

Réinventer la mobilité :

Comment **TRANSPORT 2050**
peut propulser Winnipeg et les
Winnipégois vers l'avenir



TRANSPORT 2050 : Réinventer la mobilité est notre plan directeur pour moderniser le réseau de transport de Winnipeg.

Le plan contextualise l'état actuel des transports, définit un cadre stratégique pour orienter la prise de décisions et établit des politiques et des mesures qui favoriseront l'atteinte des objectifs. On pourrait dire qu'il examine en profondeur où nous sommes, où nous allons et comment nous allons y arriver.

Quant au présent livret, il reste en surface.

Il offre un aperçu de haut niveau de TRANSPORT 2050, en soulignant les grandes idées et en brossant un tableau général de la façon dont le plan, s'il est mis en œuvre, pourrait avoir une incidence sur les Winnipegois.

Il vous expliquera :

- pourquoi le plan est important
- où nous allons
- comment nous allons y parvenir



Pour un tableau détaillé, **balayez le code QR**. La version intégrale du document de planification s'ouvrira pour un aperçu approfondi.

Pourquoi TRANSPORT 2050

En gros, Winnipeg se transforme.

On s'attend à ce que notre population augmente de plus de 200 000 personnes d'ici 2050. À mesure que la population augmente, notre profil démographique se transforme. Il en va de même pour nos priorités et notre façon de nous déplacer dans la ville.



Bien des gens ont besoin de la commodité d'un véhicule particulier pour leurs déplacements quotidiens. Bon nombre d'autres personnes préfèrent se déplacer à vélo et à pied plutôt qu'en voiture. D'autres encore veulent le meilleur des deux mondes.

Tout le monde veut avoir des moyens de transport sûrs et pratiques.

► Winnipeg a besoin d'un plan de transport qui :

- facilite l'utilisation de moyens de transport actif
- détermine les modifications qu'il faudra apporter aux lois et aux politiques pour appuyer le choix de moyens de transport
- indique dans quel secteur prioriser les investissements pour veiller à ce que l'infrastructure corresponde aux objectifs



Bien que Winnipeg figure parmi les villes les plus abordables au Canada en raison du coût du logement par rapport au revenu des ménages, un huitième des Winnipegois vit au-dessous du seuil de pauvreté. Beaucoup d'autres Winnipegois vivent juste au-dessus du seuil de pauvreté. Les personnes vivant dans la pauvreté doivent souvent se rendre tous les jours à divers endroits pour accéder à des services qui les aident à satisfaire à leurs besoins fondamentaux, comme l'accès à des téléphones, à des ordinateurs, à des douches, à une laverie et à de la nourriture.

- Winnipeg a besoin d'un plan de transport qui reconnaît que les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun rendent les tâches quotidiennes possibles pour bien des Winnipegois.

Notre économie dépend d'un réseau de transport efficace qui permet aux gens de se rendre au travail, de transporter des marchandises et de fournir des services. Par ailleurs, notre environnement exige que nous réduisions l'impact environnemental des déplacements.

- Winnipeg a besoin d'un plan de transport qui :
 - reconnaît que le réseau de transport assume divers rôles
 - tient compte de la relation entre l'utilisation du territoire et le transport
 - assure que la planification, la conception, le fonctionnement et l'entretien des transports réduisent au minimum l'impact sur l'air, le territoire, l'eau et la biodiversité



Bien des rues et intersections sont au maximum de leur capacité aujourd'hui.

Elles ne pourront pas assurer le transport de plus de personnes, de marchandises ou de services sans investissements majeurs. Elles ne pourront pas non plus permettre les moyens de transport en commun ou actif sans infrastructure nouvelle ou améliorée.

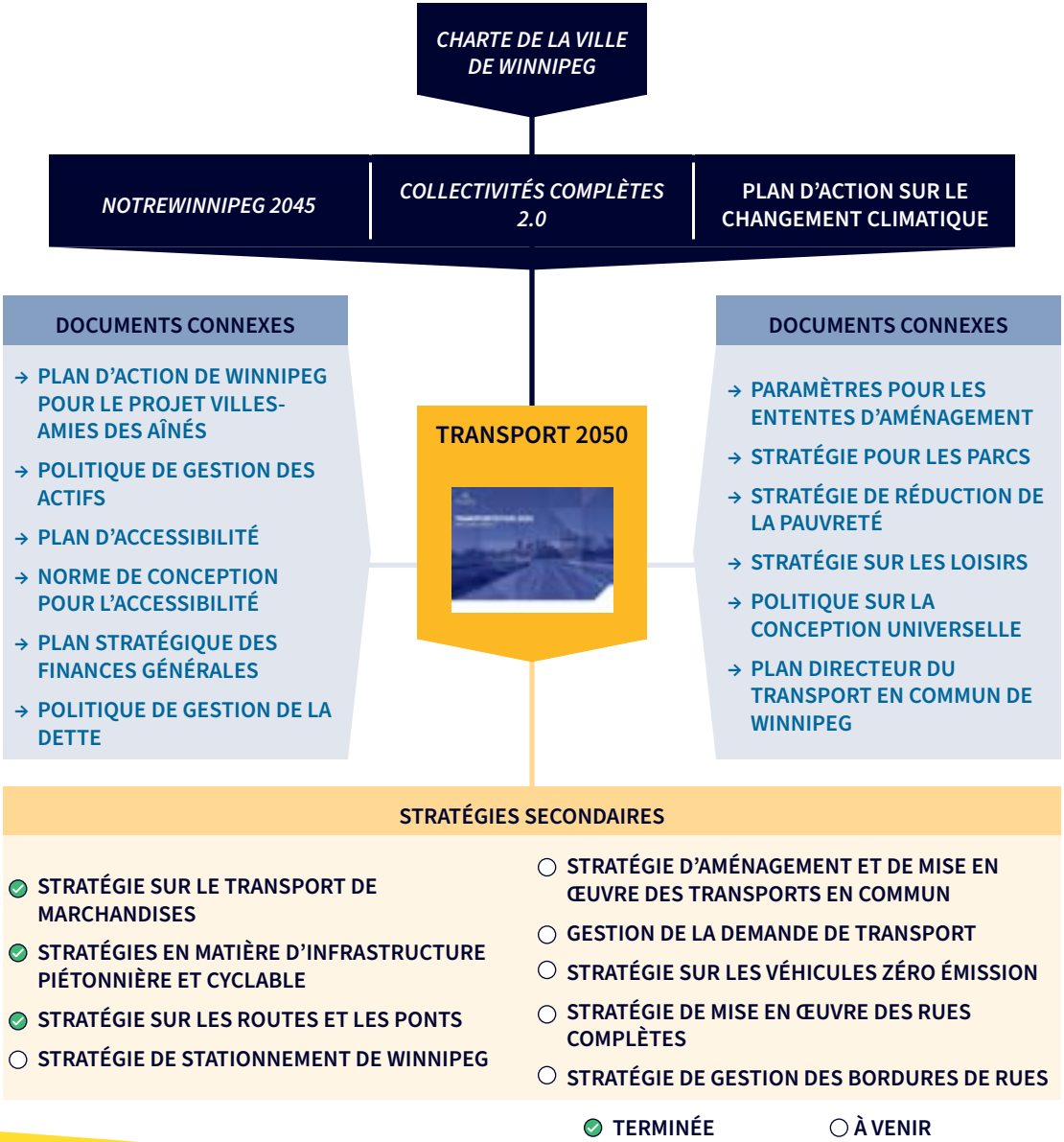
Toutefois, de tels projets sont onéreux à construire et à entretenir... et Winnipeg a un budget modeste.

- Winnipeg a besoin d'un plan de transport qui schématise une marche à suivre stratégique afin de rebâtir un réseau de transport adapté à tous les futurs usagers et d'investir dans ce réseau.

Il importe par ailleurs de souligner que le transport n’est qu’un aspect d’un casse-tête stratégique beaucoup plus vaste.

La *Charte de la ville de Winnipeg* précise quelles sont nos responsabilités en tant que Ville. *NotreWinnipeg 2045* fournit des directives d’urbanisme. Bien d’autres plans et documents dirigent divers aspects de l’utilisation du territoire, de la durabilité et de la planification et de l’aménagement des transports.

► Winnipeg a besoin d’un plan qui tient compte des plans et des orientations préalables et connexes et qui s’y conforme.



Pour résumer, la dynamique de notre environnement est en train de changer, et les priorités sont concurrentes.

Ces changements signifient que Winnipeg doit prendre des mesures radicales pour s’assurer que les besoins en matière de transport sont satisfaits, aujourd’hui et demain.

► Winnipeg a besoin d’un plan qui **réinvente la mobilité**.

Où nous emmènera la mobilité réinventée

TRANSPORT 2050 définit **la mobilité réinventée** comme un réseau de transport où :

- la moitié des déplacements sont faits par des moyens de transport durables
- le transport durable est une option intéressante pour les déplacements de tous les jours
- un réseau efficace offre l'accès et la mobilité aux personnes et aux marchandises
- les personnes de tous les âges et de toutes les capacités peuvent se déplacer sans risque de décès ou de blessure grave

Pour mettre en pratique cette réinvention, le plan établit quatre objectifs :

1. **Prosperité économique** : Les marchandises peuvent être transportées efficacement par avion, par rail et par camion, afin d'assurer le soutien de la croissance économique
2. **Part modale** : Les Winnipegois font 50 % de leurs déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun et par covoiturage d'ici 2050
3. **Sécurité routière** : Atteindre une réduction de 20 % des accidents de la route causant la mort ou des blessures graves d'ici 2026
4. **Accessibilité et équité** : Le réseau de transport est conçu et aménagé de manière à être accessible et abordable pour tous les Winnipegois

Pour atteindre ces objectifs, TRANSPORT 2050 offre une feuille de route qui nous permettra de faire ce qui suit :

- Prioriser l'entretien de l'infrastructure existante au lieu de construire une nouvelle infrastructure
- Faire des investissements stratégiques pour transporter plus de personnes et de marchandises au moyen des routes que nous avons
- Appuyer l'aménagement de collectivités complètes où les personnes peuvent répondre à leurs besoins quotidiens en parcourant une courte distance
- Habilitier les gens à se déplacer en choisissant le moyen de transport de leur choix

Fondamentalement, TRANSPORT 2050 vise à régler les plus grands problèmes de transport de Winnipeg. Ainsi, tous les transports deviendront sécuritaires et efficaces pour toute la population, quel que soit le moyen de transport ou la destination. Piétons, cyclistes, transporteurs de marchandises, véhicules d'urgence et automobilistes seront tous gagnants.

► Une part modale de 50 % sera difficile à atteindre, mais nous pouvons y parvenir en combinant nos efforts. Autrement dit, les Winnipegois devront collectivement :

- augmenter les déplacements en transport en commun de 100 %
- faire 40 % plus de covoiturage
- opter pour les déplacements à vélo ou à pied deux ou trois fois plus souvent

Le Plan d'action sur le changement climatique de Winnipeg nous a demandé d'atteindre l'objectif de part modale 50 % durable d'ici 2030. Selon l'analyse que nous avons effectuée, 2050 est un objectif beaucoup plus réaliste. Vous voulez savoir pourquoi? Consultez notre document de prise de position sur la durabilité et le transport dans l'annexe A du plan en **scannant le code QR** ou en visitant winnipeg.ca/pdt2050.



TRANSPORT 2050 utilise sept directives clés pour orienter ses politiques et ses mesures. Ces directives relient également chaque composante du plan à la vision globale.



Intégrer l'utilisation du territoire et la planification des transports

► Par exemple, il pourrait s'agir d'un ensemble domiciliaire à haute densité à proximité d'arrêts principaux pour les transports en commun.



Offrir des options de mobilité sécuritaires et durables pour toute la population

► Il pourrait s'agir d'augmenter le nombre de rues partagées par les cyclistes, les transports en commun et les automobilistes.



Optimiser le réseau pour tenir compte de la demande à venir et encourager le transport actif et les moyens de transport alternatifs

► Il pourrait s'agir de maximiser la capacité de nos routes et de nos ponts existants.



Prioriser la durabilité et l'entretien des routes et des ponts

► Il pourrait s'agir de réparer les ponts existants avant d'en construire de nouveaux.



Améliorer la fiabilité du transport de marchandises

► Il pourrait s'agir de voies réservées aux camions sur certaines routes.



Faire du transport actif une option plus intéressante pour un plus grand nombre de Winnipegois

► Il pourrait s'agir d'améliorer l'entretien des trottoirs et les voies cyclables en hiver.



Offrir une infrastructure qui assure un service de transport en commun connecté

► Il pourrait s'agir d'augmenter le service de transport en commun dans les régions près des limites de la ville.

La feuille de route vers la mobilité réinventée

TRANSPORT 2050 établit un plan pour concrétiser la mobilité réinventée.

TRANSPORT 2050 mise sur le transport des personnes par des moyens de transport durables. Ce plan vise à fournir des possibilités de transport pratiques, accessibles et réalistes, tout en rendant le réseau plus sécuritaire pour tous les usagers.

Bien que les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun soient des moyens de transport plus durables et une composante importante de notre réseau, nous nous attendons tout de même à ce que des gens utilisent leur véhicule plusieurs fois par jour.

Par conséquent, TRANSPORT 2050 établit des politiques et des mesures qui :

- adoptent une approche équilibrée
- atténuent le conflit entre les usagers et l'utilisation du territoire
- veillent à ce que les gens puissent se rendre à destination, recevoir les marchandises et services dont ils ont besoin et disposent d'options à cet égard

Le plan organise les politiques et les mesures de manière à les aligner sur les trois priorités du plan :



Pour voir la série complète de politiques et de mesures, **balayez le code QR** ou cliquez sur winnipeg.ca/pdt2050.

Pour le moment, nous allons décrire l'orientation de la politique à un haut niveau et décrire à quoi pourraient ressembler certaines des politiques et mesures dans les faits.

Nous avons inclus des exemples de ce que nous appelons **🚀 innovations pour la mise en œuvre**. Ces projets pilotes peuvent être mis en œuvre rapidement afin de répondre aux besoins et de saisir les occasions à court terme. Il peut s'agir d'initiatives qui sont peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre, mais qui pourraient donner lieu à des avantages considérables. Par ailleurs, les encadrés **➡ l'action en action** indiquent quelle pourrait être l'incidence de TRANSPORT 2050 sur le quotidien des Winnipegois.



Priorité : utilisation du territoire

Ce que feront les politiques

- Améliorer l'utilité et l'attractivité de nos rues
- Bâtir des endroits où les gens veulent vivre et les entreprises veulent investir
- Aligner l'aménagement des rues sur les utilisations du territoire prévues dans *Collectivités complètes 2.0*
- S'assurer que les gens peuvent se déplacer en autobus, à vélo ou à pied plus souvent
- Aider les entreprises à livrer et à recevoir efficacement des marchandises
- Gérer le stationnement et les bordures de rues de manière à soutenir les personnes et les entreprises

Objectifs soutenus :

- prospérité économique
- part modale

Grandes lignes des politiques

- Offrir des moyens de transport multimodal pour les personnes et les marchandises
- Collaborer avec d'autres ordres de gouvernement pour relier l'utilisation du territoire régional et le transport
- Gérer le stationnement hors rue pour faciliter les déplacements des personnes et des marchandises
- Tenir compte des besoins de tous les usagers de la route dans la prise de décisions sur le transport

Ce que nous avons entendu

Les intervenants nous ont dit que la planification de l'utilisation du territoire et la prise de décisions sur les transports doivent être plus connectées. Il s'ensuivra une ville plus dense et axée sur la population.

Aperçu des mesures clés

- Mettre à jour les règlements de zonage le long des itinéraires de transport en commun. Cette mise à jour permettra d'augmenter la densité grâce à l'édification sur terrain intercalaire. Elle donnera également lieu à une esthétique urbaine de haute qualité au niveau des trottoirs.
- Exiger que les entrepreneurs offrent un accès sécuritaire à tous les usagers des routes pendant la construction.
- Réviser les règlements pour réduire le stationnement hors rue.
- Utiliser des incitatifs pour encourager une utilisation plus intensive du territoire au centre-ville.
- Raccorder à nos réseaux les nouveaux quartiers juste à l'extérieur des limites de la ville.
- Maintenir l'accès aux trottoirs ou créer des déviations à court terme pendant les projets de construction.

» L'action en action

Josie se déplace en fauteuil roulant et se rend au travail en autobus tous les jours. Lorsqu'il y a de la construction aux alentours de son bureau, Josie est souvent coincée en bordure de trottoir lorsqu'elle descend de l'autobus à cause de la déviation des trottoirs. Si cette mesure clé était mise en œuvre, Josie saurait que les entrepreneurs auraient reçu des directives et des conseils clairs pour conserver un passage menant de l'arrêt d'autobus à toutes les propriétés à proximité.





Priorité : la mobilité des personnes

Marche et vélo

Ce que feront les politiques

- Assurer une mobilité abordable et un accès universel pour tous les Winnipegois
- Aider plus de personnes à opter pour des moyens de transport durables
- Rendre la marche et le vélo plus faciles, plus sécuritaires et plus pratiques
- Augmenter l'accessibilité des moyens de transport actif à longueur d'année, y compris l'hiver
- Apporter ces modifications sans entraver la circulation des voitures et des camions

Objectifs soutenus :

- part modale
- sécurité routière
- accessibilité et équité

Ce que nous avons entendu

Les Winnipegois sont en faveur d'opter pour le transport durable et actif au lieu des voitures.

Grandes lignes des politiques et aperçu des mesures clés

- Comblers les lacunes dans les réseaux piétons et cyclables.

Innovation pour la mise en œuvre

Infrastructure portative pour le transport actif : Nous pourrions mettre à l'essai des outils comme des bacs à fleurs, de la peinture et des barricades temporaires pour délimiter les voies cyclables. Les anciennes voies cyclables améliorées pourraient être utilisées pour évaluer le potentiel de cette idée.

- Faire de la marche et du vélo un choix plus pratique.

Innovation pour la mise en œuvre

Fournir du stationnement sécuritaire pour les vélos : Dans le cadre d'un projet pilote, nous pourrions mettre à l'essai un terrain de stationnement pour vélos avec service complet dans une importante destination pour les cyclistes. Si les résultats sont concluants, le programme pourrait être élargi.

- Améliorer l'entretien à l'année des voies cyclables et des trottoirs.
- Sensibiliser le public aux modes de transport actif.

L'action en action

Sam est un nouveau venu au Canada. Bien qu'il adore faire du vélo, il est nerveux à l'idée de devoir partager la route avec des voitures. En se renseignant sur le réseau de transport actif de Winnipeg, Sam pourrait voir qu'il peut se déplacer à vélo pour répondre à bon nombre de ses besoins quotidiens en empruntant uniquement des rues réservées au transport multimodal.



Cadre des Stratégies en matière d’infrastructure piétonnière et cyclable

Winnipeg s’engage à fournir des solutions de transport améliorées en vue d’une meilleure qualité de vie, de quartiers attrayants et de rues urbaines animées.

En 2015, le conseil municipal a approuvé les Stratégies en matière d’infrastructure piétonnière et cyclable (SIPC), une politique et un plan d’action sur le transport actif. Nous avons mis à jour les SIPC dans le cadre de TRANSPORT 2050, en suivant les directives qui y sont énoncées, ainsi que celles dans *NotreWinnipeg 2045, Collectivités complètes* et le Plan d’action sur le changement climatique.

La mise à jour nous aide à atteindre nos objectifs d’offrir des moyens de transport et de créer un réseau de transport durable pour répondre aux besoins de toute la population et des touristes. L’objectif ultime des SIPC révisées est de maximiser les moyens de transport offerts en veillant à ce que la marche et le vélo à Winnipeg soient accessibles, confortables et sécuritaires.

Le cadre des SIPC établit l’orientation pour les politiques, l’infrastructure et les programmes sur la marche et le vélo au cours des 25 années à venir et au-delà. Il offre également un plan de mise en œuvre détaillé assorti de priorités à court, à moyen et à long terme pour des améliorations aux réseaux piéton et cyclable dans toute la ville.

Un principe fondamental des SIPC consiste à élaborer une infrastructure de transport actif qui est confortable pour les personnes de tous les âges et de toutes les capacités, en particulier les enfants, les femmes et les personnes âgées.

Cette infrastructure comprend des sentiers polyvalents, des voies cyclables qui sont physiquement séparées de la circulation et des parcours comme les couloirs verts de quartier où la densité de la circulation est faible et les limites de vitesse sont basses.

Nous avons mis à jour les SIPC pour moderniser le réseau piéton et cyclable, afin d’assurer que :

- la distance du réseau de 800 m (400 m au centre-ville) est atteinte dans la mesure du possible;
- les quartiers et les destinations clés comme les épiceries, les pharmacies, les pôles d’emploi, le centre-ville, les universités, les hôpitaux, les écoles, les services municipaux (parcs, bibliothèques, etc.) sont raccordés au réseau;
- les secteurs défavorisés sont raccordés;
- le réseau cyclable principal ne dépend pas trop du réseau routier régional.

Nous avons organisé le cadre des SIPC en six sections qui orientent l’expansion, la promotion et l’entretien du réseau de transport actif. Les orientations sont mises en œuvre au moyen d’une série de mesures. En gros, pour parvenir à l’accessibilité pour les personnes de tous les âges et de toutes les capacités à Winnipeg, nous devons :

1. **Améliorer la connectivité**
 - a. Agrandir le réseau cyclable
 - b. Agrandir et améliorer le réseau de trottoirs
 - c. Éliminer les obstacles
2. **Améliorer la commodité**
 - a. Offrir des parcs de stationnement pour vélos et une infrastructure de fin de parcours
 - b. Multiplier et améliorer les raccordements multimodaux
3. **Améliorer la sécurité et l’accessibilité**
 - a. Offrir une infrastructure accessible
 - b. Améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes
 - c. Fournir des passages pour piétons et cyclistes
 - d. Offrir une infrastructure pour piétons et cyclistes bien éclairée et visible
 - e. Élaborer des trajets sécuritaires menant aux écoles
4. **Améliorer l’entretien**
 - a. Entretenir le réseau de trottoirs
 - b. Entretenir le réseau de pistes cyclables
5. **Améliorer la vitalité**
 - a. Améliorer l’esthétique des rues et du domaine public
 - b. Aménagement du territoire
6. **Sensibiliser le public**
 - a. Améliorer le système d’orientation, la signalisation et la planification des parcours
 - b. Améliorer la sensibilisation
 - c. Améliorer le marketing et la communication



Vous pouvez voir les SIPC révisées et leur série complète de mesures en **scannant le code QR** ou en visitant **winnipeg.ca/pdt2050**.

Priorité : la mobilité des personnes

Transport en commun

Ce que feront les politiques

- Faire du transport en commun un élément fondamental du réseau de transport durable et multimodal de Winnipeg

Innovation pour la mise en œuvre

Mise à l'essai d'autobus autonomes; le couloir de transport sud-ouest de Winnipeg est parfait pour mettre à l'essai les autobus sans conducteur. Il est séparé du reste de la circulation et soumis aux quatre saisons. Ces autobus pourraient être testés en dehors des heures de service normales

- Offrir l'accès aux transports en commun à tous les Winnipegois
- Encourager les déplacements en transport en commun comme solution de rechange viable à l'utilisation d'une voiture

Objectifs soutenus :

- prospérité économique
- part modale
- sécurité routière
- accessibilité et équité

Plan directeur du transport en commun de Winnipeg

En 2021, le conseil municipal a approuvé le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg. Ce plan proposait d'apporter des modifications et des améliorations à notre service et à notre infrastructure de transport en commun.

Il comprend un parcours détaillé pour les cinq premières années, ainsi qu'une vision conceptuelle plus vaste des 25 prochaines années.

TRANSPORT 2050 s'intègre au Plan directeur du transport en commun pour ouvrir la voie à la politique sur le transport en commun. Les nouvelles politiques sur le transport en commun ne sont pas incluses dans TRANSPORT 2050. Au lieu de cela, nos mesures clés soutiennent les orientations du Plan directeur du transport en commun.

Grandes lignes des politiques et aperçu des mesures clés (d'après le Plan directeur du transport en commun de 2021)

- Accroître le nombre d'utilisateurs des transports en commun.
- Offrir des transports en commun confortables, uniformes et fiables.

Innovation pour la mise en œuvre

SLR : Bien des Winnipegois sont curieux au sujet du système léger sur rail (SLR). Transport 2050 demande à la Ville d'analyser dans quelles circonstances et à quels endroits un SLR pourrait s'avérer nécessaire à l'avenir. Un système de transport en commun à haute capacité sera essentiel pour multiplier les déplacements durables.

- Améliorer la mobilité des transports en commun au centre-ville.
- S'assurer que les transports en commun sont inclusifs.
- Équilibrer les investissements et les prix pour les usagers.

Ce que nous avons entendu

Bon nombre de Winnipegois nous ont dit que des problèmes de sécurité réels ou perçus les empêchaient d'utiliser les transports en commun.



Priorité : la mobilité des personnes

Véhicules automobiles

Ce que feront les politiques

- Rendre les véhicules automobiles plus sécuritaires
- S'assurer que les routes et les ponts sont sécuritaires, fiables et accessibles
- Indiquer à la Ville de réparer ses actifs, en les gardant en bon état plus longtemps
- Nous préparer à une utilisation accrue de véhicules électriques et à un changement des moyens de transport

Objectifs soutenus :

- prospérité économique
- sécurité routière

Ce que nous avons entendu

Les gens veulent des rues complètes qui équilibrent les besoins, la sécurité et l'efficacité de tous les moyens de transport.

Grandes lignes des politiques

- Réduire le déficit infrastructurel en réparant les routes et les ponts existants
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Intégrer l'équité et l'inclusion à la prise de décisions
- Se rapprocher de l'objectif zéro de Winnipeg en matière de sécurité routière
- Améliorer l'expérience de conduite au centre-ville
- Adopter des politiques innovantes sur le stationnement

Aperçu des mesures clés

- Limiter l'expansion, le prolongement ou l'ajout de routes.

» L'action en action

Nicole utilise le même pont vieillissant pour emmener ses enfants à la garderie tous les jours. Elle craint qu'un jour, le pont ne soit plus là si les fonds continuent d'être investis dans la construction de nouvelles routes et infrastructures. En planifiant de façon stratégique l'entretien au lieu de l'expansion, la Ville peut s'assurer que des fonds sont disponibles pour maintenir l'accessibilité du pont pour les années à venir.



- Coordonner l'entretien des routes pour éviter le recoupement des travaux.
- Continuer d'appuyer un programme de jumelage de covoitureurs.
- Concentrer les capitaux propres et les efforts sur les personnes qui doivent composer systématiquement avec des obstacles à la participation.
- Accroître la sécurité et l'efficacité pour tous les usagers.
- Remplacer le stationnement sur rue par le transport en commun, la marche et/ou le vélo dans la mesure du possible.

🔧 Innovation pour la mise en œuvre

Réduire le stationnement sur les artères, qui visent essentiellement à transporter des personnes et des marchandises. Les places de stationnement sur ces rues ne sont pas toujours nécessaires, en particulier lorsqu'il y a des terrains de stationnement à proximité. En limitant le stationnement sur rue, on pourrait accélérer les déplacements des personnes et des marchandises.

- Trouver des façons d'utiliser la technologie pour offrir des données en temps réel sur l'accessibilité et le coût du stationnement, etc.

Priorité : transport des marchandises et services d'urgence

Ce que feront les politiques

- Encourager le transport sécuritaire, efficace et raccordé des marchandises
- Soutenir l'économie locale
- Assurer notre sécurité grâce à une mobilité rapide pour les services d'urgence comme les pompiers et la police

Objectifs soutenus :

- prospérité économique
- sécurité routière

Ce que nous avons entendu

Les Winnipegois sont en train de modifier leurs habitudes de magasinage, le tiers d'entre eux ayant indiqué qu'ils s'attendent à recevoir un nombre accru de livraisons à domicile ou au travail.

Grandes lignes des politiques

- Investir dans une infrastructure clé et planifier en vue de nouvelles technologies
- Améliorer l'accès pour les véhicules d'urgence à des emplacements clés
- Mettre à jour le réseau routier pour le camionnage de Winnipeg
- Collaborer avec nos voisins pour transporter des marchandises efficacement et en toute sécurité
- Utiliser des données et des analyses pour régler les problèmes à mesure qu'ils surviennent

Aperçu des mesures clés

- Trouver des façons d'optimiser les parcours pour des déplacements par camion rapides et efficaces.



L'action en action

Josh travaille pour une société de transport qui transporte des matériaux de construction d'un secteur de la ville à un autre. Chaque jour, il s'inquiète des risques lorsqu'il doit conduire dans des secteurs où des enfants jouent et se rendent à l'école à pied. L'optimisation des itinéraires pour camions pourrait lui faciliter la tâche, rendre le transport de marchandises plus efficace et lui éviter d'avoir à traverser des zones à forte densité piétonne.



- Accélérer les déplacements et éviter les délais pour les véhicules d'urgence.
- Aménager les rues en tenant compte des véhicules d'urgence.
- Se tenir au courant des nouvelles technologies et tendances en matière de transport de marchandises, comme l'automatisation.
- Explorer de nouvelles options pour le transport de marchandises avec le secteur privé.
- Utiliser les zones de chargement de façon plus créative.



Innovation pour la mise en œuvre

Voies réservées aux camions : Mettre à l'essai une voie réservée aux camions sur une route à fort volume de camions. Un projet pilote sur 12 mois est recommandé pour tenir compte d'une année complète de circulation et de conditions météorologiques.



Innovation pour la mise en œuvre

Le centre-ville de Winnipeg est doté de nombreuses zones de chargement; le moment est-il venu de penser à de nouvelles façons de les utiliser? En rendant les zones de chargement plus pratiques et accessibles, on peut améliorer l'accès aux destinations aux heures de pointe.

Stratégie sur le transport de marchandises

Le transport durable et la planification de l'utilisation du territoire sont essentiels pour TRANSPORT 2050. La Stratégie sur le transport de marchandises s'appuie sur les politiques du plan, en y ajoutant des détails et une orientation.

Winnipeg (et sa région métropolitaine) joue un rôle essentiel dans les économies provinciale et nationale. Le volume des véhicules de marchandises et de services qui se déplacent dans la ville ne fera qu'augmenter à mesure que la population continue d'augmenter.

Il nous incombe de définir un réseau de camionnage efficace et de gérer et aménager les zones de chargement sur rue et hors rue pour la sécurité de tout le monde. C'est là que la Stratégie sur le transport de marchandises entre en jeu.

Voici certaines mesures clés de la Stratégie :

1. **Protéger la viabilité du transport de marchandises dans la planification et l'aménagement de l'utilisation du territoire**

Nous continuerons de fournir un réseau de camionnage robuste qui favorise la fiabilité, l'efficacité et la répartition de la circulation de camions sur plusieurs rues sans compromettre la sécurité des piétons et des autres usagers de la route. Nous assurerons également l'accès aux destinations en continuant d'offrir et de gérer efficacement des zones de chargement. Nous collaborerons avec des intervenants de planifier en vue d'accueillir des véhicules articulés allongés dans les projets industriels.

2. **Encourager la connectivité intermodale transparente**

Nous soutenons le rôle de l'aéroport international Richardson de Winnipeg en tant que principale plaque tournante pour le transport aérien de passagers et de marchandises au Manitoba. Nous allons également collaborer avec les municipalités de la région métropolitaine pour appuyer le développement de CentrePort et pour assurer la coordination transfrontalière de l'accès par rail, par camion et à vélo pour un transport efficace des marchandises.

3. **Collaborer avec des partenaires régionaux en vue d'accroître la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du transport de marchandises et d'assurer la coordination interprovinciale des plans et des politiques**

Nous préconiserons l'établissement d'un conseil consultatif sur le transport régional de marchandises pour donner des conseils sur des questions relatives aux priorités des projets de transport de marchandises et les considérations stratégiques pouvant avoir une incidence sur le transport de marchandises à destination, aux alentours et en provenance de Winnipeg et de sa région métropolitaine.

4. **Investir dans l'infrastructure de transport et les améliorations opérationnelles en vue d'améliorer le transport de marchandises et d'anticiper les nouvelles technologies**

Nous avons l'occasion de passer en revue et de mettre à jour les plans de synchronisation de la signalisation afin d'améliorer la circulation des marchandises dans le réseau routier stratégique, tout en maintenant un environnement sécuritaire pour tous les autres usagers. Nous évaluerons également la faisabilité d'un projet pilote sur une voie réservée aux camions dans un corridor à volume élevé de camions, comme l'autoroute 90.

5. **Améliorer les services offerts pour le transport de marchandises en fin de parcours**

Nous continuerons d'encourager l'adoption de véhicules de transport de marchandises à faibles émissions de carbone ou à zéro émission de carbone. Nous encouragerons également les intervenants à envisager le transport actif, comme les vélos de fret à assistance électriques pour la livraison de petits colis dans des quartiers résidentiels urbains à forte densité.

6. **Prioriser la collecte de données pour les questions liées au transport de marchandises afin de faciliter la prise de décisions et, à l'avenir, de soutenir le développement d'outils analytiques améliorés**

Nous demanderons à la Province du Manitoba de rétablir le Système d'information sur la circulation routière du Manitoba dans la région métropolitaine afin de fournir les données essentielles nécessaires pour prendre des décisions éclairées au sujet de la planification, de la conception et du fonctionnement du camionnage sur le réseau de transport routier.

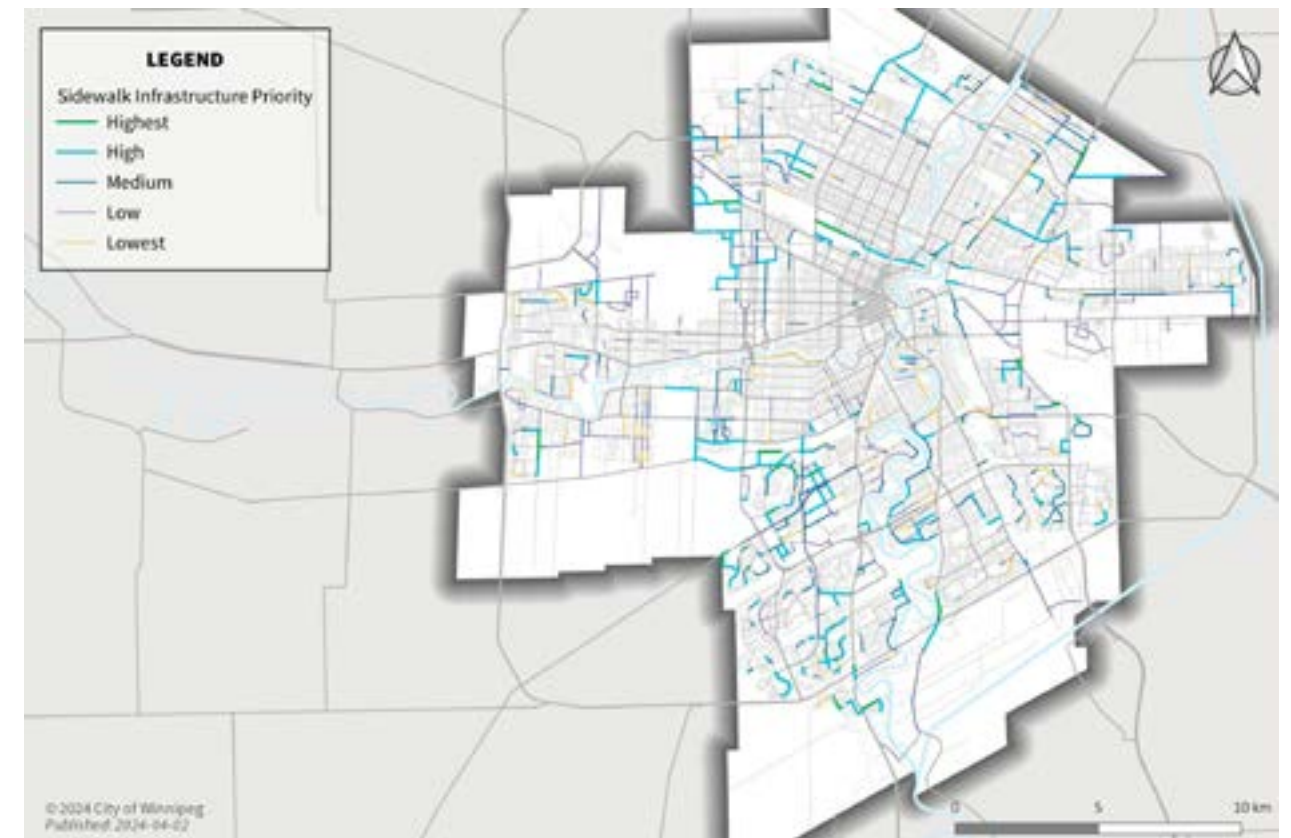
Recommandations relatives au réseau

TRANSPORT 2050 utilise des cartes pour illustrer ses recommandations relatives au réseau. Ces cartes indiquent à quoi devrait ressembler le réseau pour que la moitié des déplacements soient faits de façon durable, sans compromettre les besoins de tous les usagers.

Nous avons inclus l'ensemble complet de cartes ici, puisque nous savons que les gens veulent voir quel pourrait être l'impact de TRANSPORT 2050 sur les routes qu'ils empruntent au quotidien.

Il est important de souligner que les cartes sont de nature conceptuelle et qu'elles illustrent un scénario de réseau idéal.

Recommandations relatives au réseau : trottoirs



► En améliorant l'accessibilité et les moyens de transport offerts aux piétons, il nous sera plus facile d'atteindre nos objectifs en matière de part modale, de sécurité routière et d'accessibilité et d'équité. Nous recommandons ce nouveau réseau de trottoirs pour les rues collectrices et les rues artérielles. Il accorde la priorité à la création de trottoirs aux endroits où il n'y en a pas et au comblement des lacunes dans le réseau.

Il convient de souligner qu'il s'agit de lignes de désir conceptuelles qui cernent les lacunes et les endroits où l'ajout ou l'amélioration de trottoirs s'impose. L'emplacement exact de l'infrastructure serait déterminé en fonction d'un examen approfondi de chaque parcours. Ce réseau ne comprend pas les rues résidentielles. La détermination de la façon de prioriser les trottoirs locaux est une mesure des Stratégies en matière d'infrastructure piétonnière et cyclable.

Recommandations relatives au réseau : vélos



- En améliorant l'accessibilité et les moyens de transport offerts aux cyclistes, il nous sera plus facile d'atteindre nos objectifs en matière de part modale, de sécurité routière et d'accessibilité et d'équité. Ce nouveau réseau cyclable vise à raccorder toute la ville de Winnipeg grâce à une infrastructure cyclable accessible et sécuritaire.

Il convient de souligner qu'il s'agit de lignes de désir conceptuelles qui cernent les lacunes et les endroits où l'ajout ou l'amélioration de voies cyclables s'impose. L'emplacement exact de l'infrastructure cyclable serait déterminé en fonction d'un examen approfondi de chaque parcours.

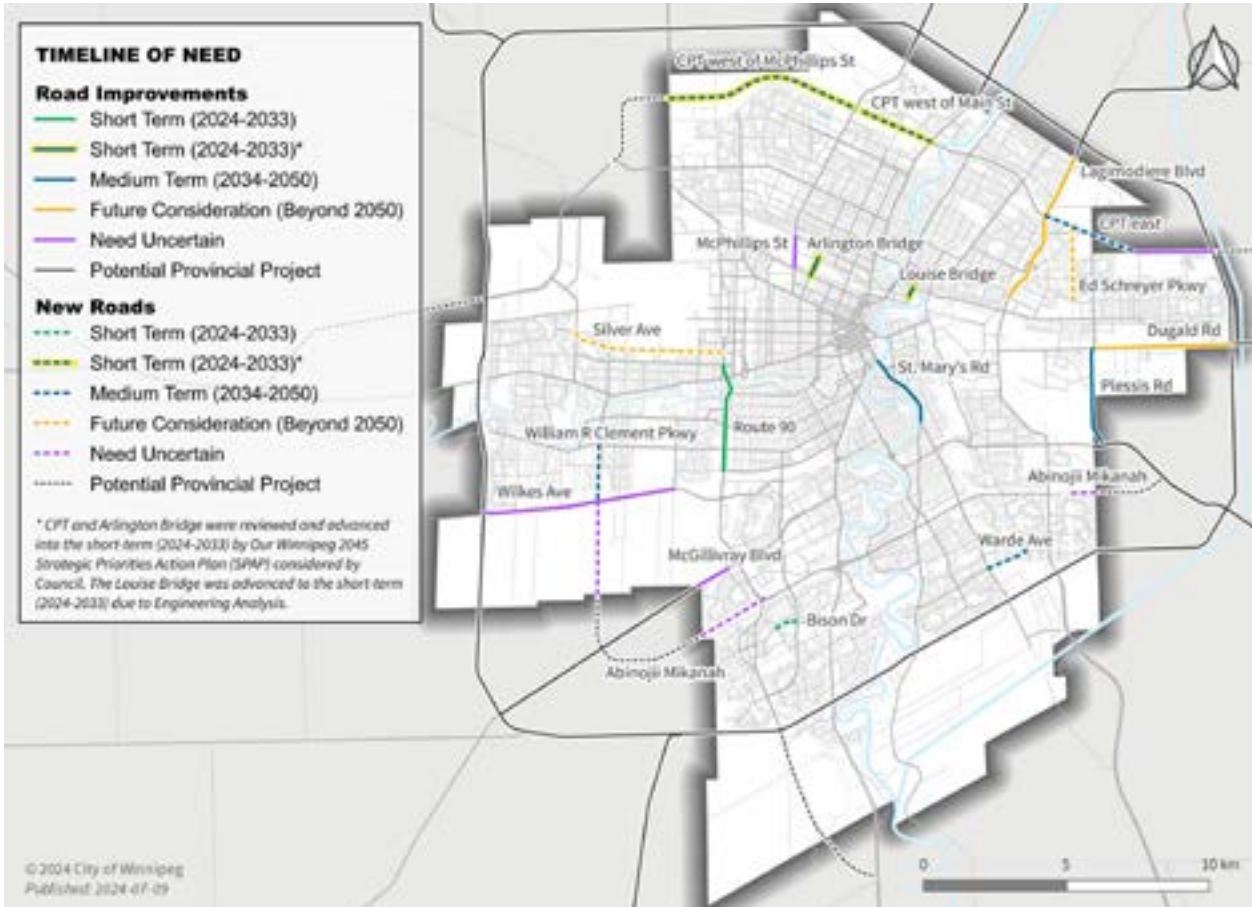
Le transport en commun à Winnipeg : plan à long terme relatif au réseau



- Le transport en commun est un facteur clé de notre capacité d'atteindre notre objectif de part modale 50 % durable. Le réseau principal de transport en commun approuvé par le conseil municipal est conçu de manière à être plus accessible, plus fréquent, plus efficace et plus fiable.

Les déplacements des Winnipegois dans la Ville s'en trouveront améliorés, de même que la capacité des gens de compter sur les transports en commun comme moyen de transport de prédilection au quotidien.

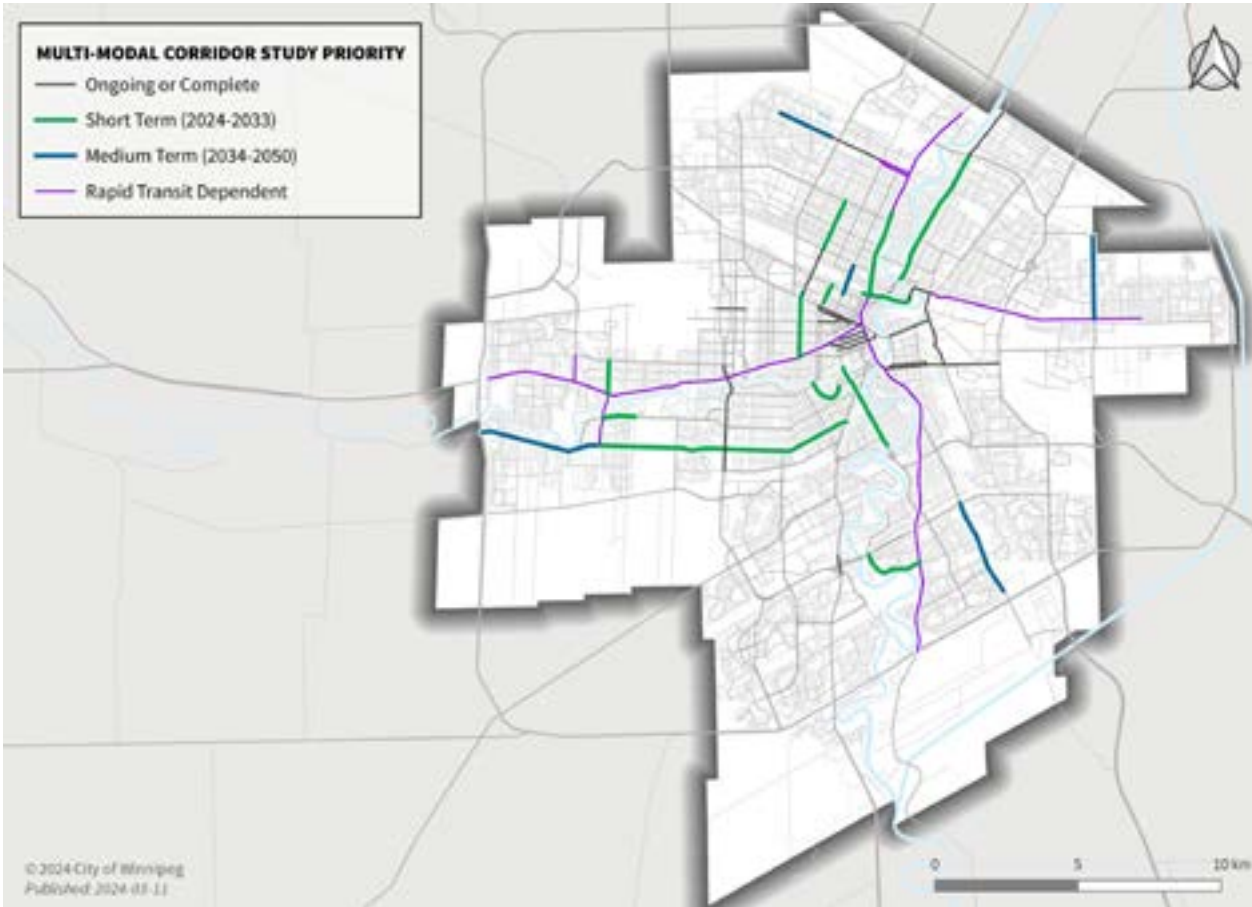
Recommandations relatives au réseau : routes et ponts



► En augmentant de façon stratégique la capacité de notre réseau routier, il nous sera plus facile d’atteindre nos objectifs en matière de croissance économique, de sécurité routière et d’accessibilité et d’équité. Nous recommandons ces améliorations et ces expansions pour nos routes et nos ponts. Elles nous aideraient à compléter le réseau de transport, à assurer les raccordements régionaux, à raccorder la Ville pour encourager la durabilité et la croissance économique et à entretenir le réseau existant.

Il est important de souligner que ces parcours et priorités sont de nature conceptuelle et pourraient changer. La mise en œuvre serait déterminée en fonction d’un examen approfondi de chaque parcours.

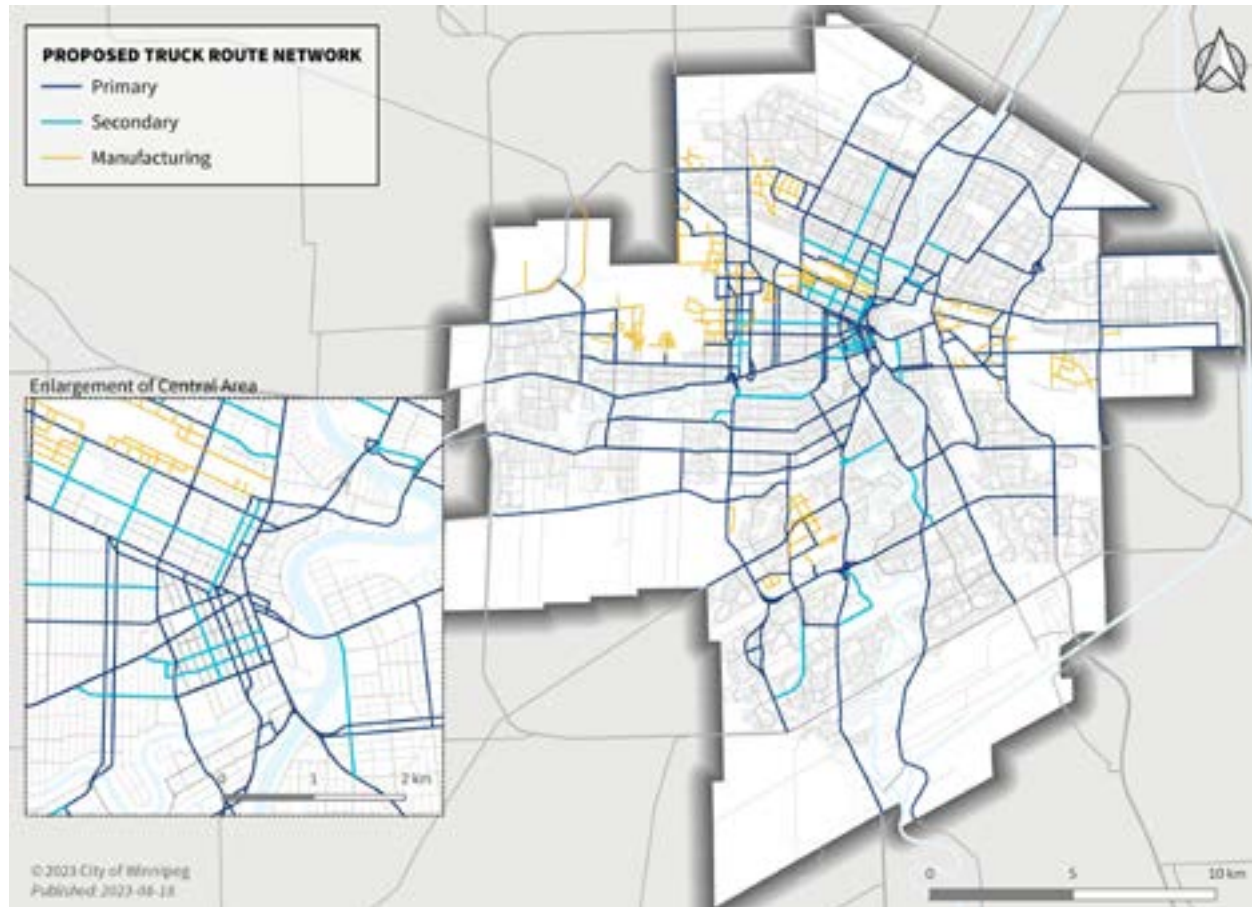
Recommandations relatives au réseau : corridors multimodaux clés



► La transformation et l’optimisation de notre réseau routier existant nous aideront à atteindre nos objectifs. Nous recommandons des améliorations à ces corridors clés.

Un examen approfondi déterminera la meilleure façon d’encourager la croissance économique et le choix de moyen de transport. La mise en œuvre de recommandations découlant de ces études renforcera la sécurité pour tous les usagers de la route et améliorera l’accessibilité et l’équité.

Recommandations relatives au réseau : parcours pour camions



- En investissant dans la circulation des véhicules dans des itinéraires clés et en y accordant la priorité, on assurera que le transport de marchandises continuera de stimuler la croissance et la vitalité économique. Nous recommandons des changements en ce qui concerne la façon dont les camions se déplacent dans notre ville et leur itinéraire.

La Stratégie sur le transport de marchandises indique les meilleurs emplacements des parcours pour camions. Une étude approfondie permettra de mettre à jour et d'adapter le réseau au besoin.

Prochaines étapes

La prochaine étape consistera à présenter TRANSPORT 2050 au conseil municipal pour examen. Cette étape aura lieu plus tard en 2024.

Si le conseil municipal adopte le plan, il nous faudra élaborer une stratégie de financement pour nous assurer de pouvoir mettre en œuvre les mesures, y compris les suivantes :

- Élaborer une méthodologie de priorisation des projets de transport/mettre à jour l'étude sur les transports dans la région de Winnipeg (WATS) pour remplacer l'étude précédente (Inner Ring Road Study)
- Élaborer plusieurs stratégies de mise en œuvre, notamment pour les aspects suivants :
 - Développement axé sur le transport en commun
 - Véhicules zéro émission
 - Rues complètes
 - Gestion des bordures de rues
- Création d'un groupe de travail sur le transport et l'équité
- Élaborer des lignes directrices pour les études sur les corridors multimodaux
- Établir des lignes directrices sur les pratiques exemplaires pour l'infrastructure cyclable



TRANSPORT 2050 ne se termine pas par l'adoption ou une mesure immédiate. Nous continuerons de surveiller et d'adapter le plan à mesure que Winnipeg se transforme et se développe.

Nous examinerons les réussites par rapport aux objectifs de *NotreWinnipeg 2045*/à nos résultats en matière de transport et :

- La part modale
- La satisfaction de la population en ce qui concerne la facilité des déplacements
- Les pourcentages de propriétaires de voitures
- Les statistiques sur les collisions
- Le nombre de déplacements en transport en commun
- Les revenus provenant du transport en commun
- La distance entre les résidents et leur emploi, et les arrêts d'autobus
- Le pourcentage de personnes dans les régions géographiques défavorisées desservies par le transport en commun et des installations cyclables
- La mise à jour sur les véhicules électriques
- La fiabilité de la durée des déplacements des marchandises
- Le financement par habitant des projets de transport en commun
- Le financement par habitant des projets pour les piétons et les cyclistes
- Le financement par habitant des projets de voirie

