



Résumé du rapport sur l'état actuel

Plan directeur du transport, vision 2050 de Winnipeg

Le réseau de transport en un coup d'œil

Le réseau de transport de Winnipeg est comparable à celui d'autres villes de taille moyenne. Il répond adéquatement aux besoins actuels des Winnipegois en matière de transport, offrant généralement une bonne couverture et des niveaux de service appropriés pour les différents modes de transport. Toutefois, à mesure que la population augmente, des améliorations seront nécessaires pour concrétiser la vision d'un réseau de transport qui contribue à la qualité de vie et à la vitalité économique en permettant aux gens et aux marchandises de se déplacer en sécurité, de manière efficace et fluide, et sans obstacle, en utilisant différents modes de transport et des infrastructures durables.

Les difficultés à surmonter pour concrétiser cette vision comprennent la baisse du nombre d'utilisateurs du transport en commun, les lacunes du réseau de transport actif et les intérêts divergents en ce qui a trait à l'espace sur les routes de Winnipeg. Ces difficultés doivent être prises en compte au moment de la conception du futur réseau de transport de la ville.

Le Plan directeur du transport, vision 2050 (PDT2050) sera le plan directeur de la Ville pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux piétonniers, cyclistes, de transport en commun et routiers, ainsi que pour l'investissement dans ceux-ci, au cours des trente prochaines années. Le Rapport sur la situation actuelle du PDT2050 est un document provisoire qui orientera les recommandations du Plan directeur du transport, vision 2050.

Le Rapport sur la situation actuelle se concentre sur la mise en contexte des quatre éléments clés du réseau de transport de la ville, ainsi que sur les facteurs extérieurs qui influencent le plus la façon dont les Winnipegois utilisent ce réseau. Il se penche principalement sur les éléments suivants :

1. Routes
2. Circulation des marchandises
3. Transport actif
4. Transport en commun

Il aborde également les technologies émergentes et les exigences futures en matière d'espace pour tous les usagers de la route.

Ce résumé sous forme d'aperçu met en évidence les principales observations du Rapport sur la situation actuelle.

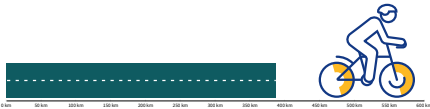
Contexte pour l'ensemble de la Ville : les graphiques ci-dessous donnent un aperçu de Winnipeg et des habitudes de la population en matière de déplacements.



776 000
personnes vivent
à Winnipeg



La Ville s'étend
sur environ
470 km²



388 km

INFRASTRUCTURE DU TRANSPORT ACTIF



2 188

KILOMÈTRES D'ITINÉRAIRES D'AUTOBUS



2,8

MOYENNE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS PAR PERSONNE



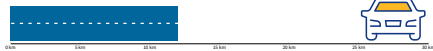
MOYENNE TOTALE DE
1 686 500

PARCOURUS ANNUELLEMENT À L'HEURE DE POINTE DU MATIN



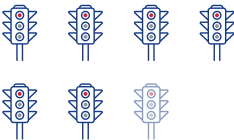
1,3

NOMBRE MOYEN DE PERSONNES PAR VÉHICULE



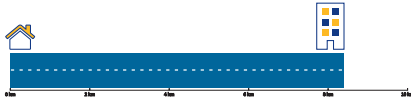
12,8 km

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR LES VÉHICULES
PERSONNELS



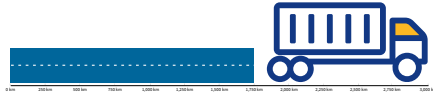
657

CARREFOURS À FEUX



8 300 km

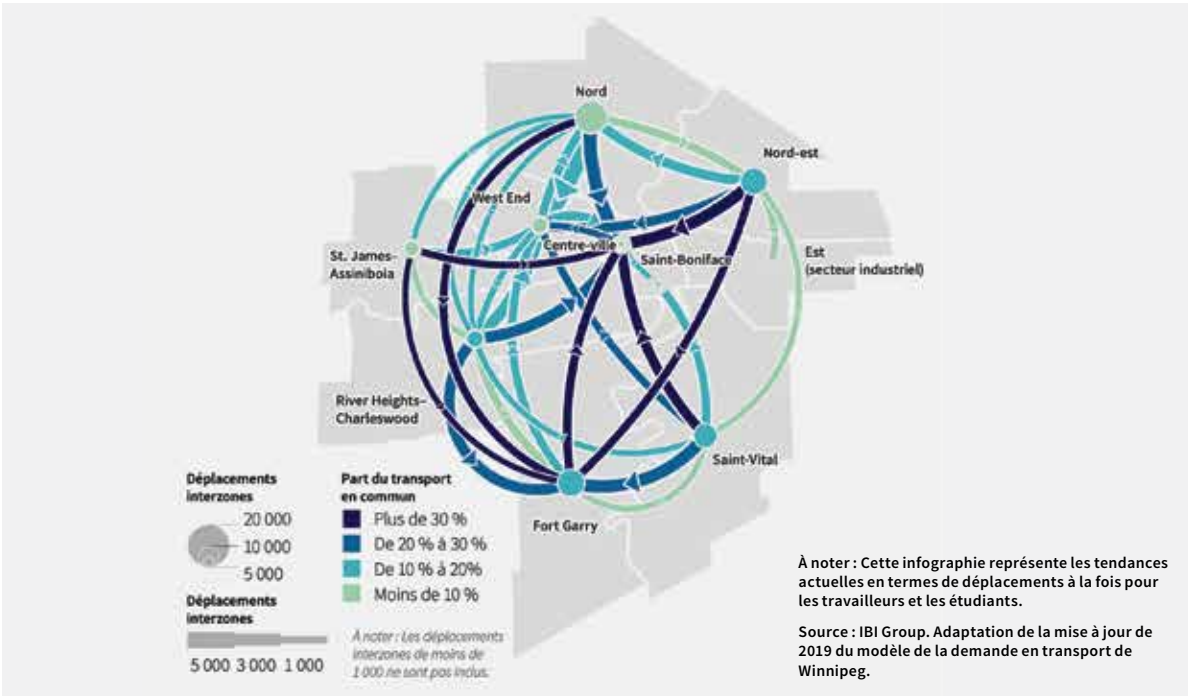
DE RÉSEAU ROUTIER



1 750 km

ITINÉRAIRES POIDS LOURDS

Infographie 1.2 : Déplacements en autobus à l’heure de pointe du matin entre les points de départ et d’arrivée



Où les gens se déplacent

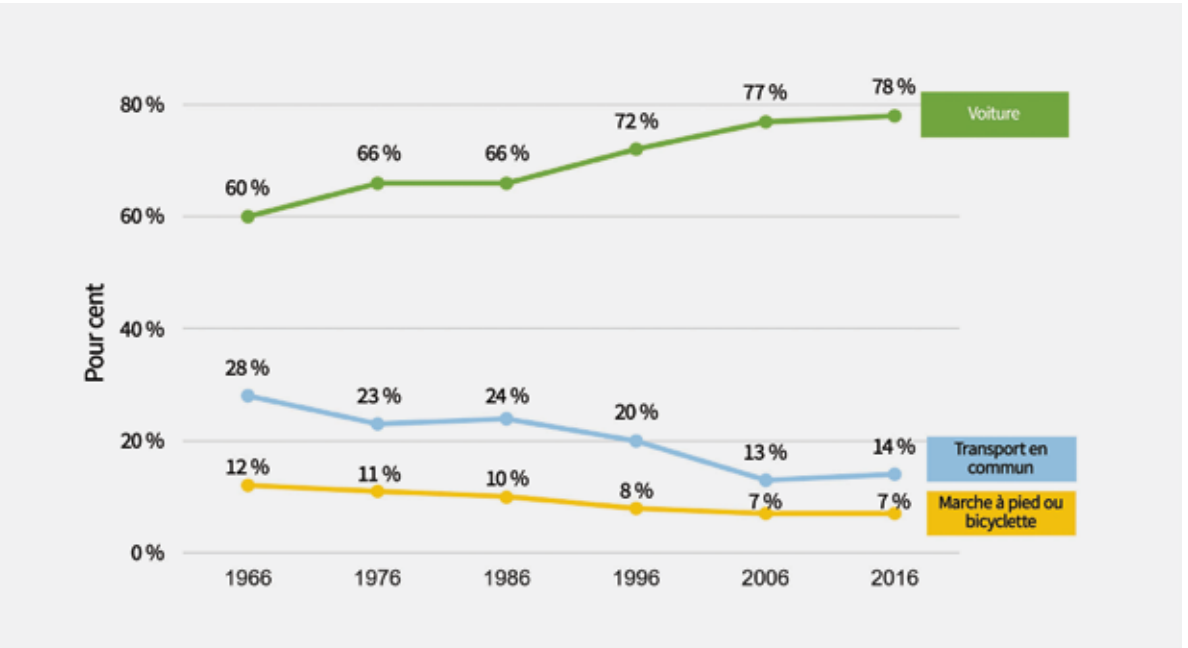
- **Les déplacements d’une banlieue à l’autre sont courants** : Environ 74 % des déplacements quotidiens commencent et se terminent ailleurs qu’au centre-ville ou à l’ouest de la ville, ce qui laisse supposer que la plupart des employeurs sont situés à l’extérieur du centre de Winnipeg.
- **Le transport en commun est beaucoup utilisé pour les déplacements au centre-ville et à Fort Garry** : Les lignes d’autobus provenant de tous les coins de la ville ont tendance à converger vers le centre-ville et l’Université du Manitoba, ce qui fait du transport en commun une option plus attrayante pour les Winnipegois qui se rendent dans ces zones.
- **De nombreuses personnes répondent à leurs besoins quotidiens au sein de leur propre quartier** : Les résidents des secteurs nord et nord-est de la ville, de Fort Garry, de St. James et d’Assiniboia effectuent un grand nombre de déplacements au sein de leur quartier. Si cela s’explique en partie par les déplacements de courte distance pour se rendre à l’école et à d’autres destinations non liées au travail, cela laisse également entendre que de nombreuses personnes sont en mesure de travailler dans leur propre quartier (ou de choisir un logement à proximité de leur lieu de travail).

- **De nombreux déplacements nécessitent la traversée d’une rivière** : Environ 45 % des déplacements effectués pendant l’heure de pointe du matin nécessitent la traversée d’une rivière, ce qui souligne l’importance de maintenir un petit nombre de liens essentiels dans le réseau de transport.

Comment les gens se déplacent

- **L’automobile reste le mode de transport dominant à Winnipeg.**
- La proportion de Winnipegois qui se rendent au travail en voiture a considérablement augmenté au cours des 50 dernières années, ce qui a entraîné une diminution de la proportion de ceux qui marchent, se déplacent à vélo et utilisent les transports en commun.
- Toutefois, au cours de la dernière décennie, ces tendances se sont ralenties, ce qui pourrait signaler le début d’un changement dans le comportement des voyageurs.

Infographie 1.3 : Déplacements pour le travail par mode, de 1966 à 2016



Source : IBI Group. Adaptation des données du recensement de Statistique Canada fournies par MORR Transportation Consulting.

2.0 Routes

Contexte : Winnipeg compte environ 5,17 km de voie routière par 1 000 habitants, soit une augmentation par rapport au ratio de 2010, qui était de 4,53 pour 1 000. Ce chiffre est inférieur à celui de municipalités comparables comme Calgary et Québec, qui ont des modèles d'aménagement de faible densité, mais supérieur à celui d'autres villes comparables comme Edmonton et London, en Ontario. Le vaste réseau routier de la ville est essentiellement disposé de façon radiale à partir du centre-ville. Alors que la population continue de croître, il faudra que le réseau routier permette de déplacer efficacement davantage de personnes et de marchandises, tous modes de transport confondus.

Tendances et difficultés clés

- Le réseau routier s'est étendu depuis le dernier PDT, avec l'ajout de nouveaux tronçons dans les zones à forte croissance, ce qui a augmenté la capacité des liaisons clés.
- Le système de classification des routes de la Ville définit correctement le rôle de chaque type de route pour les automobiles, mais pourrait être amélioré dans sa prise en compte des usagers du transport en commun et du transport non motorisé.
- Les embouteillages se concentrent principalement autour du centre-ville, des centres polyvalents et des passages à niveau.
- L'augmentation des volumes de circulation et de la vitesse dans les rues résidentielles représente un problème de sécurité pour les résidents.
- La congestion est plus souvent perçue comme un retard aux intersections que comme un dépassement de la capacité des routes, ce qui laisse supposer un manque de capacité aux intersections.
- Même si les collisions mortelles ou causant des blessures graves ont progressivement diminué depuis 2012, le nombre total de blessures par personne et par véhicule immatriculé a augmenté.
- À Winnipeg, les collisions impliquant des piétons et des cyclistes sont plus susceptibles d'entraîner un décès ou une blessure grave que celles qui impliquent des voitures de tourisme.
- Les collisions impliquant des piétons et des cyclistes se concentrent généralement au centre-ville, dans les zones du nord-ouest de Winnipeg et le long des corridors polyvalents.

3.0 Circulation des marchandises

Contexte : Située au centre du pays, au carrefour des réseaux ferroviaires et autoroutiers et dotée d'un important secteur manufacturier et industriel, Winnipeg génère d'importants volumes de circulation des marchandises, qui devraient augmenter.

Tendances et difficultés clés

- Winnipeg étant un important carrefour multimodal pour le transport de marchandises, son réseau routier doit pouvoir accueillir une circulation importante de camions tout en équilibrant les besoins de ces camions avec ceux des voitures et des modes de transport plus durables.
- Le réseau ferroviaire est très présent dans la ville, avec des gares de triage et plus de 200 passages à niveau. Le réseau ferroviaire général crée des obstacles physiques et des goulots d'étranglement dans toute la ville, tandis que les passages à niveau contribuent aux retards du réseau routier.
- Au fur et à mesure que l'activité industrielle s'étend à l'extérieur des limites de la ville, la nécessité de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports avec les différentes administrations s'accroît.
- Les répercussions de la COVID-19 sur le commerce électronique pourraient modifier la demande future pour les véhicules commerciaux, notamment pour les livraisons urbaines.

4.0 Transport actif

Contexte : Le transport actif désigne tout mode de déplacement qui repose principalement sur la propulsion humaine. Le vélo, la marche et l'utilisation d'un fauteuil roulant ou d'un appareil d'aide à la mobilité sont les formes les plus courantes de transport actif. Le réseau de transport actif de Winnipeg comprend 2 670 km de trottoirs et 388 km de voies cyclables réservées. En plus du réseau de trottoirs et de pistes cyclables, les rivières Rouge et Assiniboine fournissent à Winnipeg plus de 50 km de voies navigables qui offrent des options de transport comme le canoë ou le kayak en été, et le patinage en hiver.

Tendances et difficultés clés

- Le rôle intégral que joue le transport actif dans les collectivités saines et complètes est reconnu par le public et la Ville de Winnipeg, ce que démontrent les documents de politique et certains investissements récents.
- Le réseau cyclable a été prolongé de 167 km depuis 2015, ce qui représente une augmentation de 75 %, pour un total de 388 km en 2020.
- L'espace limité dans les emprises des routes et les pratiques exemplaires émergentes en matière d'infrastructures bien séparées et accessibles aux personnes de tous âges et de toutes capacités créent des intérêts divergents en matière d'espace.
- Un nombre limité de passages permettent de franchir les rivières et les couloirs ferroviaires, ce qui allonge les distances à parcourir pour les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo.
- De nombreuses zones résidentielles de banlieue, en particulier dans les nouveaux lotissements, n'ont pas de trottoirs ou ont des trottoirs réduits, sans aménagements.
- Plusieurs grands axes nord-sud sont dépourvus de trottoirs, ce qui pose des problèmes pour les déplacements à pied sur de longues distances, ainsi qu'au début ou à la fin des trajets en transport en commun.
- Les centres polyvalents situés en banlieue ne sont généralement pas bien conçus pour l'accès des piétons ou des cyclistes, et disposent souvent d'installations limitées et peu pratiques, voire insécurisantes.
- Les installations cyclables (comme les pistes cyclables) se concentrent au sud du centre-ville, elles sont limitées dans les autres quartiers; seulement 9 % du réseau cyclable, notamment, est situé dans les zones où la pauvreté est élevée.

5.0 Transport en commun

Contexte : Le réseau de transport en commun de Winnipeg est une partie importante du système de transport; on y effectue près de 50 millions de trajets par an. L'augmentation du nombre d'usagers du transport en commun devra être un élément clé pour déplacer un plus grand nombre de personnes alors que la population de Winnipeg continue de croître.

Tendances et difficultés clés

- Le nombre d'usagers du transport en commun de Winnipeg a augmenté entre 2006 et 2014, mais a diminué depuis.
- Si le transport en commun s'est amélioré depuis 2013 en ce qui a trait aux trajets, à la zone couverte et à la fréquence du service, il n'a pas suivi le rythme de la croissance démographique; la disponibilité globale des services par personne a donc été réduite. La commodité du service pour les clients est aussi réduite globalement.
- Les niveaux de service dans les zones urbanisées ont été réduits pour desservir les zones en expansion, et des subventions accrues sont nécessaires dans les zones périurbaines.
- Les modèles d'aménagement ont entraîné une dispersion importante des origines et des destinations des déplacements, ce qui oblige souvent les usagers à parcourir de plus longues distances à pied et à recourir davantage aux correspondances pour atteindre leur destination. La capacité du transport en commun à concurrencer les automobiles personnelles a ainsi été réduite.
- Les personnes qui vivent dans des zones à densité et à pauvreté élevées au nord-ouest du centre-ville n'ont pas accès à un service fréquent de transport en commun toute la journée; leurs options de déplacement sont donc limitées.

Contexte : On s'attend à ce que la population de Winnipeg augmente considérablement d'ici 2050, ce qui entraînera une hausse de l'emploi. Cette croissance augmentera la demande de déplacements; cette demande devra être gérée de manière à soutenir une qualité de vie élevée et des options de mobilité efficaces pour tous. La quantité d'espace que chaque mode de transport utilise pour déplacer les personnes est un élément essentiel à prendre en compte dans la planification de la gestion de cette demande accrue de déplacements, en particulier dans un environnement urbain où l'espace routier est limité.

Tendances et difficultés clés

- L'automobile est le mode de transport qui nécessite le plus d'espace pour déplacer les personnes.
- En moyenne, chaque voiture à Winnipeg transporte 1,3 personne, ce qui signifie qu'une grande quantité d'espace est nécessaire pour déplacer un petit nombre de personnes.
- La capacité de déplacement des personnes dans les rues est limitée en raison de l'espace important dont chaque personne a besoin pour se déplacer dans un corridor en voiture.
- En revanche, les transports en commun, la marche et le vélo permettent de déplacer un plus grand nombre de personnes en utilisant beaucoup moins d'espace, et avec des coûts d'entretien beaucoup plus faibles.

Regard vers l'avenir

Dans les villes, où l'espace est limité, il faudra répondre à l'augmentation de la demande de déplacements en augmentant la capacité de circulation des personnes et des marchandises sur les corridors de transport existants. Cela peut se faire en augmentant l'utilisation de modes de transport efficaces en matière d'espace (transport en commun, vélo et marche) et par un aménagement du territoire efficace qui rend ces modes de transport écologiques plus attrayants et viables – le PDT2050 examinera ces options.

Le PDT2050 se penchera également sur les nouvelles technologies et les nouveaux modèles d'entreprise (nouvelles options de mobilité), qui ont introduit une variété d'options de déplacement. Les nouvelles technologies ont également contribué à l'évolution et à l'efficacité des modes de transport existants.

La Ville travaille actuellement sur les *options et les possibilités du PDT2050*, en tenant compte du présent Rapport sur la situation actuelle ainsi que de ce que nous avons entendu pendant la phase 1 de participation publique. Nous présenterons ces renseignements aux Winnipegois pour qu'ils nous fassent part de leurs commentaires pendant la phase 2 de participation publique, qui devrait commencer en septembre 2021.