

Conception préliminaire de la réhabilitation de la structure du pont de la route provinciale n° 204 (RP 204) au-dessus de la rivière Rouge

Aperçu du projet

Le pont au-dessus de la rivière Rouge sur la RP 204 (site de pont n° 2431-00) fait partie du réseau routier régional du Manitoba et constitue le principal accès reliant la rive est de la rivière Rouge à la ville de Selkirk. Environ 7 290 véhicules empruntent le pont chaque jour. Le pont comporte un tablier routier de six mètres de largeur permettant la circulation sur deux voies, ainsi qu'un trottoir étroit du côté nord. Construit en 1935, le pont, âgé de 88 ans, dépasse de 38 ans sa durée de vie utile prévue. Il présente des signes de détérioration et fait actuellement l'objet d'une limite de charge de 33 tonnes.

Lien essentiel au-dessus de la rivière Rouge, toute fermeture du pont ou restriction prolongée aurait des répercussions importantes sur les collectivités avoisinantes et les activités économiques. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Manitoba a entrepris la conception préliminaire de la réhabilitation de la structure du pont de la RP 204 en examinant deux solutions : la réhabilitation du pont ou son remplacement. À la suite d'une évaluation de la sécurité et de l'intégrité du pont, l'équipe de projet a décidé d'aller de l'avant avec la réhabilitation. Elle étudie actuellement des solutions qui peuvent inclure la réparation des dommages existants, l'élargissement des trottoirs et l'élargissement de la chaussée.

Aperçu de la consultation

Objectifs de la consultation

Les objectifs de la phase 3 étaient les suivants : communiquer les commentaires recueillis lors de la phase 2, présenter les solutions de réhabilitation du pont et recueillir les questions et commentaires. Les activités comprenaient une séance portes ouvertes et des réunions virtuelles avec les habitants de la ville de Selkirk et de la municipalité rurale de St. Clements.

Diffusion de l'information

Afin d'informer le public et les parties prenantes de la séance portes ouvertes, les activités de diffusion comprenaient :

- des courriels envoyés à une vaste liste de distribution, incluant les municipalités rurales de St. Clements et de St. Andrews, la ville de Selkirk, les entreprises locales et le public;
- des envois postaux de Postes Canada à 3 487 propriétés dans le rayon de notification, incluant des résidences, des immeubles d'habitation, des entreprises et des propriétés rurales.

Activités de consultation

Lors de chaque séance, les parties prenantes ou le grand public étaient invités à poser des questions et à formuler des commentaires.

Participants	Date et heure	Lieu
Municipalité rurale de St. Clements	20 janvier 2026 13 h à 14 h 30	Virtuel (réunion Teams)
Ville de Selkirk	19 janvier 2026 9 h à 10 h	Virtuel (réunion Teams)
Séance portes ouvertes	28 janvier 2026 18 h à 20 h	Selkirk Memorial Hall, 376, rue Jemima, Selkirk (Manitoba) R1A 1X3, Canada

Ce que nous avons entendu

Séance portes ouvertes

Le 28 janvier 2026, environ 80 personnes ont participé à la séance portes ouvertes. Les participants comprenaient des membres du public, du personnel municipal et des représentants élus de la ville de Selkirk et de la municipalité rurale de St. Clements. L'équipe de projet a tenu une séance de type « portes ouvertes » et a installé dans la salle des panneaux d'information présentant les renseignements clés afin que les participants puissent les consulter à leur rythme. Des membres du ministère du Transport et de l'Infrastructure, de la firme WSP et de l'entreprise AECOM étaient présents pour répondre aux questions. Des formulaires de rétroaction papier ont été distribués aux participants.

Les commentaires suivants ont été recueillis :

- Plusieurs participants ont exprimé leur appui à la solution n° 3 (trottoir et chaussée élargis). Certains ont indiqué préférer la solution n° 3 sans élargissement du trottoir, recommandant plutôt d'affecter toute largeur additionnelle à la chaussée.
- Les participants appuyaient généralement le retrait des tours du pont, estimant que leur valeur patrimoniale pourrait être préservée si elles étaient relocalisées. Des suggestions comprenaient la création d'un enregistrement numérique de la réhabilitation (p. ex., images captées par drone), la relocalisation de certains éléments du pont au musée maritime local et la participation de groupes historiques locaux au processus de conception.
- Les avis sur les inondations printanières étaient partagés. Certains estimaient que les inondations occasionnelles ne constituaient pas un problème majeur en raison des itinéraires de contournement, tandis que d'autres insistaient sur la nécessité d'en atténuer les effets, notamment pour assurer l'accès des services d'urgence.
- Trois répondants ont souligné l'importance de traiter les inondations.
- Plusieurs ont mentionné que des feux de circulation devraient être ajoutés à l'intersection des rues Eveline, Eaton et River afin de réduire la congestion.
- Deux répondants ont recommandé la construction d'un nouveau pont comme solution à long terme.
- Un répondant a suggéré d'interdire l'accès du pont aux camions lourds.
- Un répondant a soulevé des préoccupations concernant l'accès des véhicules d'urgence dans les conditions actuelles.

Correspondance générale

Des commentaires et recommandations ont également été transmis à l'entreprise AECOM par courriel et par téléphone. Les commentaires ont été transmis entre le 12 et le 29 janvier 2026. Elles comprenaient notamment :

- des préoccupations selon lesquelles la réhabilitation pourrait constituer une solution à court terme, compte tenu de l'âge du pont, de sa faible largeur et des défis structuraux persistants; des appels à amorcer immédiatement la planification d'un nouveau pont, en soulignant que les coûts ne feront qu'augmenter avec le temps; un appui à la réhabilitation du pont actuel tout en poursuivant en parallèle la planification de son remplacement à long terme;
- des préoccupations concernant les inondations printanières récurrentes sur la RP 204, y compris les fermetures de route et les embâcles affectant le pont; des suggestions visant à surélever la chaussée, concevoir un pont à arche plus élevée et intégrer des mesures d'atténuation des inondations;
- une proposition de construire un nouveau pont plus large avec de meilleurs rayons de virage près du centre-ville, possiblement à l'extrémité de l'avenue McLean; des préoccupations quant à l'étroitesse du pont actuel, particulièrement pour les camions et les remorques, ainsi que des enjeux de sécurité liés à l'empiètement sur les voies et à la congestion aux heures de pointe;
- la nécessité d'assurer une communication claire, une prise de décision transparente et la détection précoce des conflits d'intérêts potentiels.
- des demandes de précisions concernant les échéanciers du projet, les retards et les engagements antérieurs relatifs au remplacement.

Réunions avec les parties prenantes

Ville de Selkirk

Le 19 janvier 2026, l'équipe de projet a tenu une réunion virtuelle avec le directeur des opérations, le directeur général, la directrice des services de protection et le gestionnaire des travaux publics de la ville de Selkirk. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- L'équipe de projet a confirmé que les trois solutions de réhabilitation permettraient de prolonger la durée de vie du pont existant d'au moins 20 ans.
- La Ville a souligné la nécessité d'obtenir rapidement des précisions sur l'emplacement futur du pont de remplacement pour appuyer la planification à long terme des terrains et des infrastructures. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure a indiqué que la détermination d'un tracé futur privilégié nécessite des études approfondies et dépasse la portée des travaux actuels de réhabilitation.
- La Ville et l'équipe de projet ont discuté des avantages du retrait des tours du pont (solution 3) et de l'élargissement potentiel de la chaussée qui en découlerait.
- La Ville a mentionné des problèmes d'inondations annuelles causées par les embâcles et les écoulements de surface, particulièrement du côté est. Elle a demandé si ces éléments seraient pris en compte dans la conception actuelle du pont. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure a confirmé que les travaux majeurs d'atténuation des inondations ne font pas partie de la portée du projet et nécessiteraient des investissements distincts.

- La Ville a demandé s'il serait possible d'intégrer des services publics, comme une conduite d'eau, en parallèle avec les travaux du pont. Le ministère du Transport et de l'Infrastructure et la firme WSP ont indiqué que la capacité de la structure et des fondations doit être évaluée et qu'une analyse supplémentaire est requise.
- L'équipe de projet a précisé que la solution de réhabilitation est sélectionnée à l'aide d'une matrice décisionnelle pondérée tenant compte notamment de critères techniques, des coûts et des commentaires issus de la consultation.
- La Ville a insisté sur la nécessité de prévenir les services d'urgence avant les travaux afin qu'ils puissent planifier les itinéraires. Le ministère et l'entreprise AECOM ont confirmé que ces éléments sont intégrés à la planification.
- La Ville a également soulevé des préoccupations de sécurité liées aux incendies et aux campements sous le pont; le ministère a reconnu ces enjeux et prévoit des mesures d'atténuation des risques dans la planification et la conception du projet.

Municipalité rurale de St. Clements

Le 20 janvier 2026, l'équipe de projet a tenu une réunion virtuelle avec le personnel et les représentants municipaux de la municipalité rurale de St. Clements. L'équipe de projet a présenté le projet et répondu aux questions. Les commentaires suivants ont été recueillis :

- L'équipe de projet a confirmé que les trois solutions de réhabilitation permettraient de prolonger la durée de vie du pont existant d'au moins 20 ans.
- La municipalité a indiqué que les limites de charge doivent être appliquées par des mesures allant au-delà de la signalisation, celle-ci s'étant révélée insuffisante. Le ministère a confirmé envisager d'autres mesures d'application ciblées si les problèmes liés aux véhicules en surcharge persistent.
- La municipalité a demandé des précisions sur les impacts des travaux associés à la solution 3. La firme WSP a expliqué que cette solution nécessiterait le retrait de la tour et du mécanisme de levage (environ un mois), suivi de l'installation de la poutre de remplacement. Lors de l'installation de la poutre, une fermeture complète du pont serait nécessaire, la structure restante n'étant pas en mesure de supporter la circulation en toute sécurité pendant les travaux.
- La municipalité a demandé s'il serait possible de maintenir la fonctionnalité du mécanisme de levage à titre d'élément patrimonial. Le ministère a indiqué que le mécanisme de levage n'est plus fonctionnel depuis au moins dix ans et que sa remise en état serait extrêmement coûteuse. Le ministère et la firme WSP ont reconnu la valeur patrimoniale du pont et ont discuté de la préservation de certains éléments pour le musée. L'équipe a souligné que le retrait de la tour doit concilier les considérations de sécurité, de coût et de patrimoine.
- La municipalité prévoit des préoccupations du public concernant la congestion et l'absence de planification immédiate d'un nouveau pont. Le ministère et la firme WSP ont rappelé que la construction d'un nouveau pont est un processus à long terme et que la réhabilitation est nécessaire pour maintenir la traversée actuelle dans l'intervalle.

Prise en compte des commentaires

L'objectif de la consultation de la phase 3 était de présenter les solutions de réhabilitation à l'étude et de recueillir des commentaires sur la solution privilégiée. Le tableau ci-dessous présente les commentaires reçus et la manière dont ils ont été pris en compte.

Ce que nous avons entendu	Prise en compte
RÉHABILITATION	
Appui marqué pour la solution n° 3 (trottoir et chaussée élargis), plusieurs préférant la solution n° 3 sans élargissement du trottoir afin de consacrer toute la largeur aux véhicules.	Examiner l'élargissement du tablier pour la solution n° 3, sans modifier la largeur du trottoir.
Le pont est trop étroit, notamment pour les camions et les remorques; souhait d'améliorer les rayons de virage.	Examiner l'élargissement du tablier pour la solution n° 3, sans modifier la largeur du trottoir. Les solutions de conception des rampes ne faisaient pas partie de la portée du projet.
La réhabilitation constitue une solution à court terme; souhait de voir progresser la planification d'un nouveau pont dans le secteur.	Le ministère a évalué le pont et confirmé qu'il est sécuritaire. La réhabilitation prolongera sa durée de vie, évitera des interruptions de service à long terme et répondra aux besoins immédiats de la collectivité. L'objectif est de prolonger la durée de vie du pont actuel afin de permettre la planification future et la coordination des prochaines étapes.
La Ville et la municipalité rurale ont besoin de renseignements communiqués tôt et régulièrement sur l'emplacement du futur pont pour leurs activités de planification.	Dans le cadre de la réhabilitation du pont et du remplacement futur, le gouvernement provincial continuera de collaborer avec la ville de Selkirk, les municipalités rurales et les groupes autochtones, de fournir des mises à jour en temps opportun et de travailler de manière concertée pour appuyer les objectifs de développement local.
PATRIMOINE	
Appui général au retrait des tours, à condition que leur valeur patrimoniale soit préservée et qu'elles soient relocalisées.	Collaborer avec les autorités locales et les parties prenantes afin de cerner des possibilités de relocalisation.
Idées pour préserver le patrimoine : <ul style="list-style-type: none"> • création d'un enregistrement numérique de la réhabilitation du pont et du retrait des tours; • intégration d'artefacts dans un musée; • participation de groupes patrimoniaux locaux. 	Collaborer avec les autorités locales et les intervenants du milieu patrimonial afin de déterminer des moyens de mettre en valeur le patrimoine du pont.

CIRCULATION	
<p>Demande d'assurer l'application des limites de charge et de restreindre l'utilisation du pont par les véhicules lourds.</p>	<p>L'utilisation inappropriée du pont par de gros véhicules (camions-bétonnières, poids lourds, etc.) constitue un enjeu d'application de la réglementation. L'équipe de projet examine des solutions comme la signalisation et l'installation de caméras pour repérer les véhicules surdimensionnés ou en surcharge. Ces mesures peuvent protéger le pont contre une utilisation inadéquate et prolonger sa durée de vie.</p>
<p>Préoccupations liées aux itinéraires des services d'urgence.</p>	<p>Lors de toute fermeture du pont pendant les travaux, les services d'urgence seront redirigés afin de maintenir la couverture de l'ensemble du secteur.</p>
INONDATIONS	
<p>Les inondations sont perçues à la fois comme un désagrément et un risque à atténuer. Les répondants ont suggéré de surélever la chaussée et de concevoir un pont à arche plus élevée afin de permettre l'accès des services d'urgence au printemps, lorsque les inondations surviennent généralement en raison de la fonte des embâcles.</p>	<p>Le ministère du Transport et de l'Infrastructure a reconnu que les inondations constituent un défi récurrent. Il a été précisé que les travaux de réhabilitation visent à rétablir la fonctionnalité du pont et que les interventions nécessaires pour régler les problèmes d'inondation représenteraient un défi beaucoup plus important. Le ministère s'engage à étudier la faisabilité de l'option visant le rehaussement de la route afin de prévenir ou de réduire les fermetures annuelles.</p>

Prochaines étapes

L'équipe de projet examinera et prendra en compte les commentaires reçus dans le cadre de la consultation de la phase 3. Les documents de présentation seront mis en ligne et transmis électroniquement aux participants, ainsi qu'aux municipalités locales et à la Ville. Afin de favoriser un accès élargi et la participation de la collectivité, ces documents seront traduits en français.

Dans la prochaine phase de consultation, l'accessibilité et la communication inclusive demeureront des priorités afin de permettre une participation significative des membres de la collectivité.

Le calendrier du processus de consultation du projet, au moment de la rédaction du présent rapport, est le suivant :

- Consultation de la phase 4 — Présentation de la solution de conception retenue : printemps 2026
- Consultation de la phase 5 — Présentation de l'avancement de la conception détaillée : 2027
- Période de construction prévue : 2027 à 2029

Questions

Pour toute question concernant le présent rapport, veuillez communiquer avec Tracey McKenna à l'adresse suivante : tracey.mckenna@aecom.com.