PROJETS
« À PIED, À VÉLO »



PROJET « À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

WSP TOOLE DESIGN Winnipeg

À PROPOS DU PROJET

La Ville de Winnipeg souhaite construire une infrastructure piétonne et cyclable pour les personnes de tous les âges et de tous les niveaux. Le projet « À pied, à vélo » de Saint-Boniface au centre-ville proposera des solutions en vue d'améliorer les choix de modes de transport, l'accessibilité et la connectivité entre la passerelle de l'Esplanade Riel/le pont Provencher et le sentier polyvalent sur la rue Archibald (situé à environ 300 mètres au sud de l'avenue Nairn).

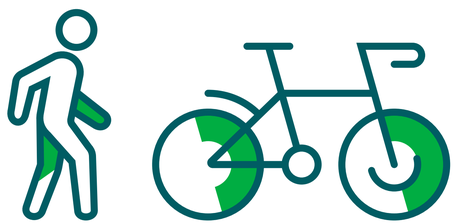
LES OBJECTIFS PRINCIPAUX POUR CETTE ÉTUDE SONT LES SUIVANTS :

- Tenir compte des besoins de tous les usagers de la route, créer un tracé commode et attrayant et répondre aux besoins d'usagers de tous les âges et de tous les niveaux.
- Travailler avec les intervenants et les résidents pour communiquer clairement les aspirations et les contraintes générales du projet.
- Veiller à ce que les participants voient leurs préoccupations, leurs souhaits et leurs besoins pris en considération dans la conception finale lorsque c'est possible et, dans le cas contraire, qu'ils en comprennent la raison.



L'étude conceptuelle préliminaire comprendra également des liaisons au corridor sud-est, à la promenade Taché et à la passerelle de la rue Notre-Dame sur la rivière Seine.

CONTEXTE



Les stratégies pour les piétions et les cyclistes (SPC) ont été approuvées par le conseil municipal en 2015 et fournissent la vision à long terme visant à offrir une infrastructure piétonne et cyclable accessible, pratique et sécuritaire aux personnes de tous les âges et de tous les niveaux. Les SPC facilitent également la priorisation des projets d'infrastructure de transport actif dans toute la ville. Les SPC font actuellement l'objet d'une mise à jour dans le cadre du projet du Plan directeur du transport, vision 2050.

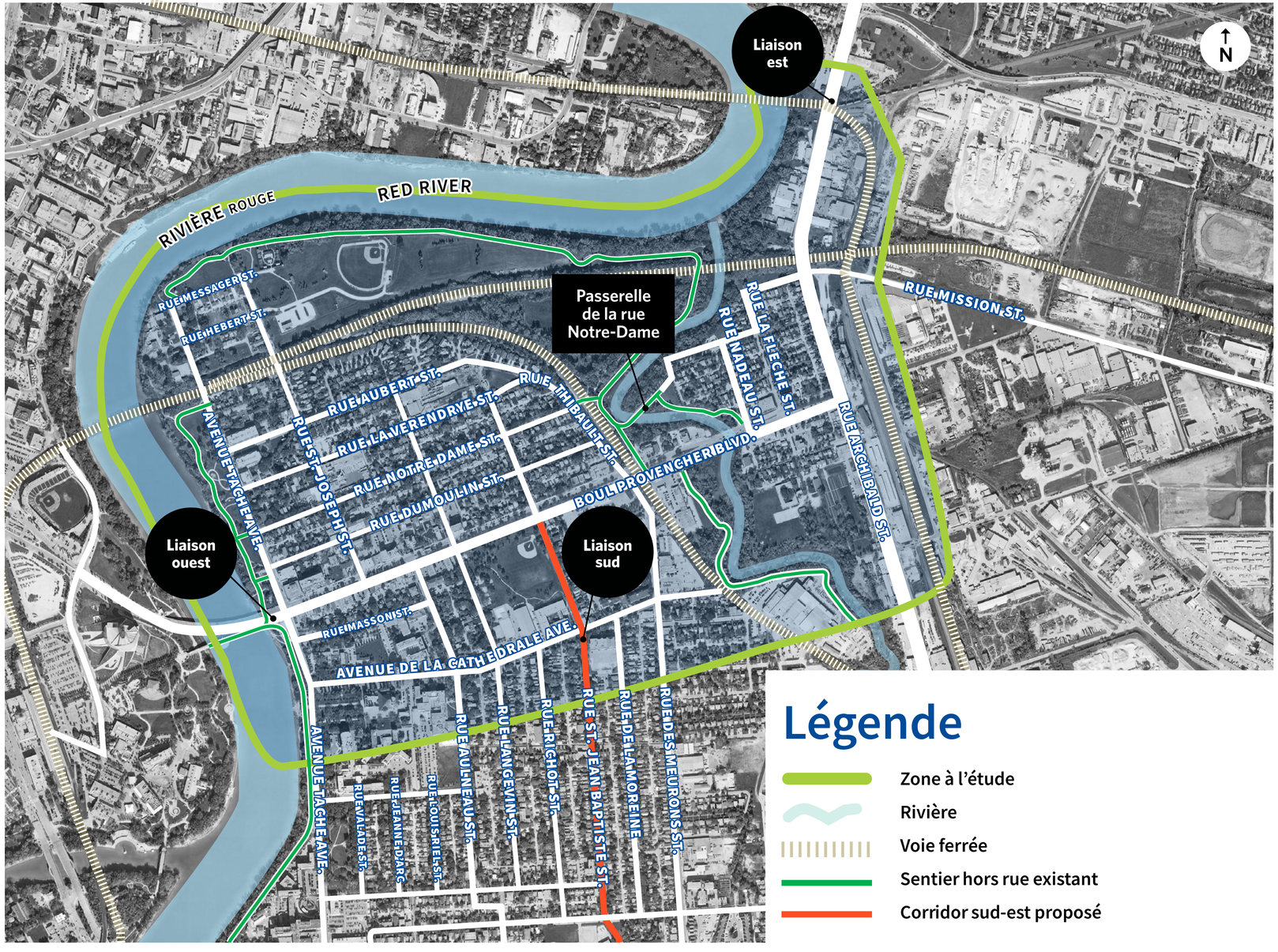


Ce projet fournira une liaison est-ouest pour piétons et cyclistes traversant Saint-Boniface et allant jusqu'au centre-ville.



Les SPC reconnaissent que la liaison entre Saint-Boniface et le centre-ville est une priorité.

ZONE À L'ÉTUDE

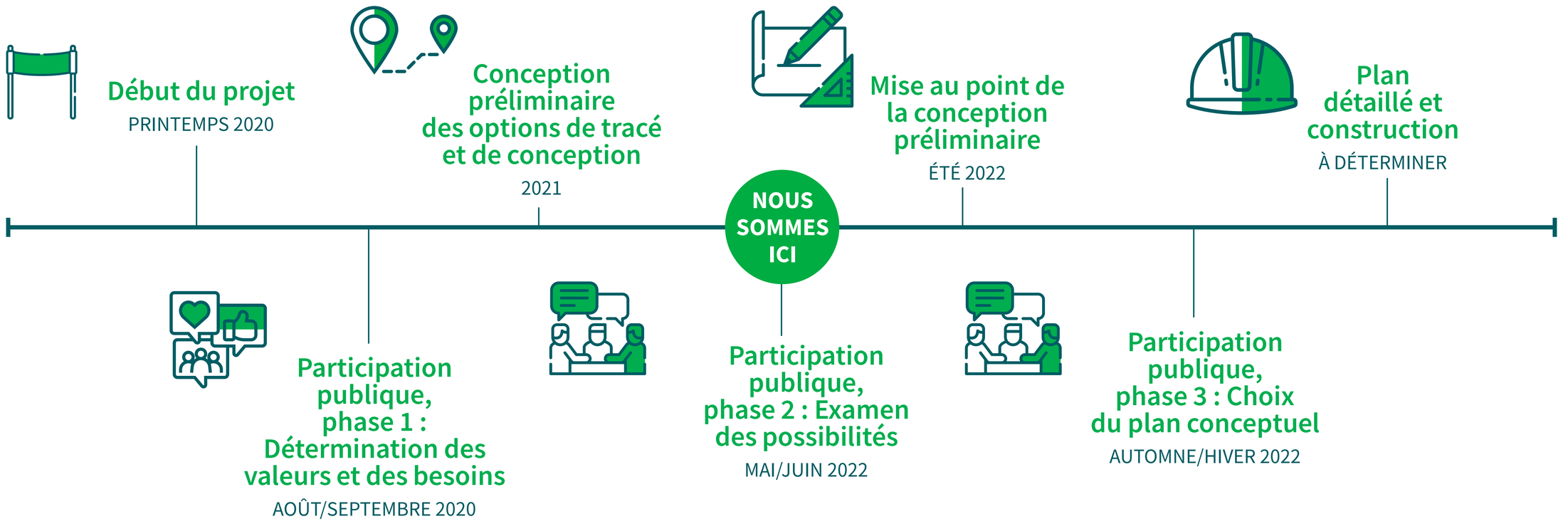


Légende

- Zone à l'étude
- Rivière
- Voie ferrée
- Sentier hors rue existant
- Corridor sud-est proposé

ÉCHÉANCIER DU PROJET

À l'été 2020, l'équipe de projet a sondé l'opinion des résidents et des intervenants dans la zone à l'étude pour déterminer l'emplacement idéal de l'itinéraire cyclable et pour connaître leurs idées sur un certain nombre d'autres sujets liés au transport actif. Sur la base des commentaires recueillis, des connaissances techniques et d'autres considérations en matière de planification, nous avons élaboré des options préliminaires de tracé et de conception. Aujourd'hui, nous voulons savoir ce que vous pensez.



PARTICIPATION PUBLIQUE

LES OBJECTIFS DE PARTICIPATION PUBLIQUE POUR CE PROJET SONT LES SUIVANTS :



- Collaborer avec les résidents et les intervenants (entreprises, écoles et organismes du secteur) pour veiller à ce que les préoccupations et les aspirations relatives aux améliorations pour les piétons et les cyclistes soient prises en compte dans la solution conceptuelle.



- Permettre diverses possibilités de participation pour faire en sorte que le processus soit ouvert et transparent et pour obtenir le plus large éventail possible de commentaires.



- Fournir des liens clairs entre la rétroaction du public et des intervenants et les décisions prises.



- Fournir tous les documents de participation publique et de communication en français et en anglais.

Dans le cadre de la phase 1 de la participation publique (du 27 août au 23 septembre 2020), nous vous avons demandé comment vous vous déplacez dans la zone du projet et ce que nous pourrions faire pour améliorer les choix de modes de transport, la sécurité, l'accessibilité et la connectivité.

PARTICIPATION PUBLIQUE, PHASE 1

Nous avons entendu une grande variété d'opinions grâce au sondage et à l'outil de cartographie sur le site Web de la Ville, à des visites guidées et à des rencontres avec les intervenants.



SONDAGE EN LIGNE

Plus de

390

réponses au sondage en ligne ont été reçues.



OUTIL DE CARTOGRAPHIE EN LIGNE

88 épingles

ont été fixées sur la carte, ce qui nous a permis de recueillir des informations sur les destinations clés, les enjeux de sécurité, le stationnement important, les tracés privilégiés et les aspects préoccupants.



VISITE GUIDÉE DU MARDI

Plus de

20

personnes ont participé à une visite guidée du quartier pour déterminer les obstacles principaux et les possibilités.

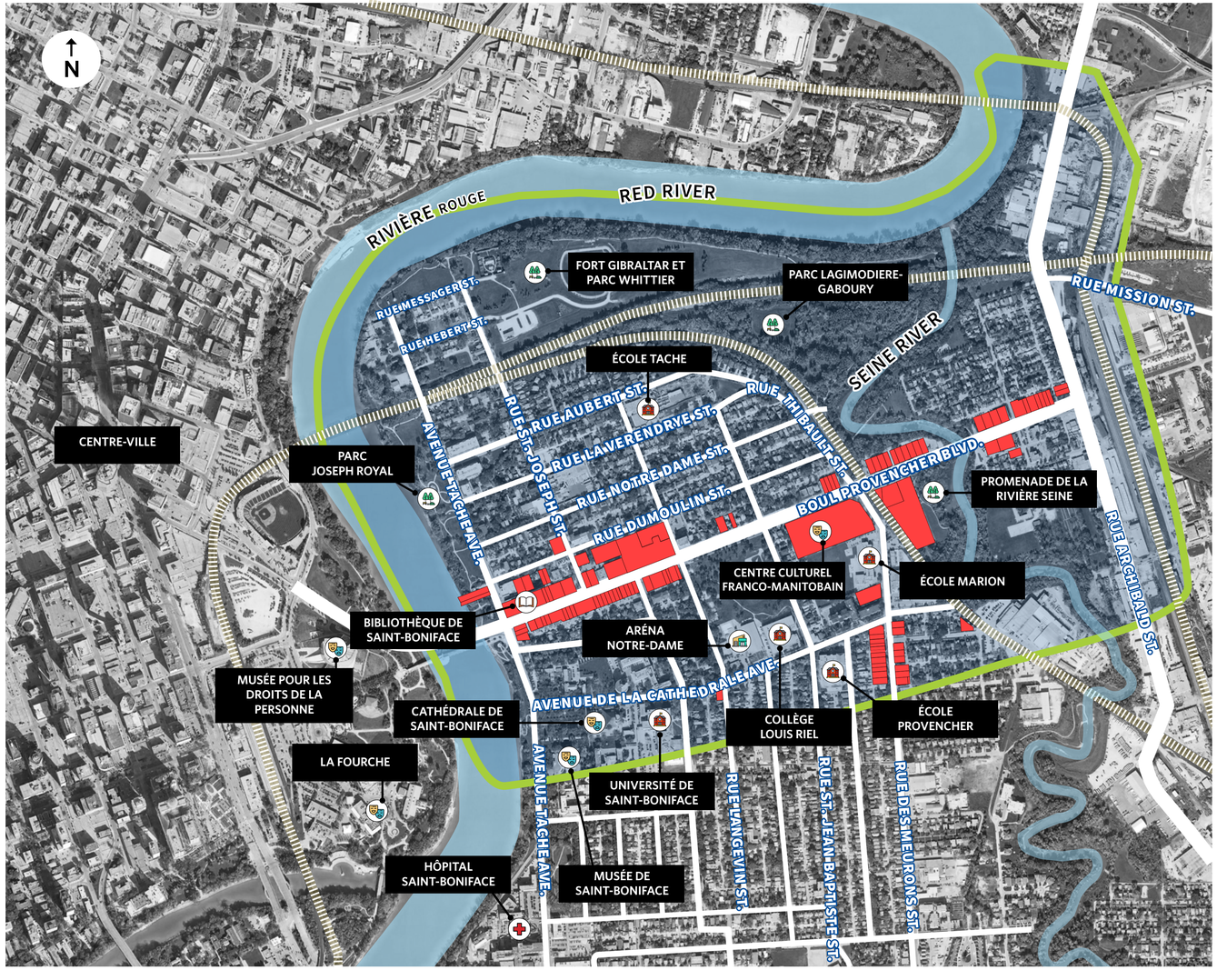


RENCONTRES AVEC LES INTERVENANTS

13

organismes communautaires, entreprises, établissement et associations de résidents ont fait part de leurs priorités, leurs intérêts et leurs préoccupations.

PARTICIPATION PUBLIQUE, PHASE 1 :
DESTINATIONS CLÉS TIRÉES DE L'OUTIL DE CARTOGRAPHIE



Légende des destinations

- Zone à l'étude
- Rivière
- Terrains à usage commercial
- Écoles
- Parcs
- Centres communautaires
- Bibliothèques
- Hôpitaux
- Attractions culturelles

PARTICIPATION PUBLIQUE, PHASE 1 : CE QUE NOUS AVONS ENTENDU



TROTTOIRS ET PASSAGES POUR PIÉTONS

- De nombreux trottoirs dans la zone sont inégaux et créent des problèmes potentiels de sécurité pour les piétons.
- Il existe des problèmes d'accessibilité dans toute la zone à l'étude où les trottoirs sont déconnectés les uns des autres, rendant les déplacements difficiles pour les piétons (surtout en hiver).



STATIONNEMENT POUR VÉLOS

- Certaines entreprises et organisations offrent un stationnement pour vélos au personnel et aux visiteurs.
- Les cyclistes stationnent généralement leurs vélos sur le boulevard Provencher ou occasionnellement le long d'une des rues adjacentes.



STATIONNEMENT

- Les entreprises et les organisations disposent de places de stationnement hors rue pour les employés et les visiteurs; cependant, le stationnement ne répond pas toujours à la demande. Les gens stationnent aussi le long des rues adjacentes au boulevard Provencher.
- Le personnel de l'hôpital se stationne le long des rues résidentielles. La demande de stationnement sur rue du personnel de l'hôpital et des visiteurs peut submerger ces rues secondaires.



SÉCURITÉ

- La sécurité des cyclistes pourrait être améliorée grâce à une piste cyclable désignée et sûre.
- Le boulevard Provencher est extrêmement fréquenté, avec une forte circulation de camions, en particulier les jours de semaine. La circulation des camions peut être intimidante pour les cyclistes.

PARTICIPATION PUBLIQUE, PHASE 1 : CE QUE NOUS AVONS ENTENDU - TRACÉS

BOULEVARD PROVENCHER

- Le tracé le plus direct et comportant le plus de destinations et d'attractions.
- Il se raccorde directement aux voies cyclables existantes le long de l'Esplanade Riel et de l'avenue Taché.
- Même si cette option est plus coûteuse en raison des importants travaux de réaménagement qu'elle nécessiterait, un échelonnement pourrait être envisagé.

AVENUE DE LA CATHÉDRALE

- Le deuxième tracé privilégié après le boulevard Provencher, en raison de la proximité de plusieurs destinations clés dans le quartier.
- Cette option ne devrait pas être envisagée en raison des volumes de circulation (circulation vers l'université et l'hôpital), de l'utilisation répandue du stationnement sur rue, de l'étroitesse de la rue et de l'importance de la circulation piétonnière.

Au cours de la participation publique, phase 1, le boulevard Provencher a été reconnu comme une option évidente pour une voie cyclable; cependant, ce tracé exigerait d'importants travaux de réaménagement en raison des volumes de circulation, du droit de passage limité de la rue et de l'utilisation répandue du stationnement sur rue.

La Ville a indiqué qu'il s'agissait d'un point à considérer, car le financement prévu pour la construction serait insuffisant pour la réalisation des travaux nécessaires sur le boulevard Provencher. Si le boulevard Provencher était sélectionné comme le tracé privilégié, le projet serait ajouté à la liste des projets de transport actif non financés et priorisé; si un autre tracé était recommandé, la voie cyclable serait construite dès son approbation.

PARTICIPATION PUBLIQUE, PHASE 1 : CE QUE NOUS AVONS ENTENDU - TRACÉS

RUE NOTRE DAME

- S’aligne le mieux avec le pont piétonnier existant.
- Se trouve trop au nord du boulevard Provencher pour être un tracé privilégié.

RUE DUMOULIN

- Un tracé privilégié en raison de sa proximité à une école de quartier, à une garderie, au Fort Gibraltar, au parc Whittier et à des zones résidentielles.
- Il passe près du boulevard Provencher et des entreprises du quartier.
- Certaines personnes estimaient qu’il ne s’agissait pas d’un bon tracé en raison des volumes de circulation et de l’utilisation répandue du stationnement sur rue.

La plupart des participants ont indiqué que leur tracé privilégié pour traverser la zone à l’étude et s’y déplacer serait le boulevard Provencher, s’il existait des installations et des liaisons appropriées.

Chacun des tracés proposés pourrait servir de voie cyclable parce qu’ils répondent à des besoins différents en termes de cyclistes et de destination. Par exemple, les rues secondaires sont idéales pour accéder aux écoles, aux parcs et à de nombreux organismes communautaires, tandis que le boulevard Provencher est idéal pour permettre aux navetteurs de se rendre au centre-ville et d’en revenir en toute sécurité, et pour amener les cyclistes à des destinations situées le long du boulevard Provencher.

OPTIONS DE TYPE DE TRACÉ

NOUS AVONS ENVISAGÉ DIVERS TYPES D'INFRASTRUCTURES :

Couloirs verts

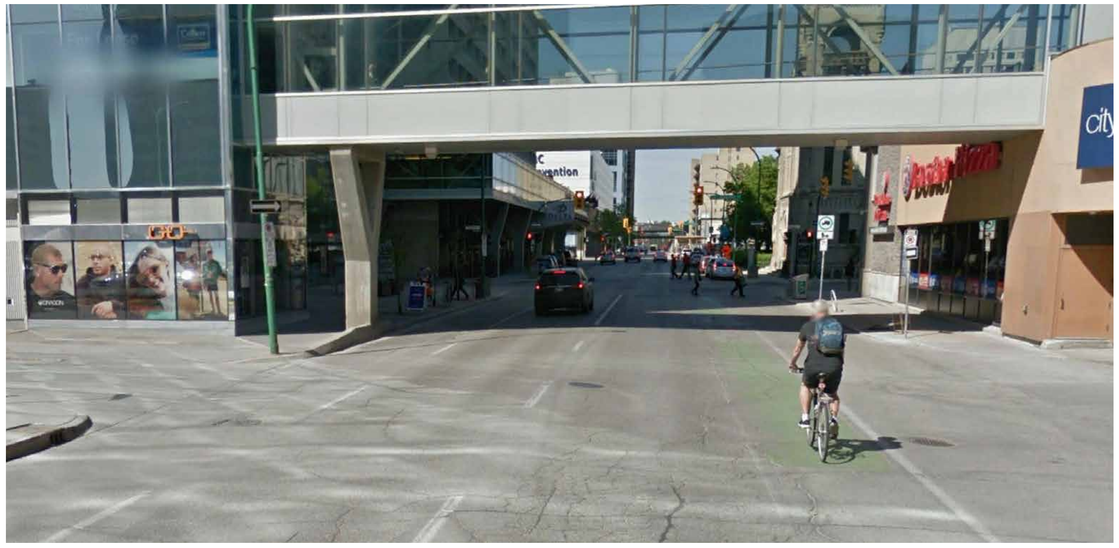
Les couloirs verts sont des voies sur rue conçues pour permettre le déplacement commode et sûr des cyclistes, des piétons et des véhicules à moteur. Ils comprennent généralement une série de mesures, dont des mesures à faible incidence, comme des panneaux, des feux pour les cyclistes et des marques sur la chaussée et des mesures plus ou moins strictes de modération de la circulation, y compris la limitation de la vitesse à 30 km/h, ce qui constitue la pratique exemplaire.

Voies cyclables peintes

Il existe des voies réservées exclusivement aux déplacements à vélo. Les cyclistes peuvent entrer/sortir n'importe où, mais sont vulnérables à la circulation des véhicules, ce qui les rend moins commodes/désirables pour les cyclistes.



Exemple : Rue Nassau



Exemples : Avenue St. Mary et rue Harrow

OPTIONS DE TYPE DE TRACÉ

Voies cyclables protégées

Ces voies sur rue séparées physiquement sont réservées exclusivement aux déplacements à vélo. La séparation physique d'avec les véhicules comprend le recours à diverses mesures, dont des bordures surélevées, du stationnement ou une voie cyclable surélevée. Les cyclistes peuvent entrer/sortir aux intersections et les véhicules ne peuvent pas entrer.



Exemple : Rue Sherbrook

Sentiers polyvalents

Ces sentiers hors rue sont physiquement séparés des véhicules et longent la chaussée ou se trouvent à proximité. Ils permettent les déplacements bidirectionnels et sont destinés tant aux cyclistes qu'aux autres utilisateurs non motorisés.



Exemple : Couloir vert Bishop Grandin

CRITÈRES DES TRACÉS

L'ÉQUIPE DE PROJET ÉVALUERA LES TRACÉS EN FONCTION DES CRITÈRES SUIVANTS :



DEMANDE DES UTILISATEURS

Dans quelle mesure le tracé serait-il relié aux destinations clés de la communauté?



CONNECTIVITÉ DU TRACÉ

Dans quelle mesure le tracé serait-il direct et continu?



CONFLITS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Combien de risques de sécurité sont posés par les points de conflit avec des intersections, des voies accès et des entrées de cour?



COMMODITÉ

Dans quelle mesure le tracé est-il attrayant pour l'ensemble des utilisateurs (de tous âges et de tous les niveaux) et dans quelle mesure ceux-ci se sentiraient-ils en sécurité à vélo le long du tracé?



RÉPERCUSSIONS

Quelles sont les répercussions sur les piétons, les véhicules à moteur, le stationnement, les chargements et les livraisons, les transports en commun et les services d'urgence?



CONTEXTE ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ

Dans quelle mesure le tracé influerait-il sur la communauté et les entreprises du quartier? Dans quelle mesure le tracé tient-il compte des commentaires précédents?



COÛTS ET CONSTRUCTIBILITÉ

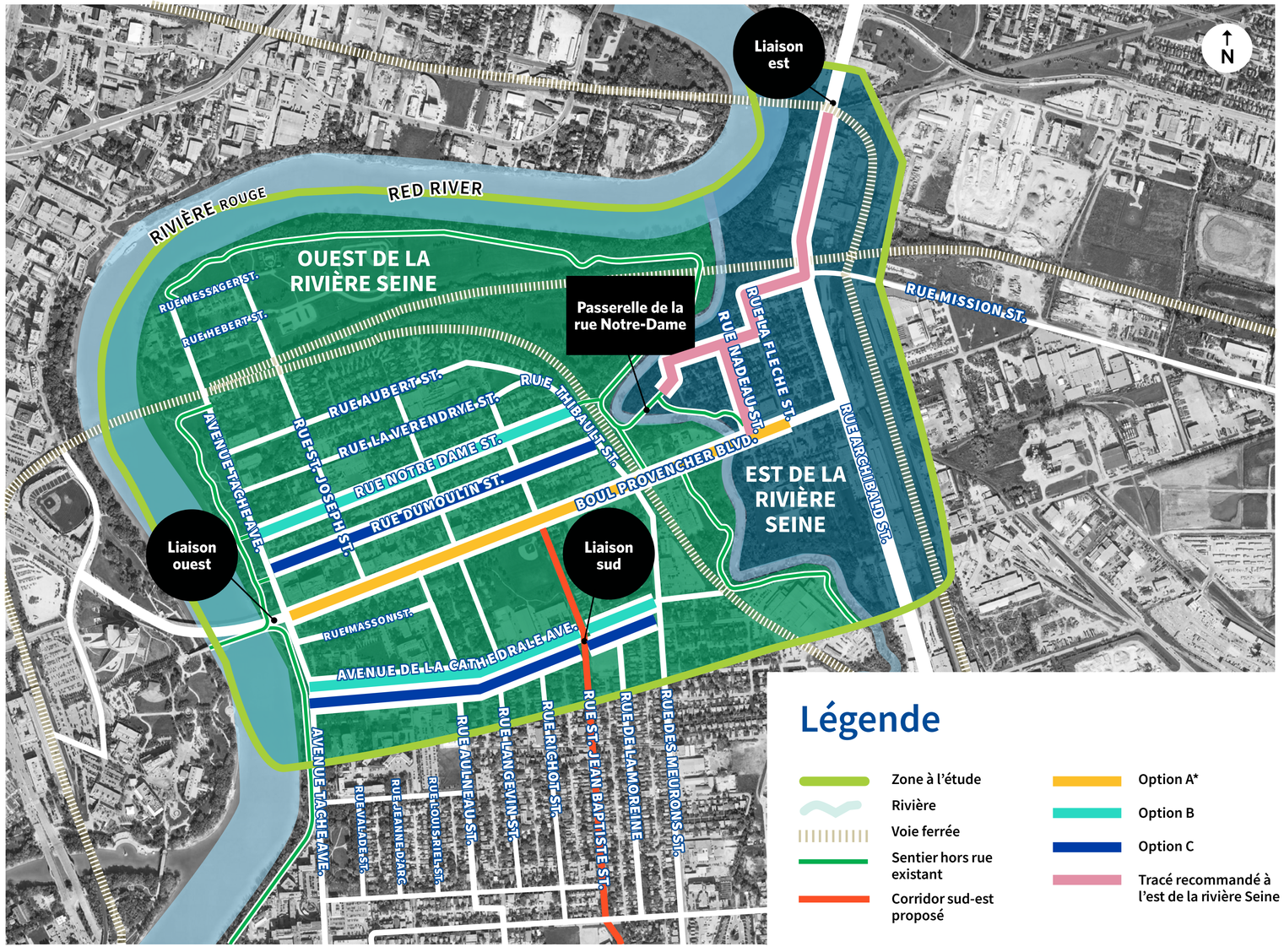
Quels sont les coûts d'investissement, les difficultés de construction et les risques liés au calendrier?



FONCTIONNEMENT ET ENTRETIEN

Dans quelle mesure le tracé pourrait-il être entretenu adéquatement tout au long de l'année, pour les déplacements en toutes saisons?

OPTIONS DE TRACÉ



Légende

- Zone à l'étude
- Rivière
- Voie ferrée
- Sentier hors rue existant
- Corridor sud-est proposé
- Option A*
- Option B
- Option C
- Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine

* Le segment sur le boulevard Provencher à l'est de la rue Des Meurons/rue Thibault pourrait être mis en place dans le cadre d'une deuxième phase en raison du coût élevé associé à la modification des traversées de rivière.

Dans le cadre de la participation publique, phase 2, nous sollicitons des commentaires sur trois tracés possibles à l'ouest de la rivière Seine et le seul tracé recommandé à l'est de la rivière Seine pour rejoindre la rue Archibald :

Option A : Boulevard Provencher (comme tracé autonome traversant le quartier)

Option B : Tracé combiné avec des segments sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boulevard Provencher) et sur la rue Notre-Dame (au nord du boulevard Provencher)

Option C : Tracé combiné avec des segments sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boulevard Provencher) et sur la rue Dumoulin (au nord du boulevard Provencher)

Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine : Rue Nadeau/rue Notre-Dame/rue La Flèche/rue La Vérendrye pour rejoindre la rue Archibald

COMMENT LIRE LES OPTIONS DE TRACÉ

OPTION A :
BOULEVARD PROVENCHER

- Une excellente option pour permettre aux navetteurs de se rendre au centre-ville ou d'en revenir en toute sécurité et pour amener les cyclistes à leurs destinations le long du boulevard Provencher.
- Ce tracé nécessiterait d'importants travaux de réaménagement du boulevard Provencher en raison des volumes de circulation actuels, du droit de passage limité de la rue et de l'utilisation répandue du stationnement sur rue.
- Le financement prévu pour la construction est insuffisant pour la réalisation des travaux nécessaires sur le boulevard Provencher. Le projet serait ajouté à la liste des projets de transport actif non financés et priorisé.

OPTION B :
RUE NOTRE-DAME ET AVENUE DE LA CATHÉDRALE

- Une excellente option pour accéder aux écoles, aux parcs et à de nombreux organismes communautaires.
- Ce tracé concorde avec le financement disponible et pourrait être construit à la fin de cette étude.

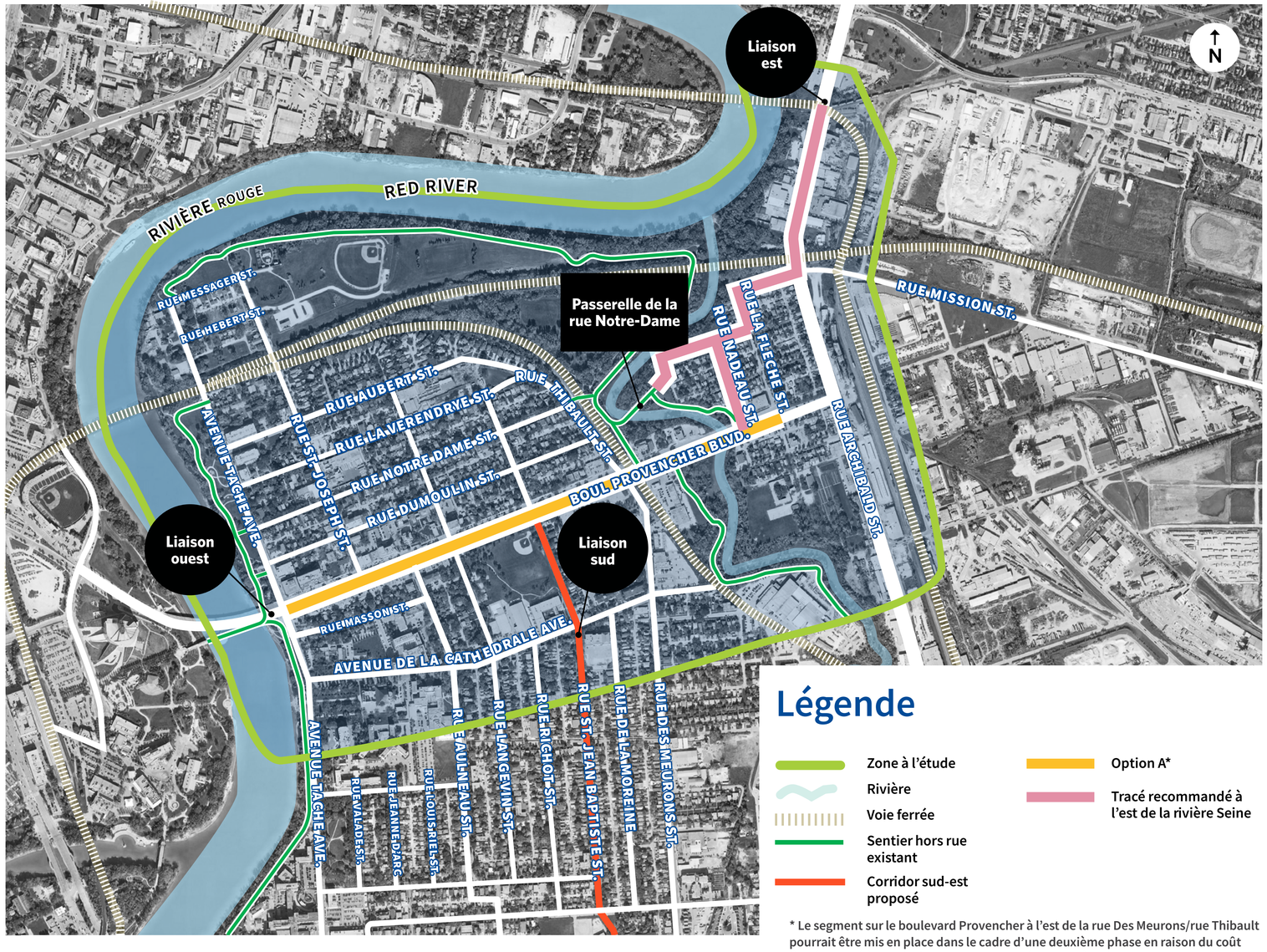
OPTION C :
RUE DUMOULIN ET AVENUE DE LA CATHÉDRALE

- Une excellente option pour accéder aux écoles, aux parcs et à de nombreux organismes communautaires.
- Ce tracé concorde avec le financement disponible et pourrait être construit à la fin de cette étude.



Il y a trois options de tracé possibles à l'ouest de la rivière Seine. Chacun des tracés proposés pourrait servir de voie cyclable parce qu'ils répondent à des besoins différents en termes de cyclistes et de destination.

OPTION A : BOULEVARD PROVENCHER



Légende

- Zone à l'étude
- Rivière
- Voie ferrée
- Sentier hors rue existant
- Corridor sud-est proposé
- Option A*
- Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine

* Le segment sur le boulevard Provencher à l'est de la rue Des Meurons/rue Thibault pourrait être mis en place dans le cadre d'une deuxième phase en raison du coût élevé associé à la modification des traversées de rivière.

Option A : Boulevard Provencher (tracé autonome traversant le quartier)

Le tracé proposé pour le boulevard Provencher comprend une voie cyclable unidirectionnelle protégée de chaque côté de la rue.

À l'est de la rivière Seine, un couloir vert le long de la rue Nadeau permettrait de rejoindre la rue Archibald (voir le tracé recommandé pour l'est de la rivière Seine).

OPTION A : POINTS À CONSIDÉRER



DEMANDE DES UTILISATEURS

- Bon accès aux rues de transit
- Accès direct aux destinations



CONNECTIVITÉ DU TRACÉ

- Tracé le plus direct
- Transition facile au sentier le long de la rivière Rouge et à la rue Nadeau



CONFLITS ET MESURES D'ATTÉNUATION

- Intersections et allées commerciales très fréquentées
- Présente le plus grand nombre de conflits potentiels de toutes les options de tracé
- Il faudra améliorer la synchronisation des feux de circulation et la signalisation pour atténuer les conflits.



COMMODITÉ

- Plus d'yeux dans la rue
- Plus de séparation entre les piétons et les véhicules
- La voie de stationnement et la bordure de trottoir fournissent un degré d'aisance



RÉPERCUSSIONS

- Perte d'environ huit places de stationnement sur rue du côté nord du boulevard Provencher, entre la voie ferrée et le point et d'une place à la l'accès du Centre culturel franco-manitobain
- Perte d'environ huit arbres dans le terre-plein adjacent aux voies de virage à gauche (à confirmer par la Ville), car le terre-plein devrait être rétréci
- Les arbres seront remplacés (emplacements à déterminer)



CONTEXTE ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ

- Cadre avec les commentaires des résidents de la communauté (appui de 44 % des résidents ayant participé à la participation publique, phase 1)



COÛTS ET CONSTRUCTIBILITÉ

- $$$$ - coûts élevés
- Nécessiterait un réaménagement complet

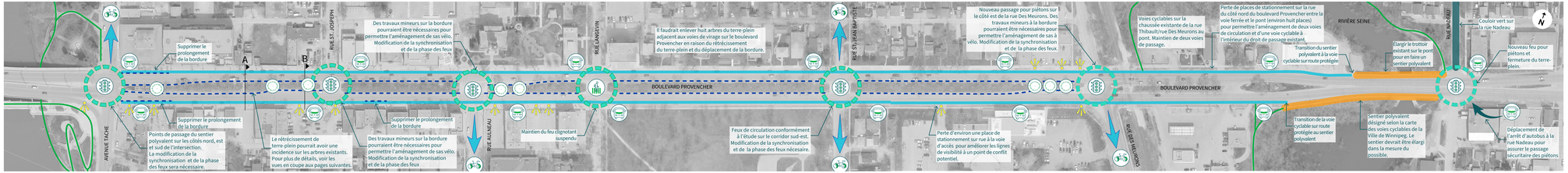


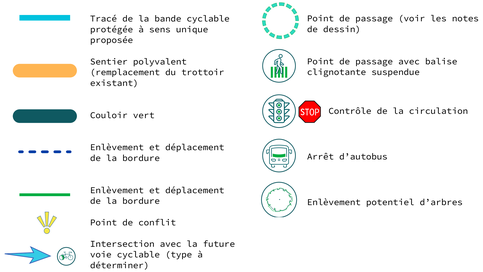
FONCTIONNEMENT ET ENTRETIEN

- Convient pour une utilisation en toutes saisons
- Nécessite un entretien supplémentaire

OPTION A : BOULEVARD PROVENCHER

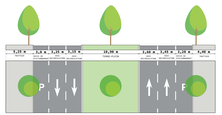
VUE EN PLAN



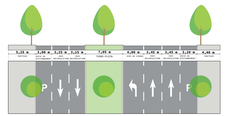


VUE EN COUPE

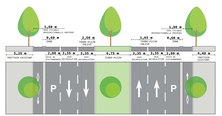
A - LARGEURS ACTUELLES



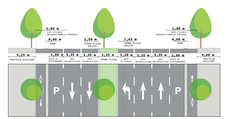
B - LARGEURS ACTUELLES



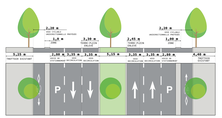
A - LARGEURS MINIMALES



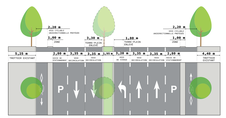
B - LARGEURS MINIMALES



A - LARGEURS MAXIMALES

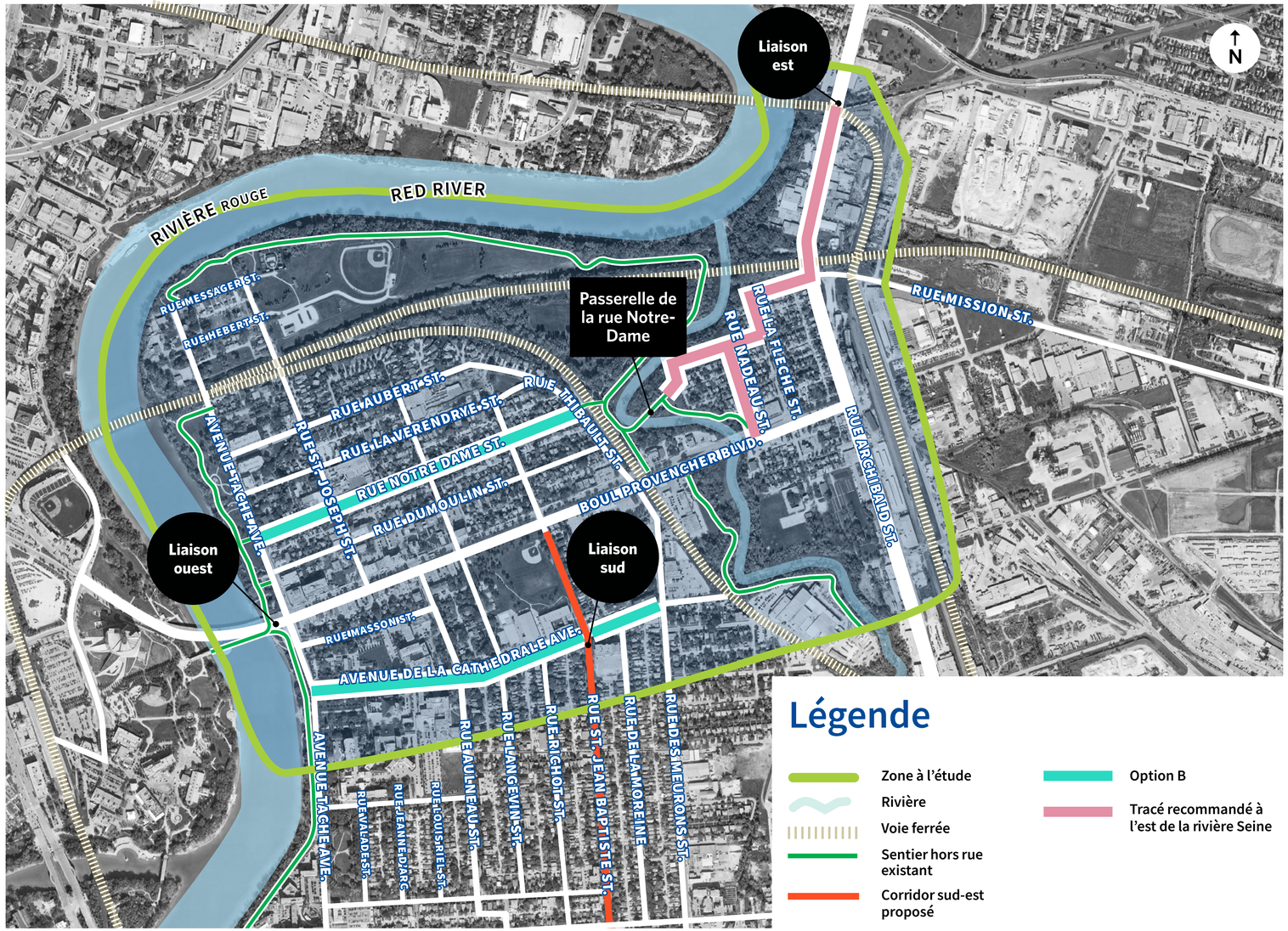


B - LARGEURS MAXIMALES



Le point de traversée de la rivière Seine et le couloir vert le long de la rue Nadeau à l'est de la rivière Seine pourraient devoir être achevés au cours d'une phase ultérieure. Un sentier hors-rue existant au nord du boulevard Provencher, à l'est de la rue Des Meurons offre une liaison provisoire au parc Lagimodière-Gaboury/pont de la rivière Seine jusqu'à la rue Notre-Dame à l'est.

OPTION B : RUE NOTRE-DAME ET AVENUE DE LA CATHÉDRALE



Légende

- Zone à l'étude
- Rivière
- Voie ferrée
- Sentier hors rue existant
- Corridor sud-est proposé
- Option B
- Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine

Option B : Tracé combiné avec des segments sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boulevard Provencher Boulevard) et sur la rue Notre-Dame (au nord du boulevard Provencher).

Le tracé sud le long de l'avenue de la Cathédrale serait une voie cyclable bidirectionnelle protégée entre l'avenue Taché et la rue Aulneau (surélevée et du côté nord de la route) et un sentier polyvalent à l'est de la rue Aulneau jusqu'à la rue Des Meurons (du côté nord de la route). La voie cyclable est séparée de la circulation automobile, car l'avenue de la Cathédrale est une rue de transit et le volume de circulation y est élevé.

Le tracé au nord du boulevard Provencher le long de la rue Notre-Dame serait un couloir vert entre l'avenue Taché et la rue Thibault et offrirait des liaisons au parc Lagimodière-Gaboury/pont de la rivière Seine (voir le tracé recommandé à l'est de la rivière Seine). Un sentier polyvalent est prévu du côté ouest de l'avenue Taché pour rejoindre le parc Joseph Royal/l'Esplanade Riel.

OPTION B : POINTS À CONSIDÉRER

DEMANDE DES UTILISATEURS

- Les deux tracés offrent un bon accès aux destinations le long du boulevard Provencher
- Prend en compte la circulation de transit sur l'avenue de la Cathédrale
- Aucune circulation de transit sur la rue Notre-Dame

CONNECTIVITÉ DU TRACÉ

- L'avenue de la Cathédrale offre une voie directe entre l'avenue Taché et la rue Des Meurons
- La rue Notre-Dame offre une voie directe, avec une certaine navigation vers les liaisons au sentier de la rivière Seine

CONFLITS ET MESURES D'ATTÉNUATION

- Nombre moyen de conflits avec les véhicules aux intersections, aux voies accès et aux entrées sur l'avenue de la Cathédrale
- Faible nombre de conflits avec les véhicules aux intersections, aux voies d'accès et aux entrées sur la rue Notre-Dame

COMMODITÉ

- La voie cyclable de la rue de la Cathédrale sera une voie séparée sur une rue à faible circulation (par rapport au boulevard Provencher)
- Des mesures de modération de la circulation seraient nécessaires sur la rue Notre-Dame
- Il y a de faibles volumes de circulation sur la rue Notre-Dame

RÉPERCUSSIONS

- Perte d'environ 27 places de stationnement sur rue et de quatre zones de chargement sur l'avenue de la Cathédrale
- Perte d'environ deux arbres (à confirmer par la Ville) sur l'avenue de la Cathédrale
- Les mesures de modération de la circulation sur la rue Notre-Dame nécessiteraient des changements dans le comportement de déplacement des conducteurs
- Aucune répercussion sur les places de stationnement ou sur les arbres de la rue Notre-Dame

CONTEXTE ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ

- 20 % des participants à la phase 1 ont indiqué que l'avenue de la Cathédrale était leur tracé préféré
- 10 % des participants à la phase 1 ont indiqué que la rue Notre-Dame était leur tracé préféré

COÛTS ET CONSTRUCTIBILITÉ

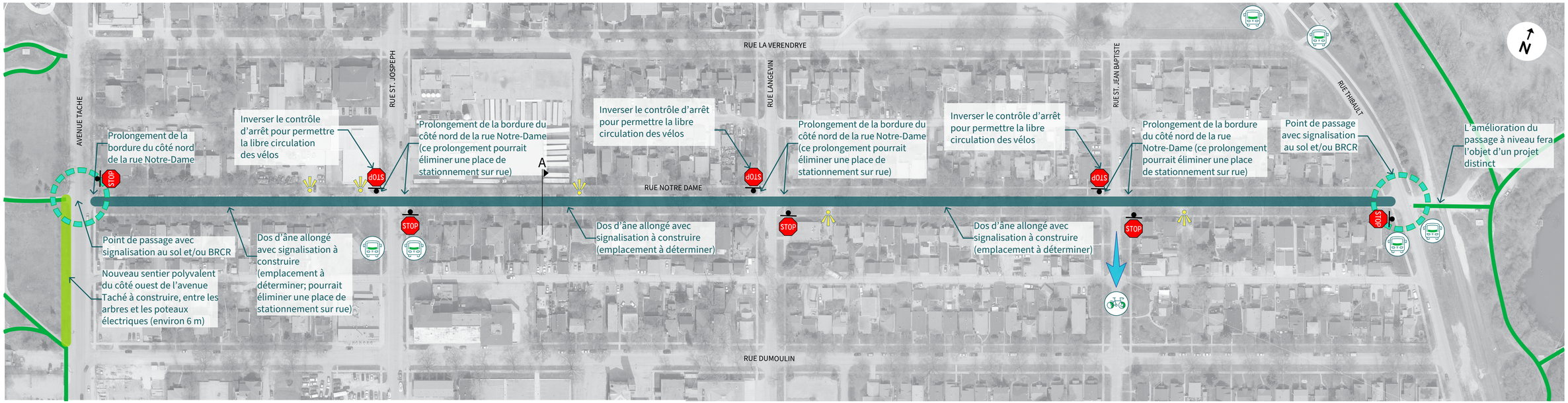
- $$ - coûts modérés pour l'avenue de la Cathédrale
- $ - faibles coûts pour la rue Notre-Dame

FONCTIONNEMENT ET ENTRETIEN

- L'avenue de la Cathédrale convient à une utilisation en toutes saisons et nécessiterait un entretien supplémentaire
- La rue Notre-Dame convient à une utilisation en toutes saisons si elle fait l'objet d'un entretien hivernal renforcé

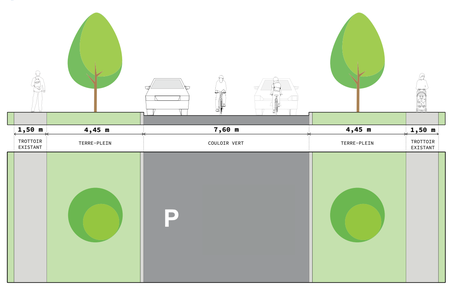
OPTION B : RUE NOTRE-DAME

VUE EN PLAN



VUE EN COUPE

A



Couloir vert

Sentier polyvalent (nouvelle construction)

Intersection avec la future voie cyclable (type à déterminer)

Pistes cyclables hors rue existantes

Contrôle de la circulation

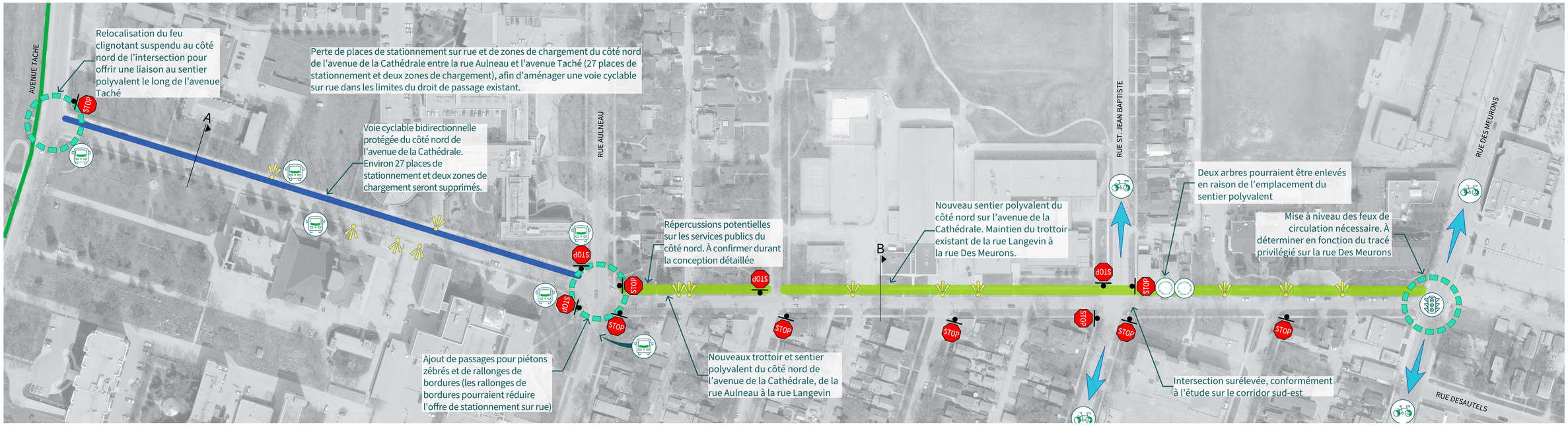
Arrêt d'autobus

Point de conflit

Point de passage (voir les notes de dessin)

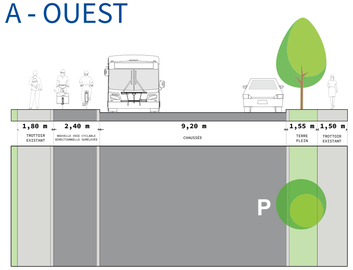
OPTION B : AVENUE DE LA CATHÉDRALE

VUE EN PLAN

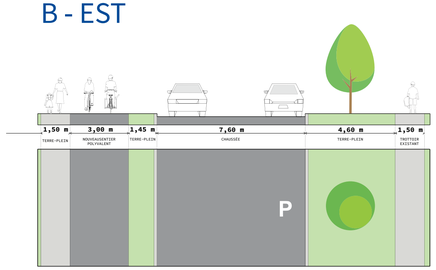


VUE EN COUPE

A - OUEST

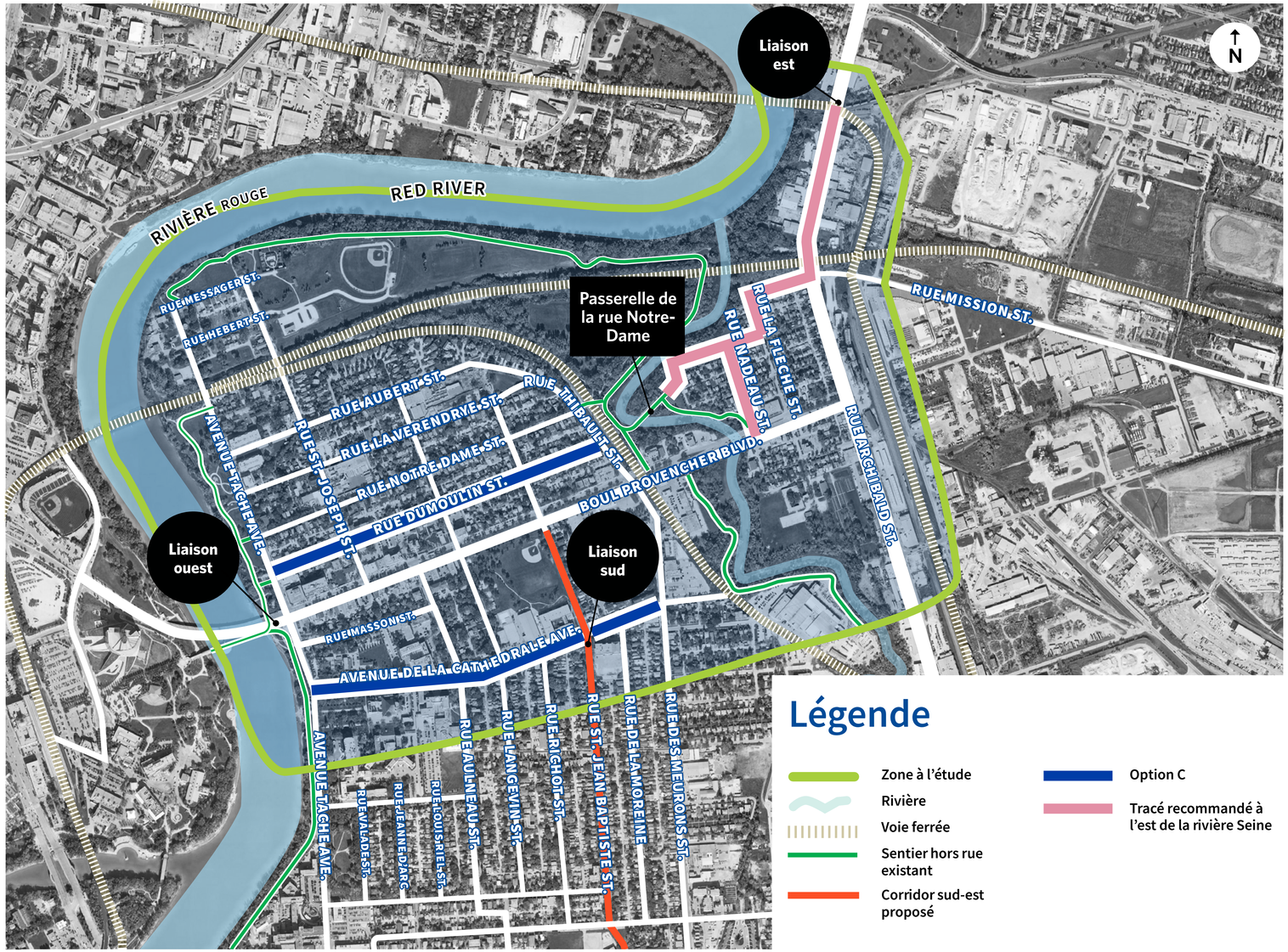


B - EST



- Sentier polyvalent (nouvelle construction)
- Voie cyclable bidirectionnelle protégée
- Intersection avec la future voie cyclable (type à déterminer)
- Pistes cyclables hors rue existantes
- Enlèvement potentiel d'arbres
- Point de conflit
- Contrôle de la circulation
- Arrêt d'autobus
- Point de passage (voir les notes de dessin)

OPTION C : RUE DUMOULIN ET AVENUE DE LA CATHÉDRALE



Option C : Tracé combiné avec des segments sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boulevard Provencher) et sur la rue Dumoulin (au nord du boulevard Provencher)

Le tracé sud le long de l'avenue de la Cathédrale serait une voie cyclable bidirectionnelle protégée entre l'avenue Taché et la rue Aulneau (surélevée et du côté nord de la route) et un sentier polyvalent à l'est de la rue Aulneau jusqu'à la rue Des Meurons (du côté nord de la route). La voie cyclable est séparée de la circulation automobile, car l'avenue de la Cathédrale est une rue de transit et le volume de circulation y est élevé.

Le tracé au nord du boulevard Provencher le long de la rue Dumoulin serait un couloir vert entre l'avenue Taché et la rue Thibault avec un sentier polyvalent le long de la rue Thibault jusqu'à la rue Notre-Dame et offrirait des liaisons au parc Lagimodière-Gaboury/pont de la rivière Seine (voir le tracé recommandé à l'est de la rivière Seine). Un sentier polyvalent du côté ouest de l'avenue Taché rejoint le parc Joseph Royal/l'Esplanade Riel.

OPTION C : POINTS À CONSIDÉRER

DEMANDE DES UTILISATEURS

- Les deux tracés offrent un bon accès aux destinations le long du boulevard Provencher
- Prend en compte la circulation de transit sur l'avenue de la Cathédrale
- Aucune circulation de transit sur la rue Dumoulin

CONNECTIVITÉ DU TRACÉ

- L'avenue de la Cathédrale offre une voie directe de l'avenue Taché à la rue Des Meurons
- La rue Dumoulin offre une voie directe, avec une certaine navigation vers les liaisons au sentier de la rivière Seine, mais représente une liaison moins directe vers l'ouest

CONFLITS ET MESURES D'ATTÉNUATION

- Nombre moyen de conflits avec les véhicules aux intersections, aux voies d'accès et aux entrées sur l'avenue de la Cathédrale et la rue Dumoulin

COMMODITÉ

- La voie cyclable de la rue de la Cathédrale sera une voie séparée sur une rue à faible circulation (par rapport au boulevard Provencher)
- Des mesures de modération de la circulation seraient nécessaires sur la rue Dumoulin
- Il y a de faibles volumes de circulation sur la rue Dumoulin

RÉPERCUSSIONS

- Perte d'environ 27 places de stationnement sur rue et de quatre zones de chargement sur l'avenue de la Cathédrale
- Perte d'environ deux arbres (à confirmer par la Ville) sur l'avenue de la Cathédrale
- Les mesures de modération de la circulation nécessiteraient des changements dans le comportement de déplacement des conducteurs
- Aucune répercussion sur les places de stationnement ou sur les arbres de la rue Dumoulin

CONTEXTE ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ

- 20 % des participants à la phase 1 ont indiqué que l'avenue de la Cathédrale était leur tracé préféré
- 9 % des participants à la phase 1 ont indiqué que la rue Dumoulin était leur tracé préféré

COÛTS ET CONSTRUCTIBILITÉ

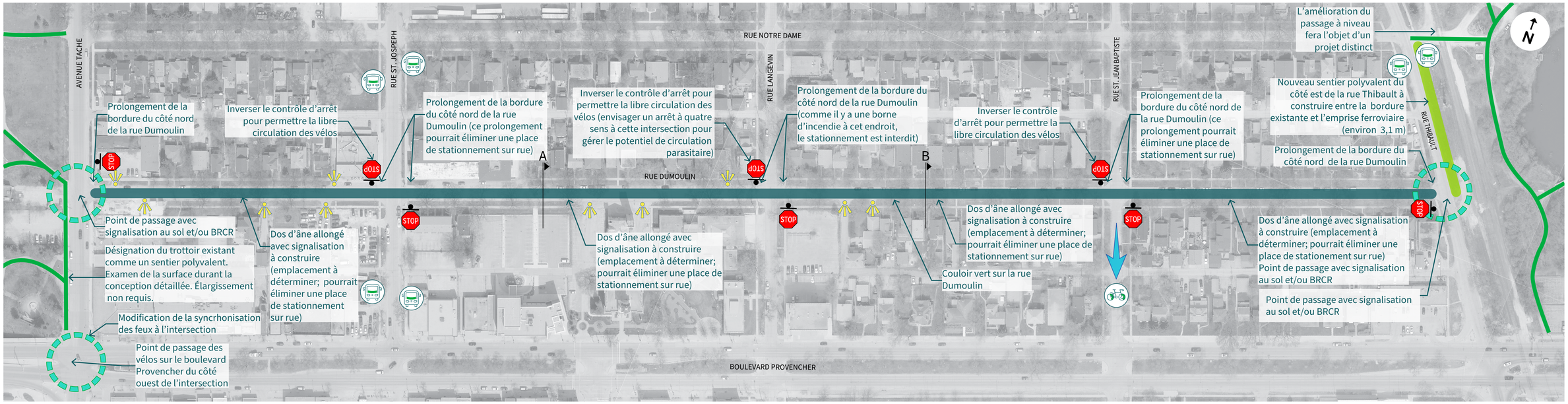
- $$ - coûts modérés pour l'avenue de la Cathédrale
- $ - faibles coûts pour la rue Dumoulin

FONCTIONNEMENT ET ENTRETIEN

- L'avenue de la Cathédrale convient à une utilisation en toutes saisons et nécessiterait un entretien supplémentaire
- La rue Dumoulin convient à une utilisation en toutes saisons si elle fait l'objet d'un entretien hivernal renforcé

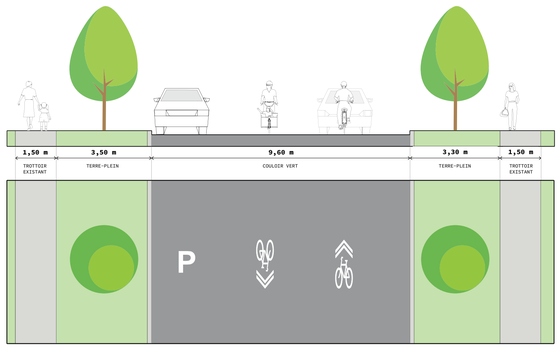
OPTION C : RUE DUMOULIN

VUE EN PLAN

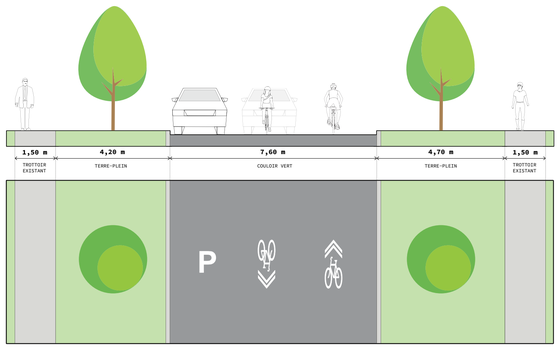


VUE EN COUPE

A - OUEST



B - EST



Couloir vert

Sentier polyvalent (nouvelle construction)

Intersection avec la future voie cyclable (type à déterminer)

Pistes cyclables hors rue existantes

Contrôle de la circulation

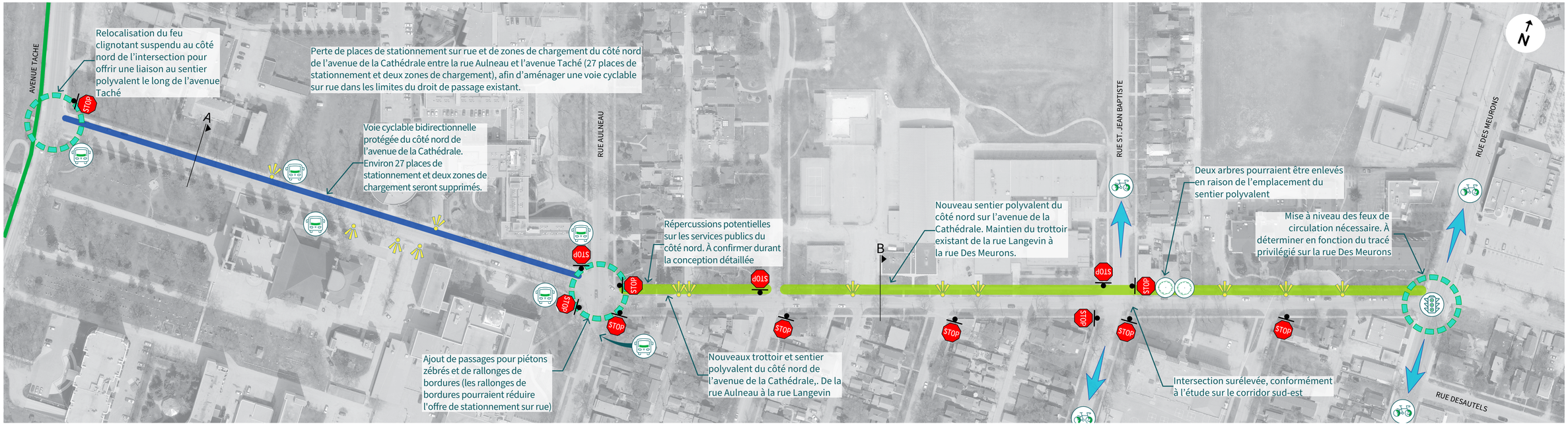
Arrêt d'autobus

Point de conflit

Point de passage (voir les notes de dessin)

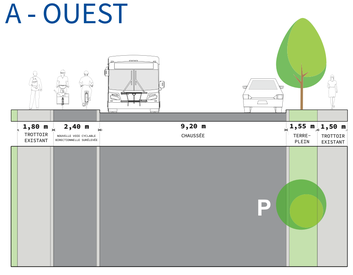
OPTION C : AVENUE DE LA CATHÉDRALE

VUE EN PLAN

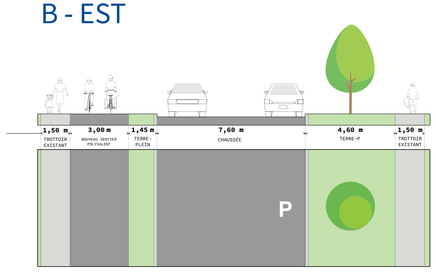


VUE EN COUPE

A - OUEST

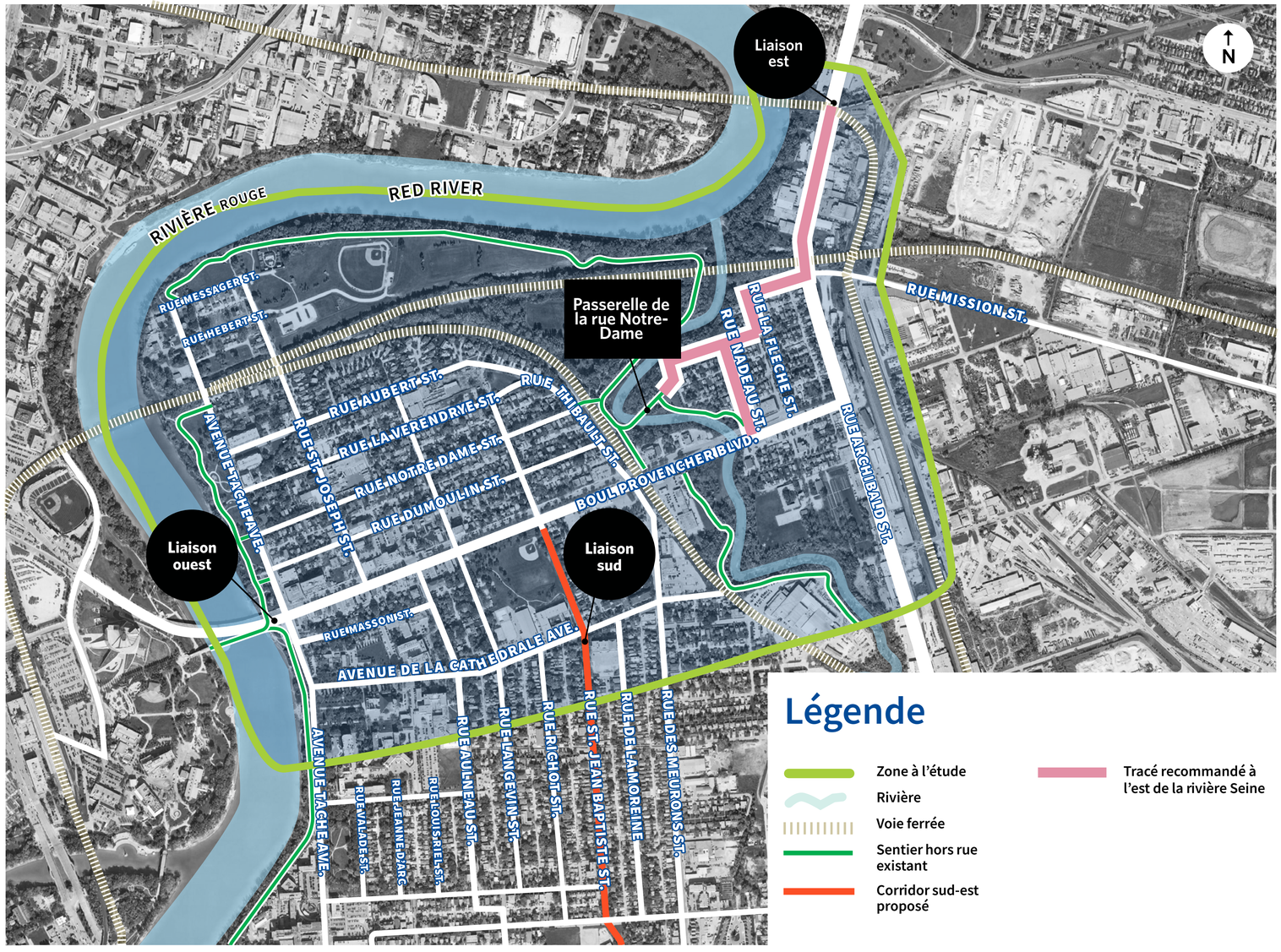


B - EST



- Sentier polyvalent (nouvelle construction)
- Voie cyclable bidirectionnelle protégée
- Intersection avec la future voie cyclable (type à déterminer)
- Pistes cyclables hors rue existantes
- Enlèvement potentiel d'arbres
- Point de conflit
- Contrôle de la circulation
- Arrêt d'autobus
- Point de passage (voir les notes de dessin)

TRACÉ RECOMMANDÉ À L'EST DE LA RIVIÈRE SEINE



Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine : Rue Nadeau/rue Notre-Dame/rue La Flèche/rue La Vérendrye pour rejoindre la rue Archibald.

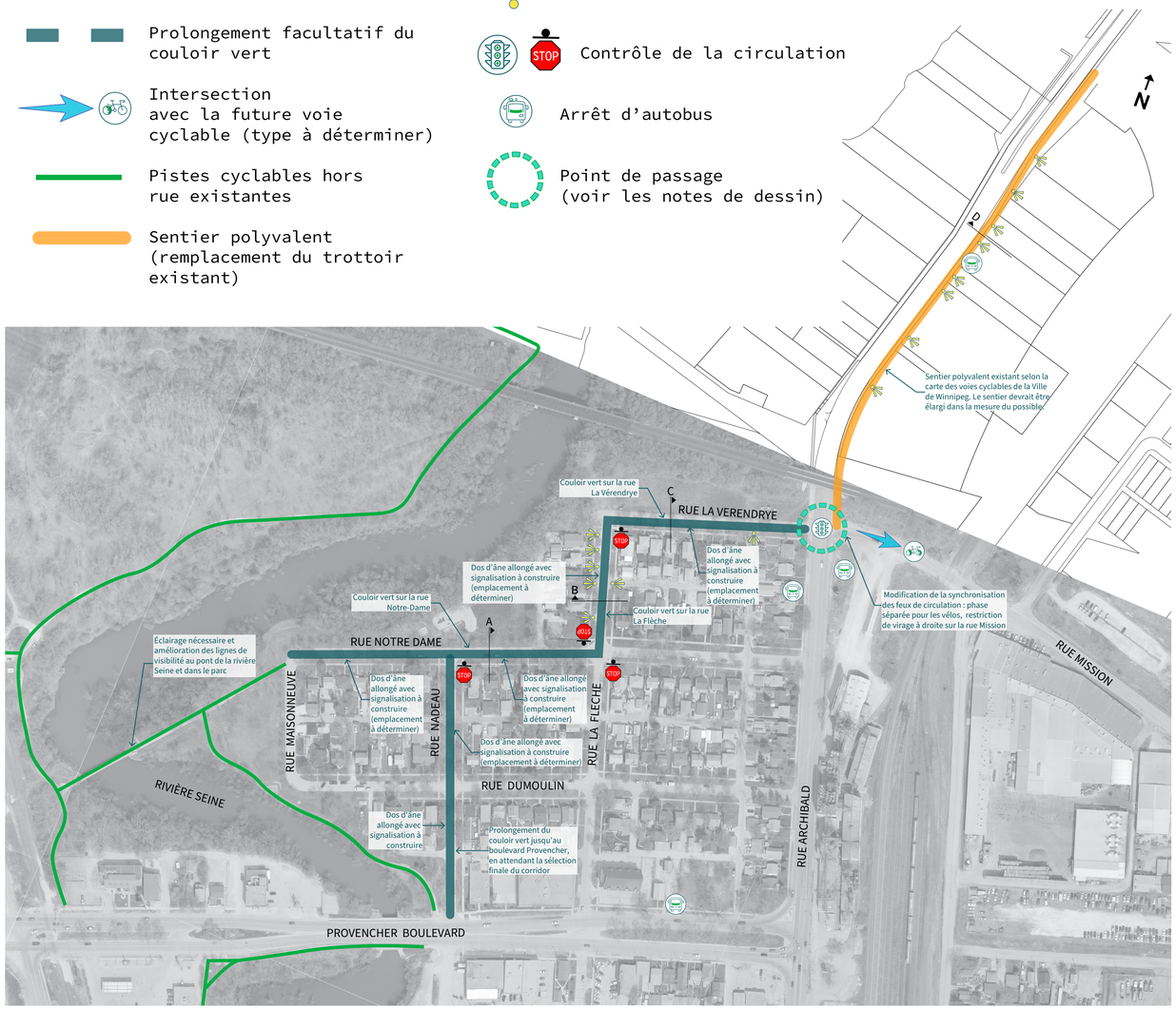
Légende

- Zone à l'étude
- Rivière
- Voie ferrée
- Sentier hors rue existant
- Corridor sud-est proposé
- Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine

TRACÉ RECOMMANDÉ À L'EST DE LA RIVIÈRE SEINE

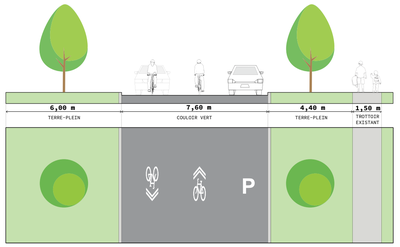
VUE EN PLAN

- Couloir vert
- Prolongement facultatif du couloir vert
- Intersection avec la future voie cyclable (type à déterminer)
- Pistes cyclables hors rue existantes
- Sentier polyvalent (remplacement du trottoir existant)
- Point de conflit
- Contrôle de la circulation
- Arrêt d'autobus
- Point de passage (voir les notes de dessin)

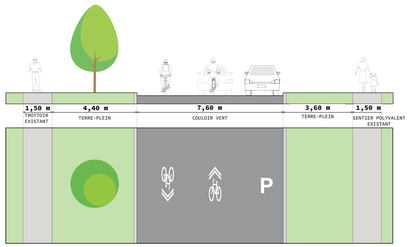


VUE EN COUPE

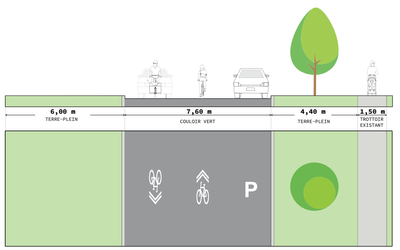
A - RUE NOTRE-DAME



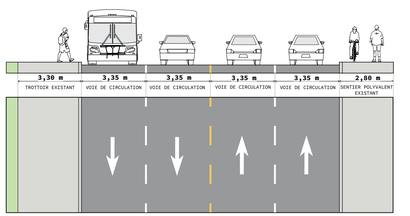
B - RUE LA FLÈCHE



C - RUE LA VÉRENDRYE



D - RUE ARCHIBALD



MERCI

Nous vous remercions d'avoir assisté et participé à la conversation d'aujourd'hui concernant le

PROJET « À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Erika Blackie, WSP

téléphone : 204-259-5409

courriel : erika.blackie@wsp.com

