

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

## Résumé de la phase 2 de la participation publique



### Contexte

Le projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite vise à déterminer ce que signifierait pour les Winnipegois l'abaissement des limites de vitesse dans les quartiers résidentiels. Il portera sur les aspects suivants :

- Si une limite de vitesse affichée plus faible signifie que les véhicules roulent effectivement plus lentement.
- Si une limite de vitesse affichée plus faible a une incidence sur les perceptions en matière de sécurité, de confort et d'habitabilité du quartier.
- Si des limites de vitesse affichées plus faibles incitent les résidents de la zone à se déplacer plus souvent à pied, en roulant ou à vélo (ou par d'autres modes actifs).

Nous nous servons à la fois de ce que nous ont dit les Winnipegois et des données relatives à la circulation pour prévoir les incidences potentielles du projet à l'échelle de la ville.

### Participation

Nous avons d'abord consulté les membres de la collectivité avant d'abaisser les limites de vitesse dans les zones pilotes. Voir le [Résumé de la phase 1 de la participation publique](#).

Nous avons repris contact avec eux après quelques mois de mise en œuvre du projet pilote et leur avons demandé de répondre à un deuxième sondage et de participer à un événement communautaire dans leur zone. Nous voulions :

- Comprendre leur expérience du projet pilote
- Évaluer si les résidents ont changé ou changeraient leur façon de se déplacer
- Nous informer de tout changement dans leurs sentiments et leurs opinions

Il était important pour nous de comprendre également ce que les personnes qui vivent en dehors des zones pilotes pensent du sujet.

Pour ce faire, nous avons mené :

- Un sondage en ligne à participation facultative ouvert à tous les Winnipegois
- Un sondage auprès d'un échantillon statistiquement significatif de Winnipegois

Le tableau 1 donne plus de détails sur les possibilités de participation publique de la phase 2.

### Analyse des données

Les résidents de la zone pilote ont reçu un lien vers le sondage par courrier. Nous avons demandé aux participants d'identifier leur quartier.

Toute réponse en double provenant de la même adresse IP a été supprimée de l'analyse. Par exemple, 60 enquêtes en double provenant de la même adresse IP de Richmond-Ouest ont été exclues. Les résultats de la phase 2 présentés dans ce rapport sont légèrement différents de l'[aperçu initial](#) partagé lors des événements communautaires au début de l'année 2024. Cela s'explique par le fait que l'information a été élaborée avant que des sondages supplémentaires ne soient demandés par le biais de cartes postales de rappel dans les zones où le taux de réponse était faible. En fin de compte, la tendance générale de l'opinion publique est restée la même.

### Promotion

Le 17 octobre 2023, nous avons envoyé une lettre à environ 5 449 propriétés dans les zones pilotes :

- Bourkevale : 1 129
- Parc Tyndall-Sud : 902
- Worthington : 1 909
- Richmond-Ouest : 1 509

La lettre invitait les gens à répondre à un sondage et annonçait un événement communautaire à venir dans leur quartier.

Au départ, nous n'avons pas reçu beaucoup de réponses des quartiers Parc Tyndall-Sud et Worthington. Pour les aider, nous avons envoyé une carte postale de rappel au début du mois de novembre.

Toutes les propriétés des zones pilotes ont également reçu un rappel concernant l'événement communautaire du 12 janvier 2024.

Le sondage à l'échelle de la ville était ouvert à tous les Winnipegois. Nous en avons fait la promotion, ainsi que des événements communautaires dans chacun des quartiers pilotes, par les moyens suivants :

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

## Résumé de la phase 2 de la participation publique



- Site Web de la Ville de Winnipeg – la promotion a été lancée le 17 octobre 2023 et comptait 13 600 visites en mars 2024
- Communiqué de presse – le 18 octobre 2023
- Bulletin d'information sur la participation publique de la Ville de Winnipeg envoyé à plus de 5 300 destinataires – le 19 octobre et 2 novembre 2023, le 4 janvier et 18 janvier 2024
- Annonces dans les journaux Canstar et La Liberté – le 18 octobre 2023 et 17 janvier 2024

- Affichages numériques dans 37 bibliothèques, centres de loisirs, piscines et arénas de la ville – du 17 octobre au 7 novembre 2023
- Messages sur X, envoyés à plus de 124 600 abonnés
- Messages sur Facebook, envoyés à plus de 39 000 abonnés.

Le matériel promotionnel est disponible à l'annexe H.

**Tableau 1 : Possibilités de participation publique et de compréhension du projet au cours de la phase 2**

| Date                                                                                 | Activité                                                               | Détails                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Semaines du 5 au 9 juin 2023, du 12 au 16 juin 2023, et du 19 au 23 juin 2023</b> | Sondage sur les déplacements scolaires                                 | Le sondage « à mains levées » s'est déroulé dans 36 classes de six écoles : École Assiniboine (niveaux primaires); Bairdmore School (niveaux primaires); Tyndall Park Community School (niveaux primaires); Victor Mager School (niveaux primaires et intermédiaires); George Waters Middle School (niveaux intermédiaires) et Dakota Collegiate (niveaux secondaires). |
| <b>Du 11 octobre au 11 novembre 2023</b>                                             | Sondage statistique à l'échelle de la ville                            | 600 répondants                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Du 17 octobre au 7 novembre 2023</b>                                              | Sondage en ligne auprès des résidents des quartiers pilotes            | 616 répondants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bourkevale : 130 répondants, 11,5 % des résidents</li> <li>• Parc Tyndall-Sud : 89 répondants, 9,9 % des résidents</li> <li>• Worthington : 102 répondants, 5,3 % des résidents</li> <li>• Richmond-Ouest : 295 répondants, 19,5 % des résidents</li> </ul>                                                   |
| <b>Du 17 octobre au 7 novembre 2023</b>                                              | Sondage en ligne à l'échelle de la ville (à participation facultative) | 3 955 réponses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>22 janvier 2024</b>                                                               | Réunion avec les parties prenantes                                     | Six participants représentant six organismes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Du 29 janvier au 1<sup>er</sup> février 2024</b>                                  | Événements communautaires                                              | Plus de 180 participants aux quatre événements communautaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Du 17 octobre 2023 à la date du rapport</b>                                       | Outil Web d'estimation de temps de trajet                              | 455 utilisations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Du 17 octobre 2023 à la date du rapport</b>                                       | Demandes de renseignements par le biais du numéro de téléphone et      | 65 demandes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

## Résumé de la phase 2 de la participation publique



|  |                                        |  |
|--|----------------------------------------|--|
|  | de l'adresse électronique<br>du projet |  |
|--|----------------------------------------|--|

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

## Résumé de la phase 2 de la participation publique



### Ce que nous avons entendu

Ce que nous avons entendu lors de la phase 2 nous a permis de savoir ce que les résidents de Winnipeg pensent des limites de vitesse dans les zones résidentielles. Cela a également montré comment la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles pouvait affecter la qualité de vie d'un quartier. L'habitabilité s'intéresse à la façon dont l'environnement physique d'un quartier contribue à la qualité de vie.

### Principaux enseignements tirés des quartiers pilotes

Les opinions des Winnipegois sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles sont diverses. En général, les opinions et les perceptions sont devenues plus positives après le projet pilote, même si de nombreuses opinions sont restées inchangées.

#### Soutien en faveur des vitesses réduites :



Plus de la moitié des Winnipegois sont en principe **favorables** à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles

**48 %** des résidents des quartiers pilotes ne sont pas favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles ou le sont moins qu'avant le projet pilote



**39 %** ont indiqué qu'ils ne se sentaient pas mal à l'aise pour marcher avant la réduction des limites de vitesse.

#### Niveau de préoccupation concernant les excès de vitesse dans les quartiers pilotes :



Le niveau de préoccupation n'a guère changé, mais **15 %** ont indiqué qu'ils étaient moyennement préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier.

↑ **9 % de plus que le sondage pré-pilote**

#### Volonté d'accepter une augmentation d'environ 60 secondes ou moins du temps de trajet quotidien en échange de la réduction des limites de vitesse :



**56 %** sont très ou assez disposés

↑ **13 % de plus que le sondage pré-pilote**



**37 %** sont très ou plutôt peu disposés

↓ **16 % de moins que le sondage pré-pilote**

Les résultats complets du sondage scientifique à l'échelle de la ville, du sondage à participation facultative à l'échelle de la ville et des sondages menés dans les quartiers pilotes sont disponibles dans les annexes A à C.

### Fréquence des promenades à pied dans le quartier et sentiment de sécurité :



**80 %** des résidents des quartiers pilotes ont indiqué qu'ils marchaient au moins quelques fois par semaine.

↑ **15 % de plus que le sondage pré-pilote**



**28 %** ont déclaré se sentir plus en sécurité et plus à l'aise pour marcher dans le quartier après la réduction de la limite de vitesse.



**44 %** ont indiqué qu'il n'était pas dangereux de marcher avant la réduction des limites de vitesse.

## Aperçu des réflexions sur les limites de vitesse

Un sondage mené auprès d'un échantillon **statistiquement significatif** nous a permis de comprendre les opinions d'un échantillon représentatif de Winnipegois.

Nous savons maintenant que plus de la moitié des Winnipegois (57 %) sont favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles. Il s'agit d'une augmentation par rapport au sondage pré-pilote, où seulement 40 % des personnes interrogées étaient en faveur de cette mesure. (Voir figure 1)

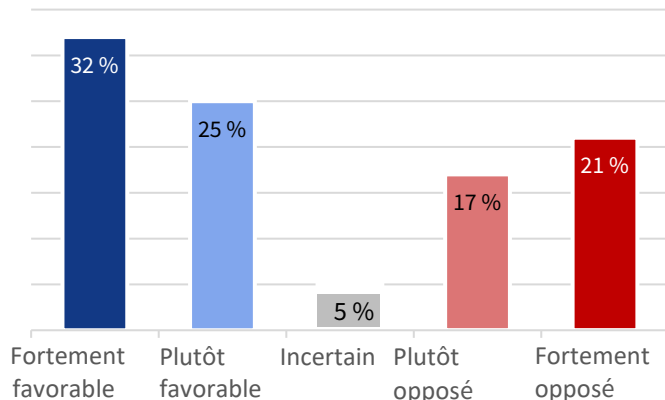


**Figure 1. Soutien en faveur des limites de vitesse résidentielles réduites (résultats à mi-parcours du projet pilote à l'hiver 2024)**

**Les sondages menés auprès des résidents des zones pilotes** nous ont permis de comprendre les opinions de ceux qui ont vécu le changement. Nous avons posé la même question dans le **sondage auprès des résidents des zones pilotes**. Deux des quatre quartiers ont indiqué qu'ils étaient fortement favorables à la réduction des limites de vitesse après avoir participé au projet pilote :

- Bourkevale : 74 % des personnes interrogées sont favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles
- Parc Tyndall-Sud : 30 % des personnes interrogées sont favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles
- Worthington : 64 % des personnes interrogées

sont favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles

- Richmond-Ouest : 42 % des personnes interrogées sont favorables à la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles

Dans le **sondage à participation facultative mené à l'échelle de la ville**, 44 % des personnes interrogées se sont déclarées favorables à la réduction des limites de vitesse résidentielles et 55 % s'y sont opposées.

La figure 2 présente une vue d'ensemble de toutes les réponses reçues à mi-parcours à cette question.

La figure 3 compare les résultats du sondage mi-pilote à ceux du sondage pré-pilote. Il est important de noter que la formulation de la question a changé d'une fois à l'autre. Nous sommes toujours en mesure de constater une augmentation du soutien en faveur de la réduction des limites de vitesse résidentielles dans tous les quartiers pilotes et à l'échelle de la ville.

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite



**Figure 2 : Préférence relative aux limites de vitesse résidentielles (résultats à mi-parcours du projet pilote à l'hiver 2024)**

À l'heure actuelle, la vitesse par défaut dans la plupart des rues résidentielles est de 50 kilomètres par heure (50 km/h). En principe, êtes-vous favorable ou opposé à la réduction des limites de vitesse dans les rues résidentielles de Winnipeg?

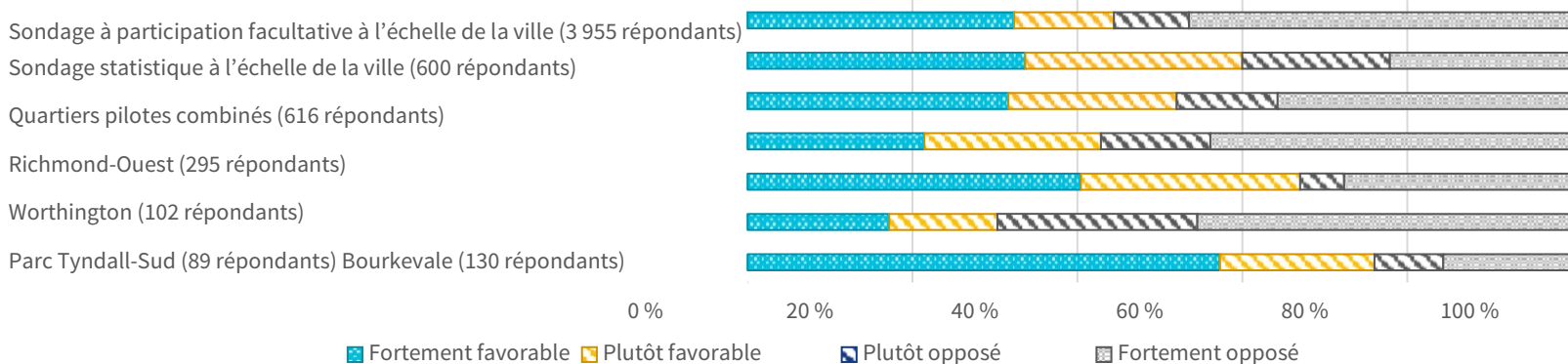
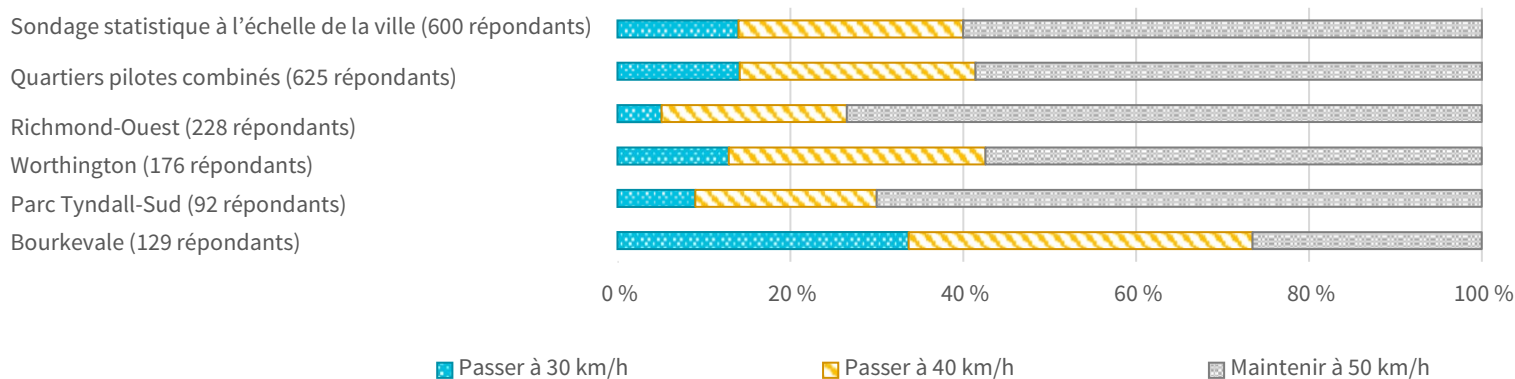


**Figure 3 : Préférence relative aux limites de vitesse résidentielles (résultats du sondage pré-pilote à l'automne/hiver 2023)**

Certains ont demandé à la Ville de réduire la limite de vitesse dans les rues résidentielles. Quelle est votre opinion à ce sujet? Sélectionnez l'option qui décrit le mieux votre opinion sur les limites de vitesse dans les rues résidentielles.



# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite



*Nous avons également demandé aux participants dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation de 60 secondes ou moins du temps de trajet quotidien :*

Selon le **sondage mené auprès d'un échantillon statistiquement significatif** :

- 72 % des Winnipegois seraient prêts à accepter l'augmentation du temps de trajet.
- Les personnes qui ne sont pas disposées à le faire sont plus souvent des résidents des banlieues éloignées (26 %) et des ménages à hauts revenus (27 %).

Le **sondage mené auprès des résidents des zones pilotes** a montré que :

- Dans les quatre quartiers, le nombre de personnes prêtes à accepter l'augmentation a augmenté de 9 %.

*Lorsque nous avons demandé aux participants dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier :*

Selon le **sondage mené auprès d'un échantillon statistiquement significatif** :

- 49 % des Winnipegois se sont dits préoccupés.
- Les personnes préoccupées sont principalement des résidents du centre-ville (57 %) et des cyclistes assidus (61 %).

Le sondage à participation facultative nous a appris que 38 % des personnes interrogées sont préoccupées par les excès de vitesse.

Le **sondage mené auprès des résidents des zones pilotes** a montré que :

- Dans les quatre quartiers, le nombre de personnes qui ne se sentent pas préoccupées a diminué de 7 %.
- Le nombre de personnes extrêmement préoccupées a augmenté d'un pour cent.

## Aperçu des réflexions sur l'habitabilité

Dans le **sondage mené auprès des résidents des zones pilotes**, nous avons appris ce qui suit :

- Le sentiment des résidents sur des aspects tels que la sécurité et le confort
- Comment les résidents se déplacent dans le quartier

aujourd'hui et pourquoi ils ont choisi le mode de transport qu'ils utilisent

- Si les résidents de chaque quartier ont le sentiment de jouir de la vie, et comment ils y parviennent
- Le rôle de la circulation dans ces expériences

Nous avons posé des questions similaires lors du sondage pré-pilote. La comparaison nous a permis de mesurer si les sentiments et les perceptions avaient changé.

Ce que nous avons entendu nous aidera à extrapoler ce qu'un changement à l'échelle de la ville pourrait signifier pour les Winnipegois.

Le **sondage mené auprès d'un échantillon statistiquement significatif** nous a appris ce qui suit :

- Un Winnipegois sur quatre marcherait probablement un peu plus si les limites de vitesse dans les zones résidentielles étaient réduites.
- Un Winnipegois sur cinq ferait probablement davantage de vélo si les limites de vitesse dans les zones résidentielles étaient réduites.
- Six Winnipegois sur dix estiment que des limites de vitesse réduites dans les zones résidentielles amélioreraient légèrement la qualité de vie, en particulier le calme et la tranquillité de leur quartier.

Le **sondage à participation facultative** nous a appris ce qui suit :

- 27 % des personnes interrogées seraient susceptibles de marcher un peu plus si les limites de vitesse étaient réduites.
- 26 % des personnes interrogées seraient susceptibles de faire un peu plus de vélo ou d'autres activités à roulettes si les limites de vitesse étaient réduites.
- 44 % des personnes interrogées estiment que la réduction des limites de vitesse rendrait leur quartier plus calme et plus silencieux.

Les résultats du **sondage sur les déplacements scolaires** nous ont permis d'observer les changements dans le choix des modes de transport des élèves des quartiers pilotes. Ces sondages nous ont montré que, bien que la plupart des élèves continuent à se rendre à l'école en voiture (38 % des élèves dans tous les quartiers pilotes), le nombre d'élèves qui se rendent à l'école à pied ou à vélo a légèrement augmenté. Nous avons appris ce qui suit :

- 34 % des élèves se rendaient à l'école à pied lors des résultats pré-pilote, et 35 % lors des résultats mi-pilote.
- 25 % des élèves se rendaient à l'école en autobus lors des résultats pré-pilote, et 24 % lors des résultats mi-pilote.
- 1 % des élèves se rendaient à l'école à vélo lors des résultats pré-pilote, et 3 % lors des résultats mi-pilote.

Nous avons organisé des réunions avec les parties prenantes afin de renouer le contact avec les organismes qui représentent les usagers de la route vulnérables. Ces réunions nous ont aidés à comprendre comment les comportements ou les positions ont évolué tout au long du projet pilote.

- Les parties prenantes ont indiqué qu'elles avaient remarqué une diminution des excès de vitesse dans les quartiers.
- Nombreux sont ceux qui soutiennent la réduction des limites de vitesse dans tous les quartiers résidentiels, pour des raisons de sécurité et de bien-être de la communauté.
- Les parties prenantes mènent leurs propres recherches pour déterminer si la réduction des limites de vitesse peut promouvoir la santé et prévenir les blessures.

Les événements communautaires organisés dans chaque quartier pilote nous ont aidés à comprendre les répercussions du projet pilote sur les résidents. Les formulaires de rétroaction et les discussions nous ont permis d'apprendre ce qui suit :

- Les rues locales sans trottoirs devraient avoir une limite de vitesse plus basse, car cela améliore le confort.
- La réduction des limites de vitesse dans certaines rues n'a fait que déplacer davantage de véhicules vers les rues où les limites de vitesse sont restées inchangées.
- Les résidents estiment que la réduction de la limite de vitesse a apaisé leur quartier.

Les principaux thèmes sont repris dans le tableau 2, accompagnés de commentaires sur la manière dont nous prendrons en compte la rétroaction.

## Résumés par quartier

Les pages suivantes présentent une ventilation des résultats spécifiques à chaque quartier :

- Bourkevale (30 km/h)
- Parc Tyndall-Sud (30 km/h)
- Worthington (40 km/h)
- Richmond-Ouest (40 km/h)



## Contexte

Bourkevale est un quartier établi doté d'un réseau de rues linéaire. Les limites de vitesse ont été réduites de **50 km/h à 30 km/h** dans ce quartier.

## Sondage en ligne des résidents du projet pilote (130 réponses sur un total de 1129 adresses)

*Ce que les résidents de Bourkevale nous ont dit sur la manière dont les changements de limite de vitesse ont affecté :*

Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent dans le quartier



**39 %** aucun effet  
**53 %** effet positif

Le temps nécessaire pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire des courses



**61 %** aucun effet  
**11 %** effet positif

Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent à vélo dans le quartier



**34 %** aucun effet  
**40 %** effet positif

Le calme et la tranquillité du quartier



**39 %** aucun effet  
**57 %** effet positif

Leur plaisir à se déplacer dans le quartier



**40 %** aucun effet  
**55 %** effet positif

Leur préoccupation face aux graves collisions qui pourraient se produire dans leur quartier



**46 %** aucun effet  
**50 %** effet positif

On a demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles étaient préoccupées par les excès de vitesse dans leur quartier. **26 %** des personnes interrogées à Bourkevale ont exprimé une **forte préoccupation concernant les excès de vitesse**, ce qui représente une diminution de 8 % par rapport au sondage pré-pilote. Les personnes qui n'étaient pas du tout préoccupées sont restées aux alentours de 20 %.

En outre, on leur a demandé dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation du temps de trajet quotidien d'environ 60 secondes ou moins en échange d'une réduction des limites de vitesse dans leur quartier. **77 %** d'entre eux seraient **prêts** à l'accepter, ce qui représente une augmentation de 11 % par rapport au sondage pré-pilote.

## Événement communautaire à mi-pilote

(plus de 85 participants à l'événement communautaire)

Lorsqu'on leur a demandé de choisir l'option qui correspond le mieux à leur opinion sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles :

MAXIMUM  
**50**

**10 %** estiment que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 km/h**

MAXIMUM  
**40**

**18 %** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**

MAXIMUM  
**30**

**72 %** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **30 km/h**

## Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de transport pour les écoles primaires pilotes de Bourkevale (1 318 élèves) sont les suivants :

**38 %** des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)

**17 %** des élèves se rendent à l'école à pied

**43 %** des élèves prennent l'autobus pour aller à l'école



# Tyndall Park (South)

Mid-pilot results (Winter 2024)  
Pre-pilot results available [here](#).



## Contexte

Parc Tyndall-Sud est un quartier plus récent doté d'un réseau routier en grille. Les limites de vitesse ont été réduites de **50 km/h à 30 km/h** dans ce quartier.

## Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(89 réponses sur un total de 902 adresses)

*Ce que les résidents de Tyndall Park-Sud nous ont dit sur la manière dont les changements de limite de vitesse ont affecté :*

### Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent dans le quartier



**62%** aucun effet  
**15%** effet positif

### Le temps nécessaire pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire des courses



**31%** aucun effet  
**11%** effet positif

### Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent à vélo dans le quartier



**55%** aucun effet  
**9%** effet positif

### Le calme et la tranquillité du quartier



**60%** aucun effet  
**20%** effet positif

### Leur plaisir à se déplacer dans le quartier



**75%** aucun effet  
**11%** effet positif

### Leur préoccupation face aux graves collisions qui pourraient se produire dans leur quartier



**69%** aucun effet  
**13%** effet positif

On a demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles étaient préoccupées par les excès de vitesse dans leur quartier. **30 %** des personnes

interrogées à Parc Tyndall-Sud ont exprimé une **forte préoccupation concernant les excès de vitesse**, ce qui représente une augmentation de 16 % par rapport au sondage pré-pilote. Les personnes qui n'étaient pas du tout préoccupées ont diminué de 11 %.

En outre, on leur a demandé dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation du temps de trajet quotidien d'environ 60 secondes ou moins en échange d'une réduction des limites de vitesse dans leur quartier. 33 % d'entre eux seraient prêts à l'accepter, ce qui représente une augmentation de 14 % par rapport au sondage pré-pilote.

## Événement communautaire à mi-pilote

(plus de 20 participants à l'événement communautaire)

Lorsqu'on leur a demandé de choisir l'option qui correspond le mieux à leur opinion sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles :

MAXIMUM  
**50**

**63 %** estiment que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 km/h**

MAXIMUM  
**40**

**37 %** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**

## Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de déplacement identifiés dans les classes des participants de Parc Tyndall-Sud (975 élèves) :

**60%** des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)



**38%** des élèves se rendent à l'école à pied



**1%** des élèves prennent l'autobus pour se rendre à l'école





## Contexte

Worthington est un quartier établi avec un mélange de réseaux de rues. Les limites de vitesse ont été réduites de **50 km/h à 40 km/h** dans ce quartier.

## Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(102 réponses sur un total de 1909 adresses)

*Ce que les résidents de Worthington nous ont dit sur la manière dont les changements de limite de vitesse ont affecté :*

Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent dans le quartier



**54%** aucun effet  
**33%** effet positif

Le temps nécessaire pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire des courses



**64%** aucun effet  
**11%** effet positif

Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent à vélo dans le quartier



**48%** aucun effet  
**22%** effet positif

Le calme et la tranquillité du quartier



**55%** aucun effet  
**39%** effet positif

Leur plaisir à se déplacer dans le quartier



**61%** aucun effet  
**30%** effet positif

Leur préoccupation face aux graves collisions qui pourraient se produire dans leur quartier



**54%** aucun effet  
**32%** effet positif

On a demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles étaient préoccupées par les excès de vitesse dans leur quartier. **38 %** des personnes

interrogées à Worthington ont exprimé une forte préoccupation concernant les excès de vitesse, ce qui représente une diminution de 16 % par rapport au sondage pré-pilote. Les personnes qui n'étaient pas du tout préoccupées ont diminué de 7 %.

En outre, on leur a demandé dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation du temps de trajet quotidien d'environ 60 secondes ou moins en échange d'une réduction des limites de vitesse dans leur quartier. 64 % d'entre eux seraient prêts à l'accepter, ce qui représente une augmentation de 17 % par rapport au sondage pré-pilote.

## Événement communautaire à mi-pilote

(plus de 15 participants à l'événement communautaire)

Lorsqu'on leur a demandé de choisir l'option qui correspond le mieux à leur opinion sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles :

MAXIMUM  
**50**

**33%** estiment que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à 50 km/h

MAXIMUM  
**40**

**67%** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à 40 km/h

## Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de déplacement identifiés dans les classes des participants de Worthington (964 élèves) :

**30%** des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)



**67 %** des élèves se rendent à l'école à pied



**1%** des élèves prennent l'autobus pour se rendre à l'école





## Contexte

Richmond-Ouest est un quartier plus récent dont le réseau routier est plus incurvé. Les limites de vitesse ont été réduites de **50 km/h à 40 km/h** dans ce quartier.

## Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(295 réponses sur un total de 1509 adresses)

*Ce que les résidents de Richmond Ouest nous ont dit sur la manière dont les changements de limite de vitesse ont affecté :*

### Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent dans le quartier



**62%** aucun effet  
**25%** effet positif

### Le temps nécessaire pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire des courses



**36%** aucun effet  
**7%** effet positif

### Leur sentiment de sécurité lorsqu'ils se promènent à vélo dans le quartier



**57%** aucun effet  
**16%** effet positif

### Le calme et la tranquillité du quartier



**65%** aucun effet  
**26%** effet positif

### Leur plaisir à se déplacer dans le quartier



**69%** aucun effet  
**21%** effet positif

### Leur préoccupation face aux graves collisions qui pourraient se produire dans leur quartier



**65%** aucun effet  
**24%** effet positif

On a demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles étaient préoccupées par les excès de vitesse dans leur quartier. 32 % des personnes interrogées à Richmond-Ouest ont exprimé une forte préoccupation concernant les excès de vitesse, ce qui représente une augmentation de 8 % par rapport au sondage pré-pilote. Les personnes qui n'étaient pas du tout préoccupées ont diminué de 8 %.

En outre, on leur a demandé dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation du temps de trajet quotidien d'environ 60 secondes ou moins en échange d'une réduction des limites de vitesse dans leur quartier. 52 % d'entre eux seraient prêts à l'accepter, ce qui représente une augmentation de 15 % par rapport au sondage pré-pilote.

## Événement communautaire à mi-pilote

(plus de 60 participants à l'événement communautaire)

Lorsqu'on leur a demandé de choisir l'option qui correspond le mieux à leur opinion sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles :

**MAXIMUM**  
**50**

**47 %** estiment que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à 50 km/h

**MAXIMUM**  
**40**

**36 %** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à 40 km/h

**MAXIMUM**  
**30**

**17 %** estiment que Winnipeg devrait réduire la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à 30 km/h

## Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de déplacement identifiés dans les salles de classe des participants de Richmond-Ouest (1312 étudiants) :

**37 %** des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)

**23 %** des élèves se rendent à l'école à pied

**39 %** des élèves prennent l'autobus pour aller à l'école



**Tableau 2 : Commentaires issus des sondages, des réunions et des demandes de renseignements**

| Ce que nous avons entendu                                                      | Nombre de commentaires par quartier sur ce thème                                                                                        | Comment le commentaire sera examiné                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Commentaires issus des sondages en ligne auprès des zones pilotes</b>       |                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Les conducteurs n'ont pas ralenti                                              | Bourkevale – 28 commentaires<br>Parc Tyndall-Sud – 11 commentaires<br>Worthington – 17 commentaires<br>Richmond-Ouest – 29 commentaires | <p>Les données sur la vitesse collectées pendant le projet pilote ont montré que la vitesse des véhicules avait diminué de 1 à 11 km/h en fonction de la rue et du quartier. L'efficacité de la réduction de la vitesse a permis de déterminer les endroits où une nouvelle limite de vitesse pourrait être appliquée.</p> <p>La limite de vitesse affichée est un élément important qui guide la vitesse des véhicules; la conception de la chaussée y contribue également. Une prochaine mise à jour de notre manuel des normes de transport tiendra compte de la nouvelle limite de vitesse par défaut.</p>        |
| Contre la réduction des limites de vitesse dans toutes les rues résidentielles | Bourkevale – 10 commentaires<br>Parc Tyndall-Sud – 17 commentaires<br>Worthington – 17 commentaires<br>Richmond-Ouest – 42 commentaires | <p>Nous comprenons que de nombreuses personnes estiment que les limites de vitesse ne doivent pas être modifiées. Ce projet pilote est devenu une priorité en raison des préoccupations de longue date selon lesquelles la limite de vitesse par défaut ne correspond pas à la façon dont les gens veulent que les véhicules soient conduits dans les rues résidentielles.</p> <p>Nous avons entendu dire que les rues dotées de boulevards et de trottoirs plus larges donnaient aux piétons un sentiment de sécurité accru. Notre recommandation tiendra compte du mode de fonctionnement des différentes rues.</p> |
| Les limites de vitesse réduites doivent être appliquées                        | Bourkevale – 10 commentaires<br>Parc Tyndall-Sud – 10 commentaires<br>Worthington – 7 commentaires<br>Richmond-Ouest – 25 commentaires  | Le Service de police de Winnipeg est chargé de faire respecter les limites de vitesse. Il donne la priorité à l'application de la loi en fonction de ses ressources. Il est important que nous fixions des limites de vitesse qui correspondent à la conception des routes afin de réduire la nécessité d'un contrôle policier constant pour faire respecter les règles.                                                                                                                                                                                                                                              |

# Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite



| Ce que nous avons entendu                                                       | Nombre de commentaires par quartier sur ce thème                                                                                     | Comment le commentaire sera examiné                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les limites de vitesse ne devraient pas être réduites sur les rues collectrices | Bourkevale – 8 commentaires<br>Parc Tyndall-Sud – 9 commentaires<br>Worthington – 6 commentaires<br>Richmond-Ouest – 19 commentaires | Nous comprenons que chaque rue fonctionne différemment et que la classification des rues collectrices est large. Notre recommandation tiendra compte du fait que certaines rues collectrices fonctionnent comme des rues locales et les ressemblent. |

| Ce que nous avons entendu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Comment le commentaire sera examiné                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Commentaires issus de réunions et d'événements communautaires</b>                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Réduire la vitesse dans les rues sans trottoirs pour que les piétons se sentent plus en sécurité (20 commentaires)                                                                                                                                                                                                                             | Nous nous intéressons plus particulièrement aux rues locales, où se trouvent la plupart des rues dépourvues de trottoirs.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Certains conducteurs effectuent des dépassements erratiques et dangereux lorsqu'ils roulent à 30 km/h ou à 40 km/h dans les quartiers pilotes (7 commentaires).                                                                                                                                                                                | Les rues collectrices larges, avec beaucoup d'espace pour dépasser et peu de conflits (comme les voies d'accès ou les voitures garées), créent un environnement où les conducteurs se sentent à l'aise pour rouler plus vite. Dans le cadre de ce projet, nous n'envisageons pas de modifier la limite de vitesse sur ce type de rues. Cela nécessiterait des mesures supplémentaires de modération du trafic. |
| Préoccupations concernant les raccourcis et l'utilisation des ruelles pour éviter les limites de vitesse réduites, ainsi que les excès de vitesse dans les ruelles (5 commentaires)                                                                                                                                                            | La limite de vitesse dans les ruelles est déjà de 30 km/h; ce type de comportement est inhabituel et inattendu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Les vitesses devraient être uniformes dans tout Winnipeg, car la multiplication des panneaux de limitation de vitesse peut être source de confusion et de distraction pour les conducteurs. Il est difficile d'avoir des rues à 40 km/h ou 50 km/h et de devoir ensuite changer de vitesse en traversant des zones scolaires. (4 commentaires) | La recommandation de signaler les rues locales et certaines rues collectrices à 40 km/h simplifie la signalisation de la limite de vitesse par rapport à la signalisation utilisée dans le cadre du projet pilote. La simplification de la signalisation réduit également le nombre de panneaux, ce qui rend l'estimation du coût de cette option plus compétitive que celle des autres scénarios.             |

## Prochaines étapes

Nous élaborerons des recommandations sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles de Winnipeg. Nous baserons nos recommandations sur :

- Ce que nous ont dit les résidents des zones pilotes
- Ce que nous ont dit les Winnipegois dans leur ensemble
- Les données sur la circulation recueillies dans les zones pilotes
- Examen de ce que font les autres villes
- Et d'autres facteurs

Nous évaluerons chaque scénario à l'aide des mêmes critères et déterminerons lequel est le plus logique pour l'avenir de Winnipeg.

Après le processus d'évaluation, nous présenterons le scénario recommandé au comité d'orientation permanent des travaux publics avec une proposition de plan de mise en œuvre à l'échelle de la ville et une estimation des coûts. Ce rapport devrait être présenté en 2025.

## Annexes

Annexe A – Résultats du sondage scientifique à l'échelle de la ville

Annexe B – Résultats du sondage auprès des quartiers pilotes

Annexe C – Résultats du sondage à participation facultative à l'échelle de la ville

Annexe D – Comptes rendus des discussions avec les parties prenantes

Annexe E – Résultats de l'enquête sur les déplacements scolaires

Annexe F – Panneaux d'information

Annexe G – Résultats des événements communautaires

Annexe H – Promotion