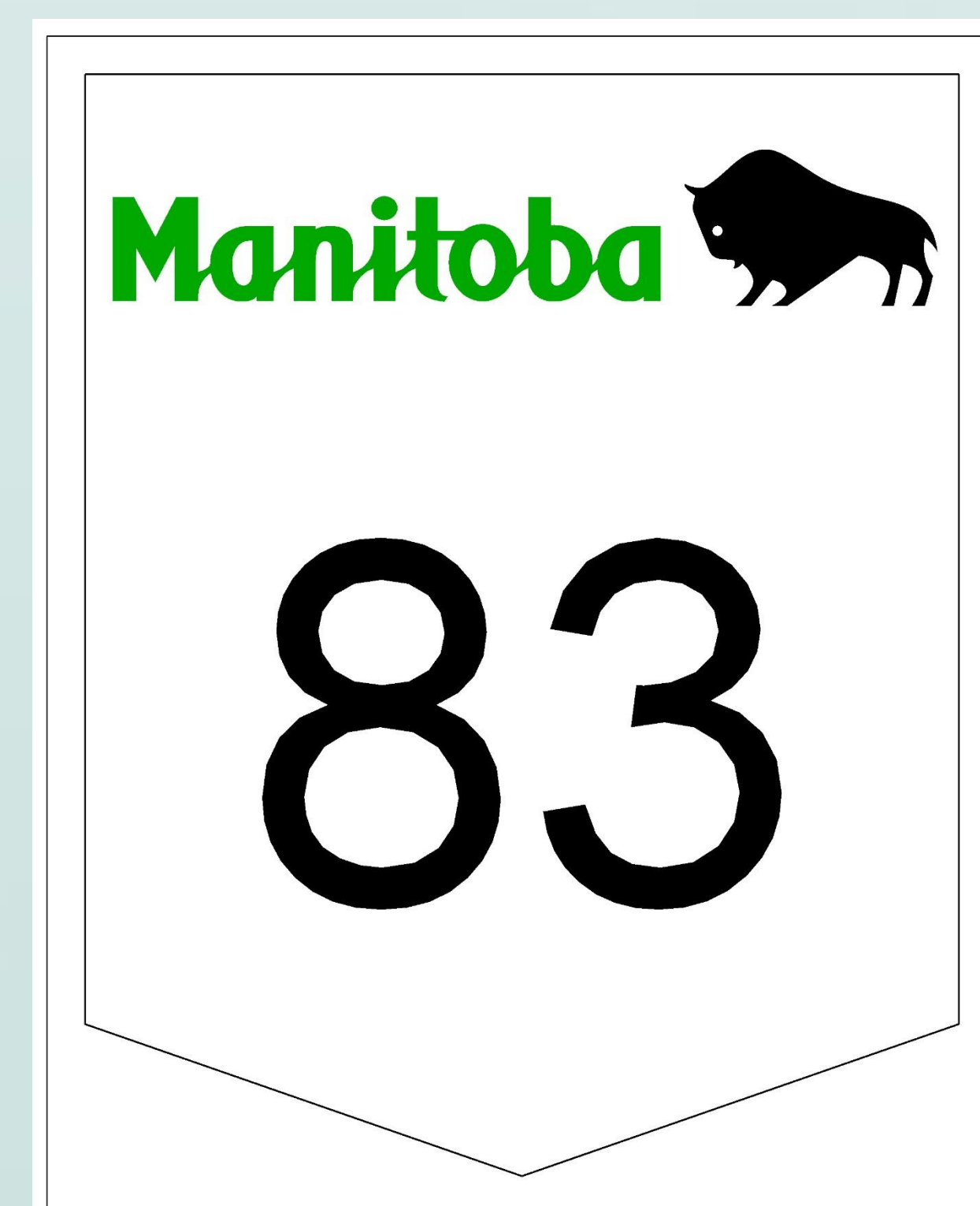
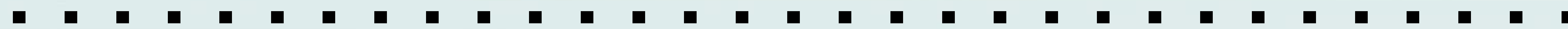


Améliorations à l'intersection des RPGC 10 et 83 (Swan River)



Consultation publique en ligne
Du 23 mars au 13 avril 2021



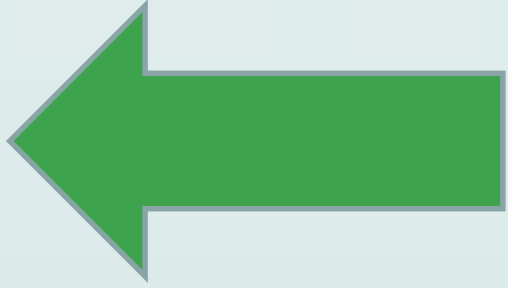
Objectifs de cette consultation publique

- Montrer la nécessité d'améliorer l'intersection

- Présenter les options d'aménagement de l'intersection
 - Option A – ajout de voies protégées/désignées de virage à gauche
 - Option B – nouveau carrefour giratoire

- Recueillir l'avis du public

Processus d'élaboration du projet

- ✓ Montrer la nécessité d'améliorer l'intersection
- ✓ Élaborer des possibilités d'aménagement
- Recueillir l'avis des parties prenantes et du public  Étape en cours
- Évaluer les avis, les coûts et les études techniques
- Choisir une option
- Terminer la conception détaillée et la préparation des appels d'offres
- Entreprendre la construction
 - Été 2021 ou 2022

Besoin à l'origine du projet

Problème : Devant les risques pour la sécurité soulevés par la ville de Swan River, Infrastructure Manitoba a déterminé que le trafic routier actuel justifiait des améliorations à l'intersection.

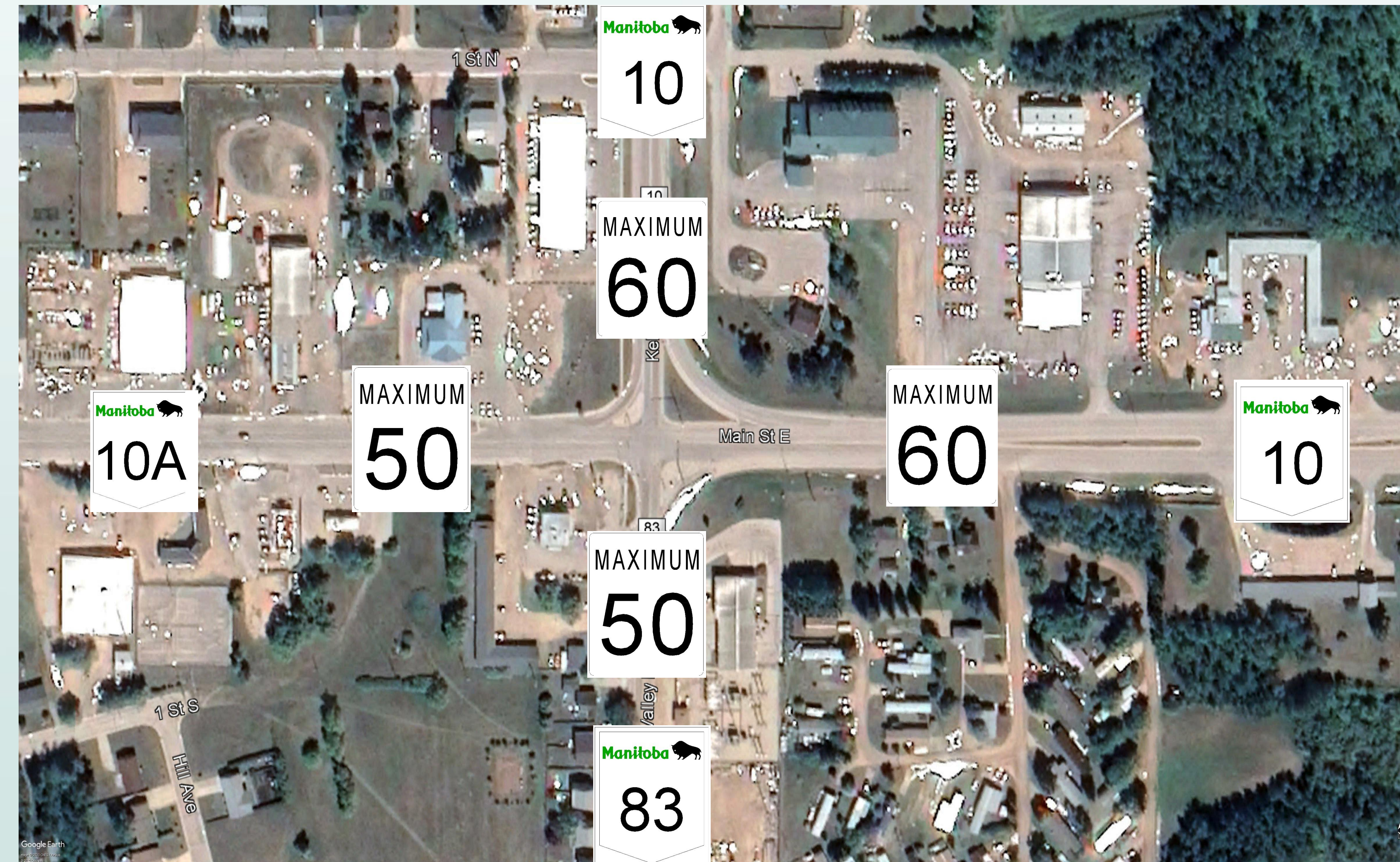
Solution proposée : Améliorer la sécurité et le débit de circulation en réaménageant l'intersection actuelle.



Les conditions actuelles

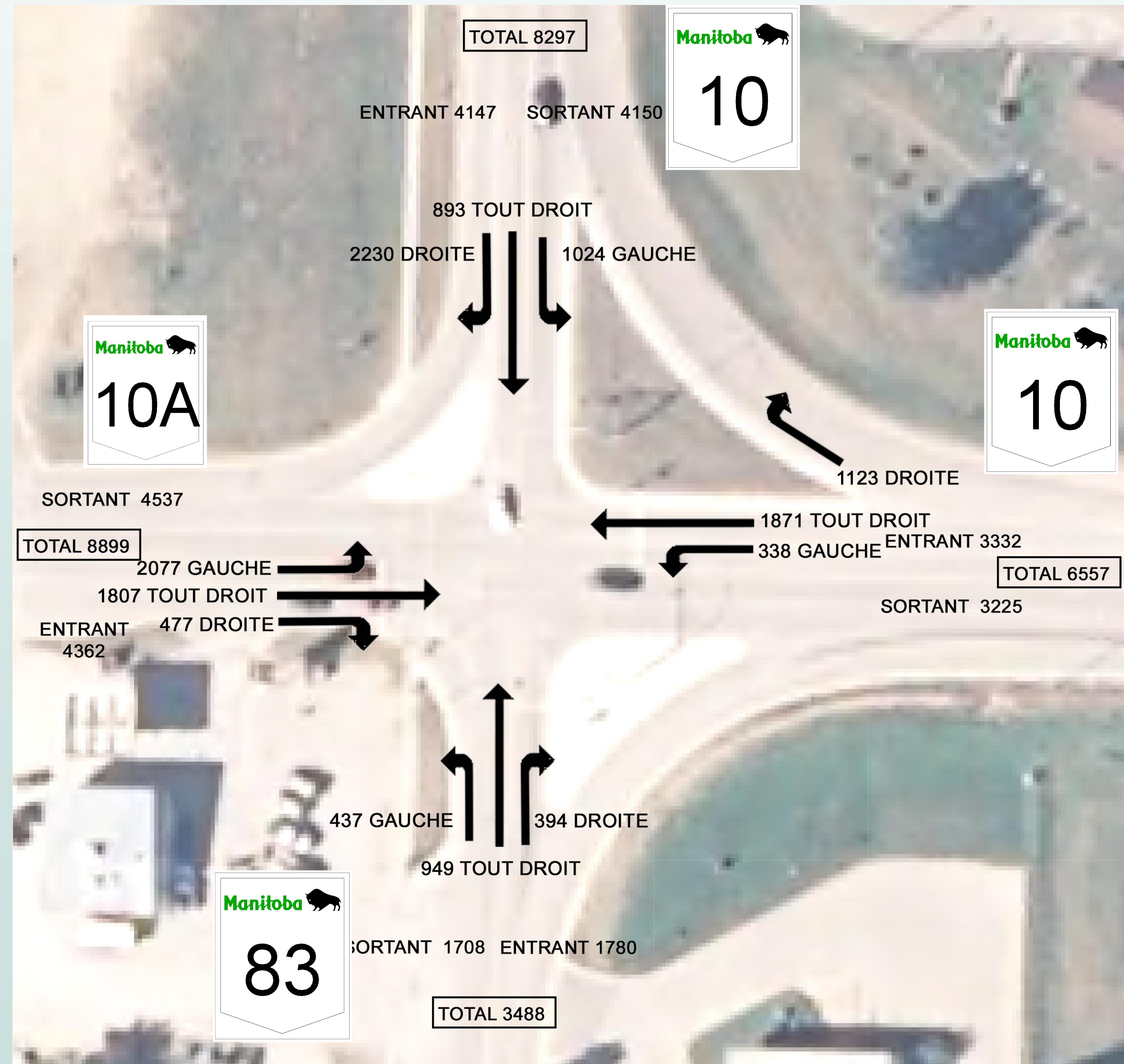
- ❑ Intersection contrôlée par feux de circulation
 - Feux de circulation dans les quatre directions
 - Aucun virage à gauche protégé (pas de flèche verte de virage à gauche)
Circulation à deux voies non séparées en direction est et ouest sur les routes 10 et 10A
 - Circulation à une voie non séparée en direction nord et sud sur les routes 10 et 83
 - Voie de virage à droite vers trois des quatre directions

- ❑ Panneaux de limite de vitesse de 50 km/h et de 60 km/h dans l'intersection

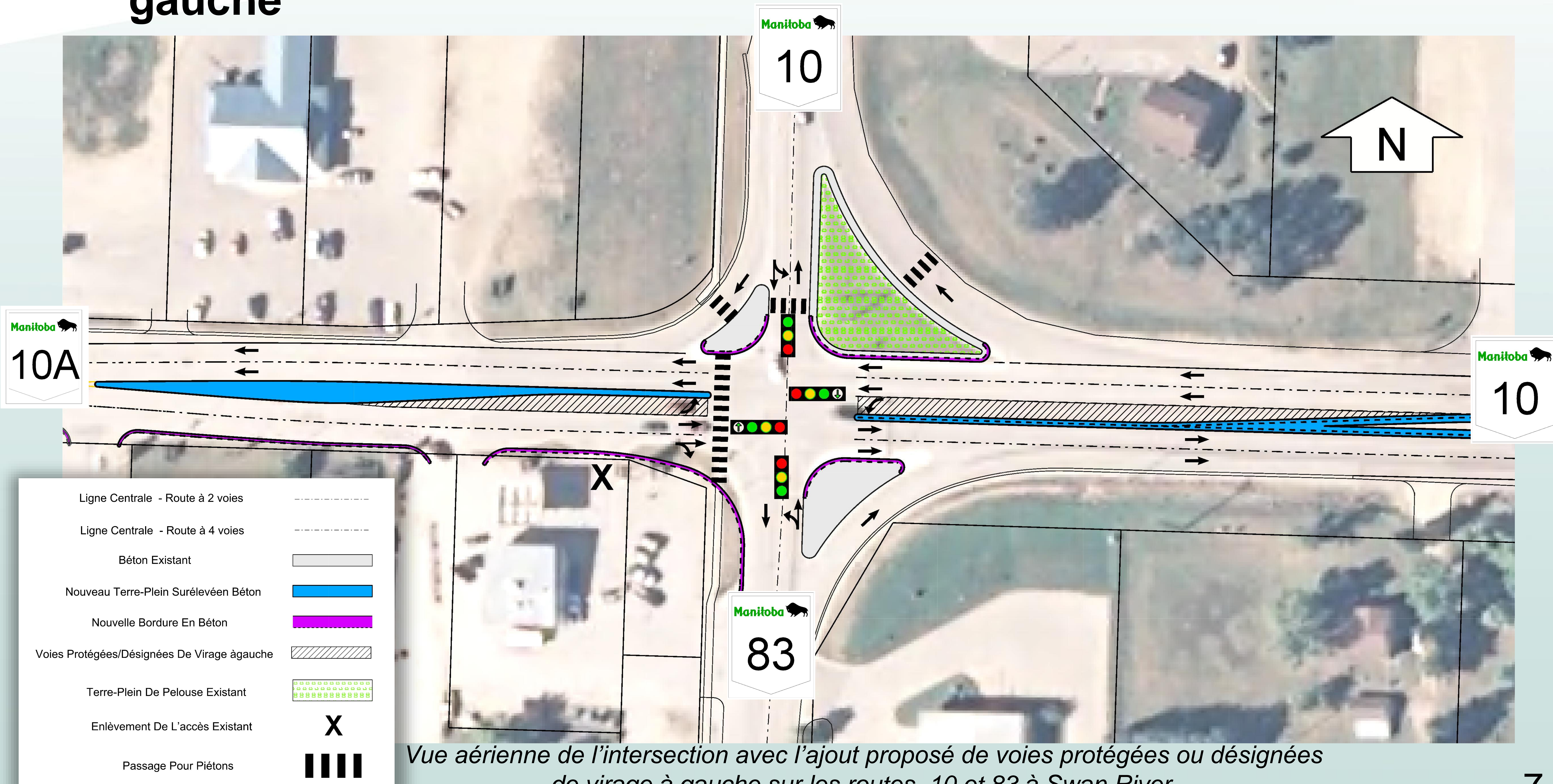


Vitesse affichée à l'approche de l'intersection des routes 10 et 83, selon la direction du véhicule et le point de vue du conducteur

Trafic routier actuel sur 24 heures



Option A : ajout de voies protégées/désignées de virage à gauche

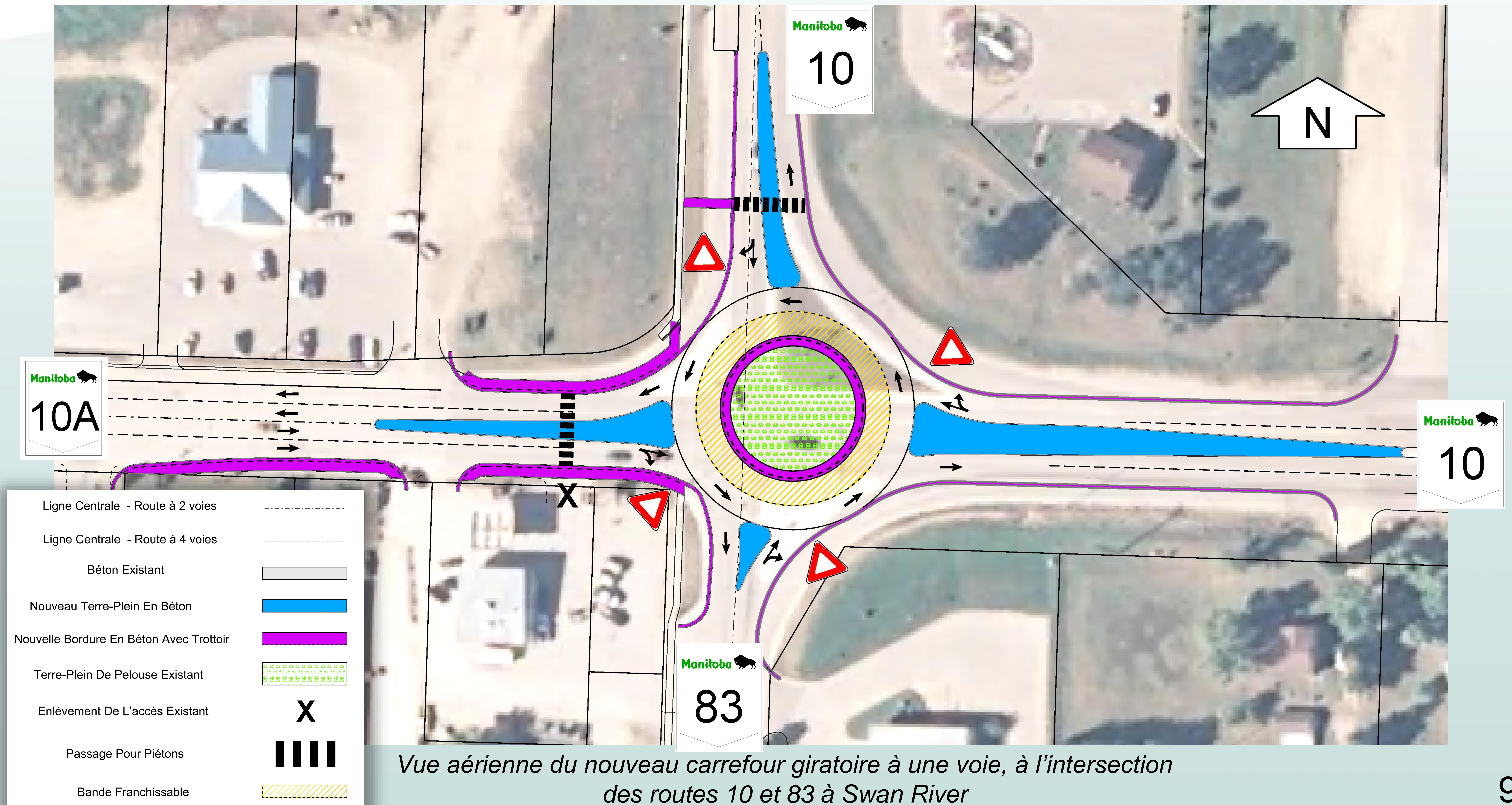


Vue aérienne de l'intersection avec l'ajout proposé de voies protégées ou désignées de virage à gauche sur les routes 10 et 83 à Swan River.

Option A : ajout de voies protégées/désignées de virage à gauche

- Contrôle par feux d'arrêt
- 39 points de conflits (voir la diapo 11)
- Panneaux de limite de vitesse de 50 km/h et de 60 km/h dans l'intersection.
- Voies de virage réservées requises
- Préservation des feux de circulation
- Ajout de terre-pleins centraux surélevés et de feux de virage à gauche

Option B : nouveau carrefour giratoire



Vue aérienne du nouveau carrefour giratoire à une voie, à l'intersection des routes 10 et 83 à Swan River

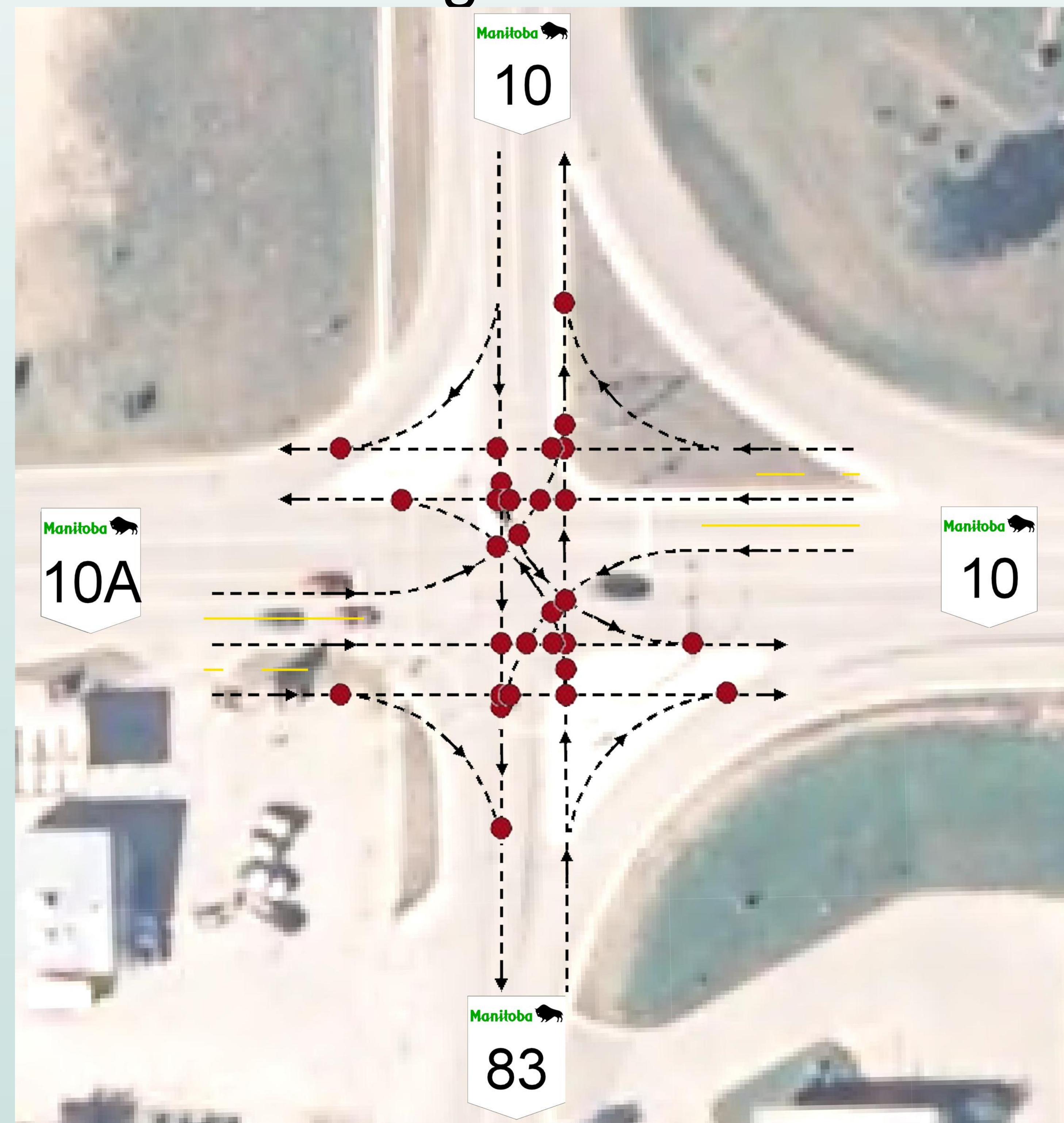
Option B : nouveau carrefour giratoire

- Conditions de circulation libre
- 8 points de conflits (voir la diapo 11)
- Vitesse limitée à 30 km/h dans l'intersection
- Aucune voie réservée requise pour le virage à gauche
- Enlèvement des feux de circulation

Points de conflit pour chaque option

OPTION A

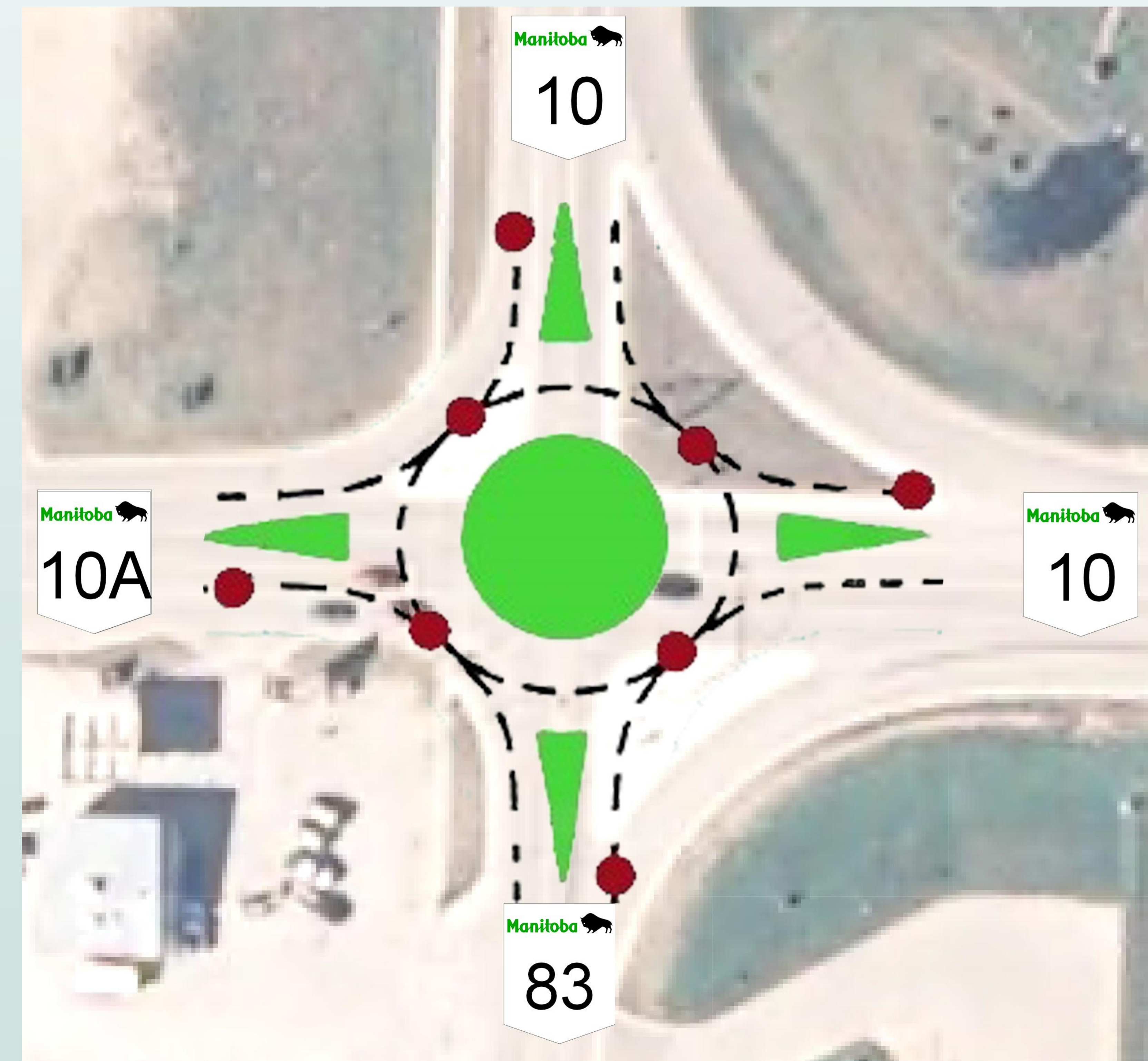
ajout de voies protégées de virage à gauche



39 points de conflit

OPTION B

nouveau carrefour giratoire



8 points de conflit

Chaque point rouge représente un point de conflit. ● Dans l'option A, certains points se chevauchent.

Analyse de sûreté des données historiques

Option A

ajout de voies protégées/désignées
de virage à gauche

- Fréquence de collision réduite
- Gravité des collisions toujours élevée
- Collisions latérales (à angle droit) possibles
- Vitesse élevée dans l'intersection
- Nombre de points de conflit (39) inchangé

Option B

nouveau carrefour giratoire

- Fréquence de collision accrue
- Gravité des collisions réduite
- Élimination des collisions latérales (à angle droit)
- Vitesse réduite dans l'intersection
- Nombre de points de conflit réduit à huit (8)

Sécurité des piétons

Option A

ajout de voies protégées/désignées
de virage à gauche

AVANTAGE

- Intersection contrôlée par feux de circulation

INCONVÉNIENTS

- Circulation à vitesse plus élevée
- Plus de points de conflits entre véhicules et piétons
- Cinq voies à franchir à pied pendant la phase piétonne du feu

Option B

nouveau carrefour giratoire

AVANTAGES

- Circulation à vitesse réduite
- Moins de points de conflits entre véhicules et piétons
- Traverse d'une voie de circulation à la fois pendant que les véhicules doivent céder le passage

INCONVÉNIENT

- Éducation du public nécessaire

Sécurité des cyclistes

Option A

ajout de voies protégées/désignées
de virage à gauche

AVANTAGE

- Les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes ont appris à interagir dans une intersection traditionnelle

INCONVÉNIENTS

- Plus de points de conflits entre véhicules motorisés et cyclistes
- Sécurité des cyclistes réduite en raison de la vitesse accrue des véhicules motorisés

Option B

nouveau carrefour giratoire

AVANTAGES

- Moins de points de conflits entre véhicules motorisés et cyclistes
- Circulation à vitesse réduite

INCONVÉNIENTS

- Les conducteurs de véhicules et les cyclistes ont moins l'habitude d'interagir dans un nouveau carrefour giratoire.
- Signalons que la vitesse réduite des véhicules motorisés demeure importante pour un cycliste.

Fonctionnalité

Option A

ajout de voies protégées/désignées
de virage à gauche

- Devant des feux de circulation, obligation pour les véhicules de faire un arrêt complet jusqu'à ce qu'un virage à gauche soit possible
- Répond aux exigences des véhicules surdimensionnés ou de largeur excessive et des machines agricoles
- Nécessite des voies réservées pour le virage à gauche
- Entretien continu des feux de circulation

Option B

nouveau carrefour giratoire

- Conditions de circulation libre : les véhicules n'ont pas besoin de faire un arrêt complet
- Répond aux exigences des véhicules surdimensionnés ou de largeur excessive et des machines agricoles
- Élimine la nécessité d'aménager des voies de virage
- Enlèvement des feux de circulation

Conséquences économiques et sociales

Option A

ajout de voies protégées/désignées de virage à gauche

- Dépenses d'investissement initiales moindres et coûts sociaux futurs plus élevés
- Conséquences pour les propriétaires de terrains adjacents, incidence sur quatre accès, dont un retiré.
- Emprise routière potentiellement requise, dont l'emplacement sera déterminé lors de la phase de conception détaillée

Option B

nouveau carrefour giratoire


- Dépenses d'investissement initiales plus élevées et coûts sociaux futurs moindres
- Conséquences pour les propriétaires de terrains adjacents, incidence sur deux accès, dont un retiré
- Aucune emprise routière additionnelle requise











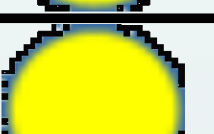





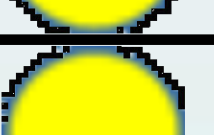

















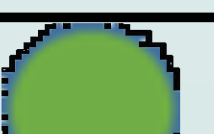






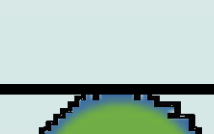










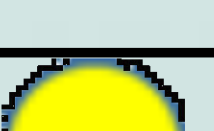


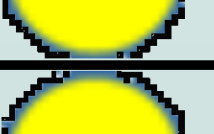
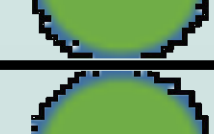






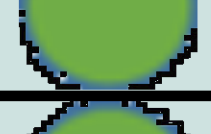


Récapitulatif de l'évaluation



Insatisfaisant 

Correct 

Bon 

Criteria		Existing	Option A: Install Turning Lanes	Option B: Install Roundabout
Vehicle Safety	Collision Frequency			
	Collision Severity			
	Cost of Collisions			
	T-Bone Collisions			
	Speeds through Intersection			
	Conflict Points			
Pedestrian Safety	Pedestrian Crossing Control			
	Vehicle Speeds			
	Pedestrian/Vehicle Conflict Points			
	Pedestrian Lanes Crossing Safety			
Cyclist Safety	Motorist and Cyclist Comfort			
	Cyclist and Vehicle Conflict Points			
	Vehicle Speeds			
Functionality	Stop Control Points			
	Oversize Vehicles/Farm Equipment			
	Accommodation of left turns			
	Traffic Control Maintenance			
Impacts	Adjacent Landowner Impacts			
	Possible Right-of-Way Required			
	Capital Costs			
	Lifecycle Costs			
	Public Education			

Comment pouvez-vous nous aider?

- Faites part de vos commentaires au sujet des options proposées sur la page ParticipationMB.ca

Les prochaines étapes

- Intégration des commentaires du public et des parties prenantes, analyse des coûts et des études techniques pour choisir la meilleure option
- Diffusion des résultats de la Consultation publique en ligne sur la page ParticipationMB.ca
- Travaux de construction de l'option retenue durant l'été 2021 ou 2022

Merci!

Si vous souhaitez communiquer avec nous
pour discuter de ce projet,
le personnel est à votre disposition pour répondre à vos questions.

Courriel : R4Engagement@gov.mb.ca

Téléphone : 204 622-2061