

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Événements communautaires à mi-pilote



Aperçu du projet

Contexte et ce que nous savons sur les limitations de vitesse et les zones résidentielles

Que signifierait pour les Winnipegois la modification des limites de vitesse affichées dans les quartiers résidentiels?

Le Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite vise à répondre à cette question, en déterminant trois choses :

- si une limite de vitesse affichée plus faible signifie que les véhicules roulent effectivement plus lentement
- si et comment 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)

Connaître les opinions, les perceptions et les sentiments des Winnipegois nous aidera à prévoir les incidences du projet à l'échelle de la ville. Nous nous servirons de ces renseignements et des données relatives à la circulation pour recommander de nouvelles limitations de vitesse dans les zones résidentielles.

La réduction de la vitesse entraîne une augmentation du temps de parcours de 60 secondes, tout au plus.

Nous savons que votre opinion sur la réduction des limites de vitesse dans les zones résidentielles a beaucoup à voir avec la façon dont vous pensez que ce changement affectera vos déplacements quotidiens. Mais saviez-vous que circuler à vitesse réduite dans les zones résidentielles n'a que peu d'effet sur le temps qu'il faut pour aller du point A au point B? Essayez l'Outil d'estimation de temps de trajet pour savoir comment votre temps de trajet changerait si nous réduisions la limite de vitesse sur toutes les rues locales et collectrices de Winnipeg.



Qu'est-ce qui détermine l'habitabilité d'un quartier?

L'habitabilité s'intéresse à la façon dont l'environnement physique d'un quartier contribue à la qualité de vie. Voici les caractéristiques des quartiers ayant une bonne habitabilité, selon les parties prenantes que nous avons interrogées :

On peut se déplacer facilement et rapidement, en toute commodité

Les enfants peuvent se rendre à l'école et traverser le quartier à pied ou à vélo

On trouve aisément des occasions d'avoir des activités physiques

On peut voir les gens circuler dans le quartier

On noue des liens avec les voisins



La route fait toute la différence (le type de route)

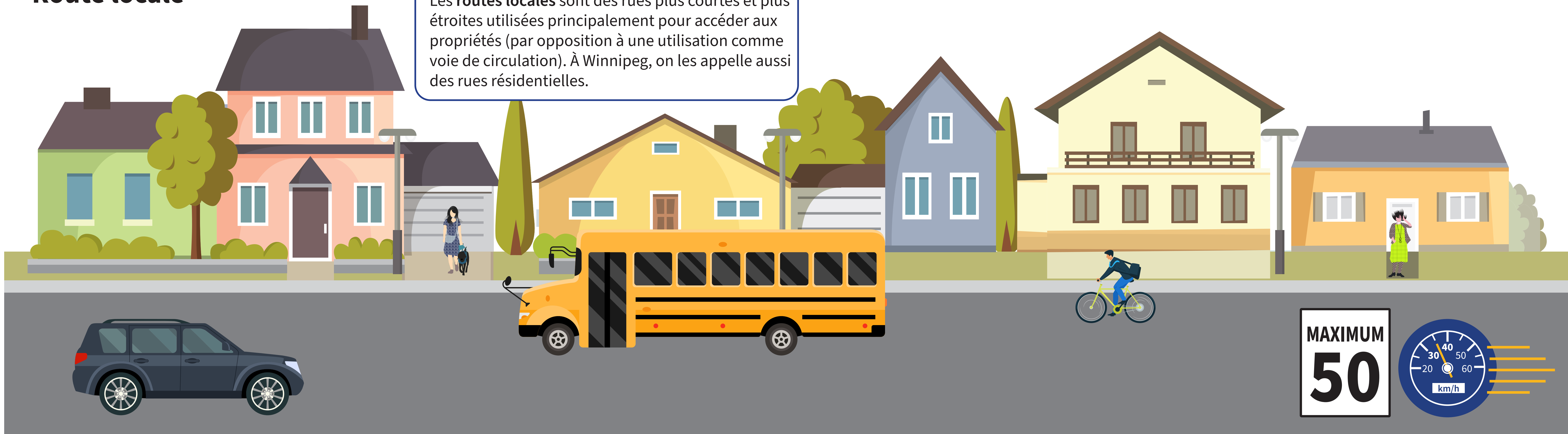
Nous étudions les limites de vitesse sur les routes locales et les routes collectrices

Il existe un autre type de route appelé **route régionale**. Il s'agit des principales routes qui relient les collectivités et servent d'artères principales de la ville. Les routes régionales ne sont pas prises en compte dans le cadre du projet pilote de réduction de la vitesse.

Route collectrice



Route locale



Limites de vitesse réduites, véhicules plus lents

Les données sur la circulation ont montré que la modification des limites de vitesse changeait le comportement des conducteurs

Données sur la vitesse

Nous avons mesuré la vitesse des véhicules à 17 endroits dans les quatre quartiers pilotes avant et pendant le projet pilote.

Pré-pilote (50 km/h)	Quartiers où la vitesse a été réduite à 30 km/h		Quartiers où la vitesse a été réduite à 40 km/h	
	Routes locales	Routes collectrices	Routes locales	Routes collectrices
Vitesse moyenne	36,0 km/h	46,2 km/h	38,4 km/h	44,7 km/h
Pourcentage de véhicules dépassant 50 km/h	7,4 %	32,7 %	12,7 %	28,2 %

Mi-pilote (30 km/h et 40 km/h)	Quartiers où la vitesse a été réduite à 30 km/h		Quartiers où la vitesse a été réduite à 40 km/h	
	Routes locales	Routes collectrices	Routes locales	Routes collectrices
Vitesse moyenne	29,4 km/h	35,0 km/h	36,8 km/h	41,1 km/h
Pourcentage de véhicules dépassant 50 km/h	1,2 %	4,9 %	8,8 %	13,3 %

Principales constatations :



Sur les routes locales où la vitesse a été réduite à 30 km/h, la vitesse moyenne a **diminué de 6,6 km/h**



Sur les routes locales où la vitesse a été réduite à 40 km/h, la vitesse moyenne a **baissé de 1,6 km/h**



Le nombre de véhicules roulant à **plus de 50 km/h a diminué de 15 à 25 %** sur les routes collectrices où la vitesse a été réduite



Le nombre de véhicules dépassant la limite de vitesse affichée était **8 % plus élevé sur les routes locales limitées à 30 km/h** que sur les routes locales limitées à 40 km/h

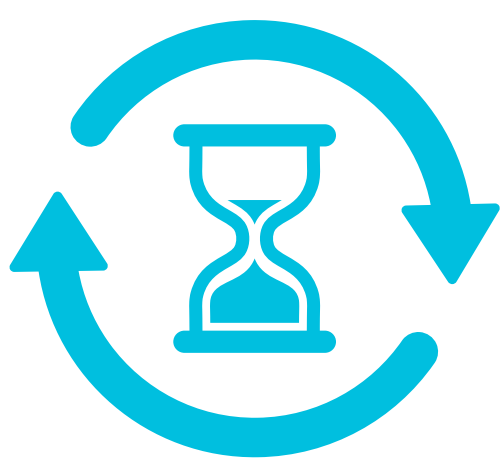
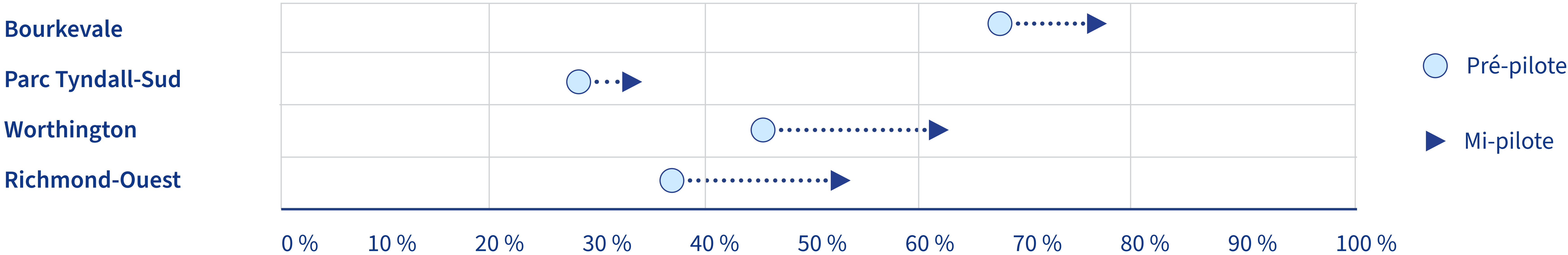
Ce que nous avons entendu

Vue d'ensemble des opinions sur les limites de vitesse

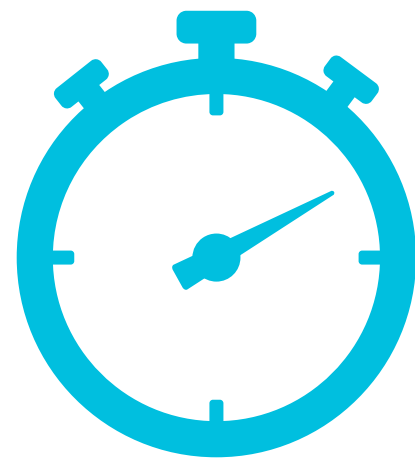
Les données de l'enquête menée dans les quartiers pilotes ont révélé que le fait de vivre avec une limite de vitesse réduite augmentait l'acceptation de ce changement par les habitants.

Acceptation d'une augmentation de 60 secondes ou moins de la durée des trajets quotidiens :

L'acceptation par les habitants des zones pilotes de rallonger leur temps de trajet d'une minute en contrepartie d'une réduction des limites de vitesse dans leur zone a augmenté depuis que nous avons modifié les limites de vitesse.



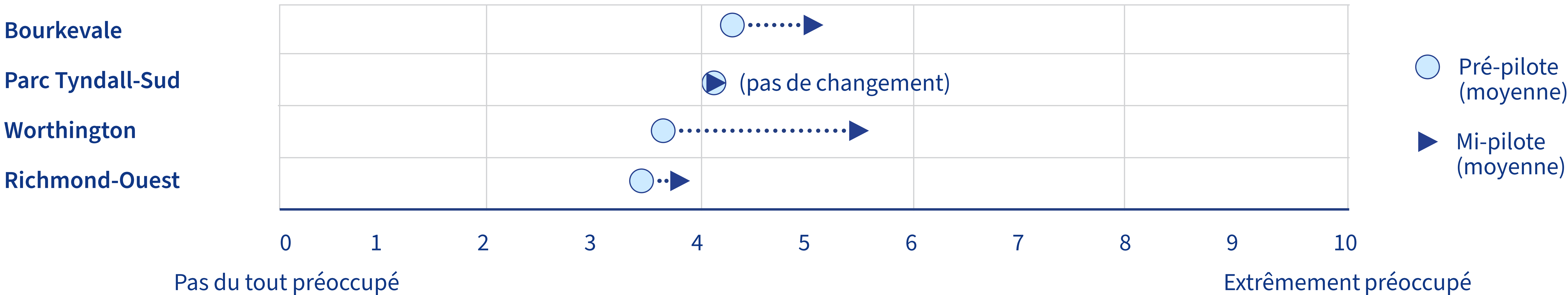
48 % des Winnipegois qui ont répondu à notre sondage en ligne seraient prêts à accepter l'augmentation du temps de trajet



72 % des Winnipegois (d'après un sondage statistiquement significatif réalisé par un tiers) seraient prêts à accepter l'augmentation du temps de trajet

Préoccupations concernant les excès de vitesse dans les quartiers :

Les habitants des zones pilotes sont plus préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier depuis que nous avons modifié la limitation de vitesse.

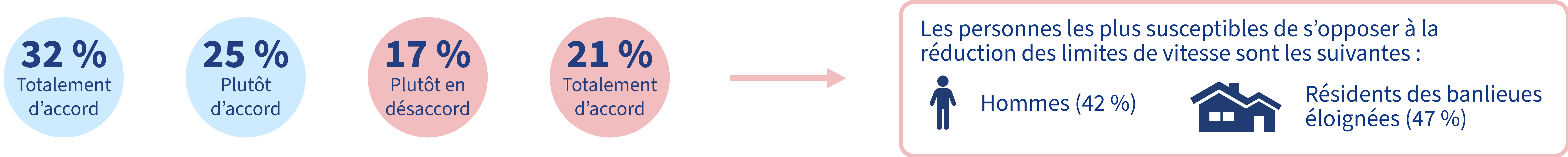


Ce qu'en pense Winnipeg

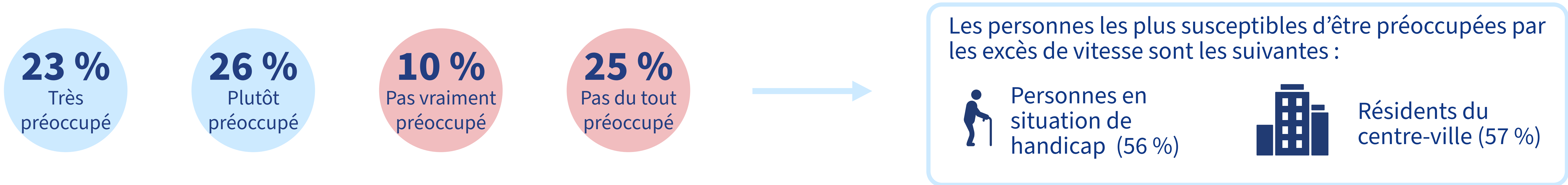
Échos d'un échantillon statistiquement représentatif de résidents

Nous avons commandé un sondage téléphonique en ligne à l'échelle de la ville en octobre 2023. Quelque 600 personnes âgées de 18 ans et plus ont permis d'obtenir un reflet statistique de l'ensemble de la ville.

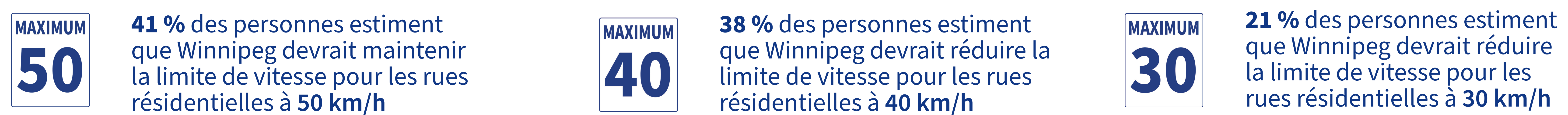
Soutien à la réduction des limites de vitesse dans les rues résidentielles :



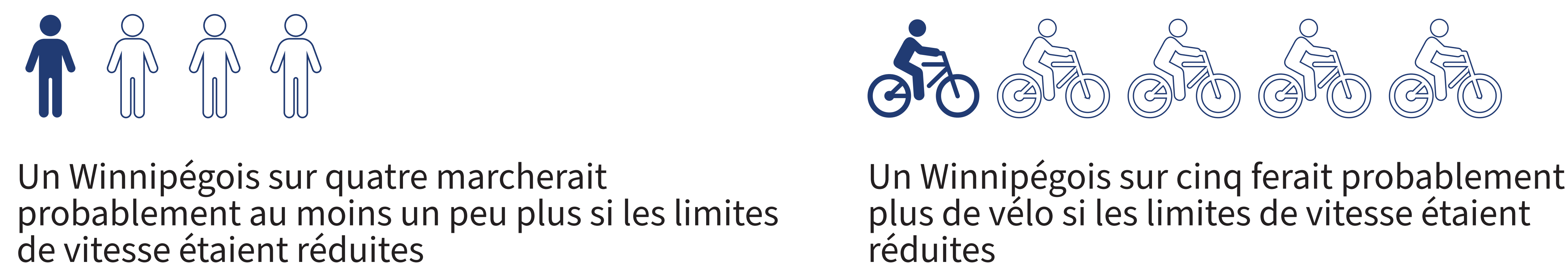
Préoccupation concernant les excès de vitesse dans vos quartiers respectifs :

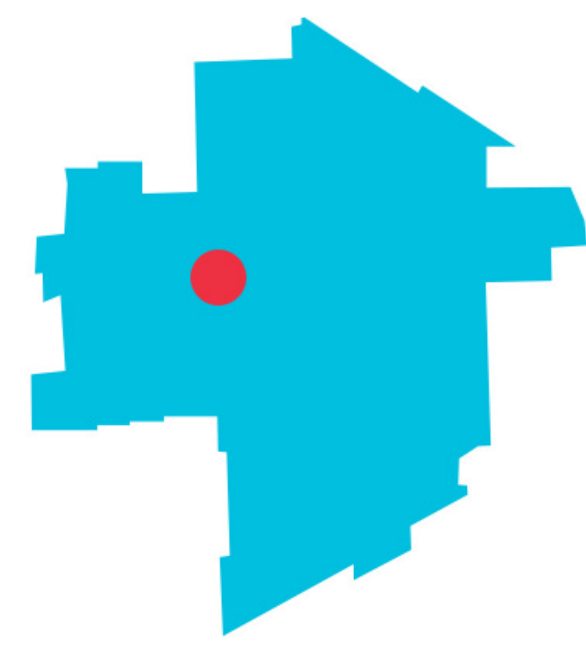


Limite de vitesse résidentielle préférée :



Changements de comportement prédits par les répondants :





Opinions des habitants de Bourkevale sur le projet pilote de réduction de la vitesse :

Je vois encore trop de véhicules qui roulent trop vite, et un rappel ou un élément visuel dissuasif pourrait être utile. Nous constatons que la plupart des gens respectent la limite de vitesse de 30 km à Bourkevale.

Lorsqu'il n'y a pas de trottoirs, il est très évident que de nombreuses personnes se déplacent à pied ou à vélo sur la chaussée partagée.

Je crois fermement que les rues qui n'ont pas de trottoirs devraient avoir une limite de vitesse réduite à 30 km/h.

J'espère que les limites de vitesse resteront à 30 km/h dans notre quartier. Cette mesure a permis de réduire considérablement les excès de vitesse dangereux (60 km/h). Je marche plus souvent pour aller chercher mes enfants à l'école et à la garderie. L'avenue Assiniboine n'a pas de trottoirs, je me sens beaucoup plus en sécurité maintenant que la vitesse est réduite.

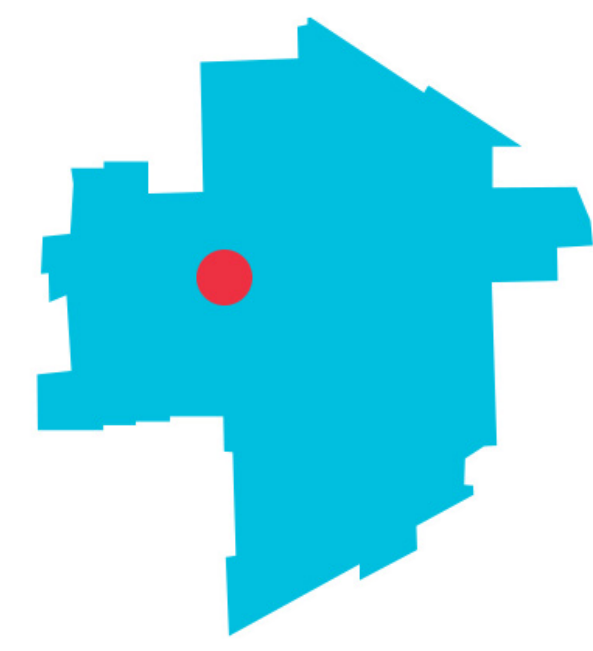
J'habite dans le quartier de Bourkevale et nous sommes tous contents de la réduction de la vitesse. Les enfants sont plus souvent dehors, c'est plus calme et nous sommes absolument ravis. Nous avons déménagé ici parce que la circulation sur notre ancienne rue était épouvantable.

Laissez donc la vitesse à 50 km/h. Nous traversons la zone à 30 km/h de Bourkevale et il est très difficile de respecter scrupuleusement la vitesse.

Il n'y a pas assez de signalisation pour indiquer la limite de vitesse. Et qui s'occupe de la surveillance?

Mon quartier faisait partie de ce projet pilote de zone à 30 km/h. Les gens roulaient encore à plus de 30 km/h. Surtout les autobus scolaires et les personnes qui conduisent leurs enfants à l'école et/ou à la garderie.





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

Ce que vous nous avez dit sur les effets des changements de limites de vitesse sur votre qualité de vie :

(129 réponses sur un total de 1129 adresses)

Votre sentiment de sécurité lorsque vous marchez dans votre quartier



41 % Aucun effet

27 % Effet plutôt positif

Le temps qu'il vous faut pour vous rendre en voiture au travail ou à l'école, ou pour faire des courses



60 % Aucun effet

13 % Effet plutôt négatif

Votre sentiment de sécurité lorsque vous circulez à vélo dans votre quartier



36 % Aucun effet

24 % Effet plutôt positif

Le calme et la tranquillité de votre quartier



53 % Aucun effet

22 % Effet plutôt positif

Le plaisir que vous avez à vous promener dans votre quartier



57 % Aucun effet

19 % Effet très positif

Votre crainte que des accidents graves se produisent dans votre quartier



55 % Aucun effet

21 % Effet plutôt positif

Dans ce quartier :



38 %
des élèves se font
conduire à
l'école en voiture
(covoiturage
inclus)



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



43 %
des élèves
vont à l'école
en autobus



Parc Tyndall-Sud

Ce que nous ont dit les résidents



La limite de vitesse a été réduite à 30 km/h à Parc Tyndall-Sud.



Une limite de vitesse à 40 km/h que l'on fait respecter est préférable à une limite de vitesse à 30 km/h dans les rues résidentielles.

Vous pouvez bien réduire la limite de vitesse, les mauvais conducteurs et les chauffards, qui s'en moquent, ne changeront pas s'il n'y pas de mesures de répression adéquates.

En imposant une limite de vitesse de 30 km/h, la Ville a imposé des restrictions plus strictes dans l'ensemble de la communauté qu'elle ne l'a fait dans les zones scolaires. C'était une très mauvaise décision, car l'avenue Selkirk est une zone pour autobus et le principal accès à cette avenue dans notre district se fait à partir de la rue Keewatin où la limite de vitesse est de 60 km/h.

L'avenue Manitoba, comme la rue Ellington, l'avenue Tyndall, la rue Brazil, etc., c'est là, je crois, que la réduction de la limite de vitesse à 30 km/h est acceptable.

30 km/h, c'est trop lent. Lorsque je conduis, je change d'itinéraire et j'évite les routes à 30 km/h pour emprunter celles où la vitesse limite est de 50 km/h. L'avenue Manitoba devrait rester à 50 km/h et les rues adjacentes pourraient être réduites à 40 km/h.

Dans la zone du parc Tyndall, les réductions de vitesse n'ont qu'une utilité très limitée, les trottoirs étant peu utilisés, quand il y en a. Le magasinage nécessite une voiture pour transporter les courses, les autres formes de magasinage sont inexistantes. Les zones de loisirs ne sont pas accessibles en voiture.



Parc Tyndall-Sud

Résultats du sondage à mi-pilote

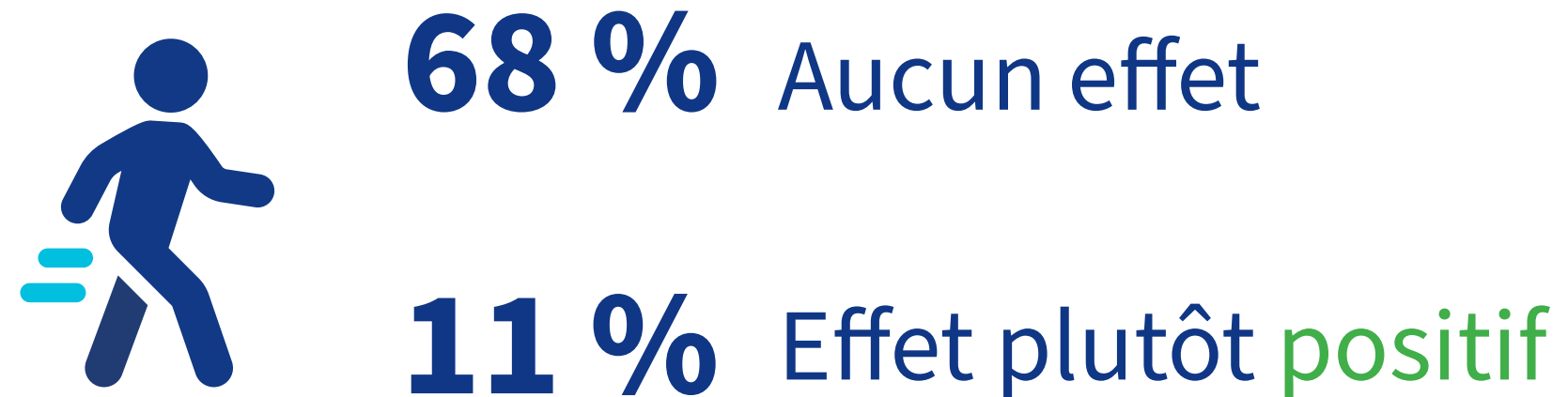


Parc Tyndall-Sud est un quartier relativement récent doté d'un réseau quadrillé. Les limites de vitesse ont été ramenées de **50 km/h** à **30 km/h** dans ce quartier.

Ce que vous nous avez dit sur les effets des changements de limites de vitesse sur votre qualité de vie :

(64 réponses sur un total de 902 adresses)

Votre sentiment de sécurité lorsque vous marchez dans votre quartier



Le temps qu'il vous faut pour vous rendre en voiture au travail ou à l'école, ou pour faire des courses



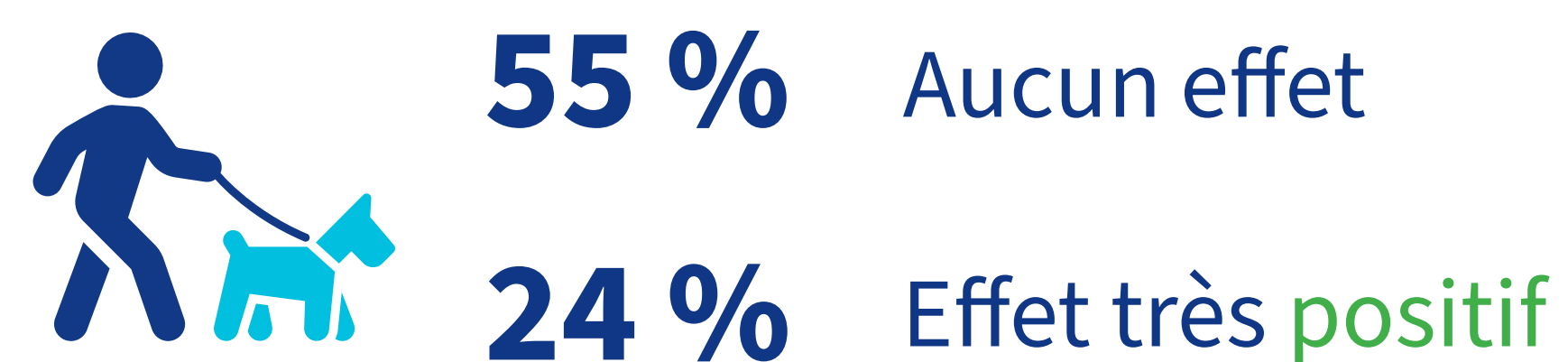
Votre sentiment de sécurité lorsque vous circulez à vélo dans votre quartier



Le calme et la tranquillité de votre quartier



Le plaisir que vous avez à vous promener dans votre quartier



Votre crainte que des accidents graves se produisent dans votre quartier



Dans ce quartier :



60 %
des élèves se font **conduire** à l'école en voiture (covoiturage inclus)



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

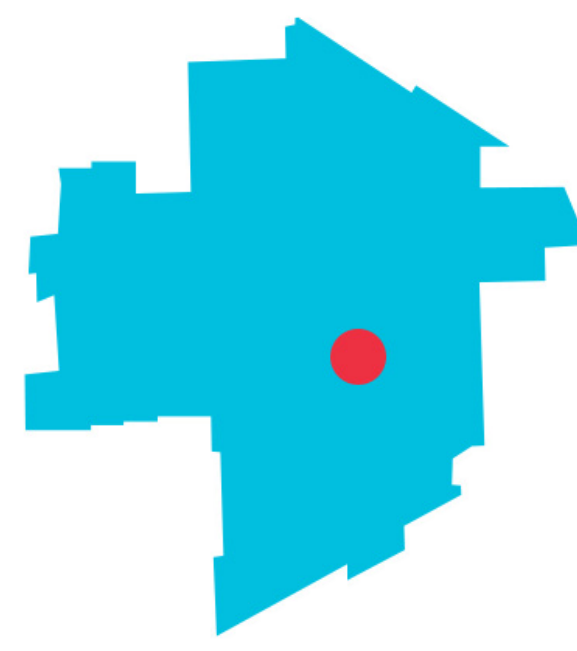


1 %
des élèves vont à l'école **en autobus**



Worthington

Ce que nous ont dit les résidents



La limite de vitesse a été réduite
à 40 km/h à Worthington.



Je me déplace en voiture, à pied et à vélo dans la région de Worthington. J'ai remarqué que les rues sont plus sûres depuis que la vitesse a été réduite à 40 km/h.

Si vous voulez augmenter la sécurité, il nous faut plus de trottoirs sur les routes principales comme Hawstead. En réduisant la vitesse, on crée une situation où certains roulent plus vite pour dépasser ceux qui respectent la limite, et roulent à la vitesse qu'ils veulent, ce qui met plus de gens en danger.

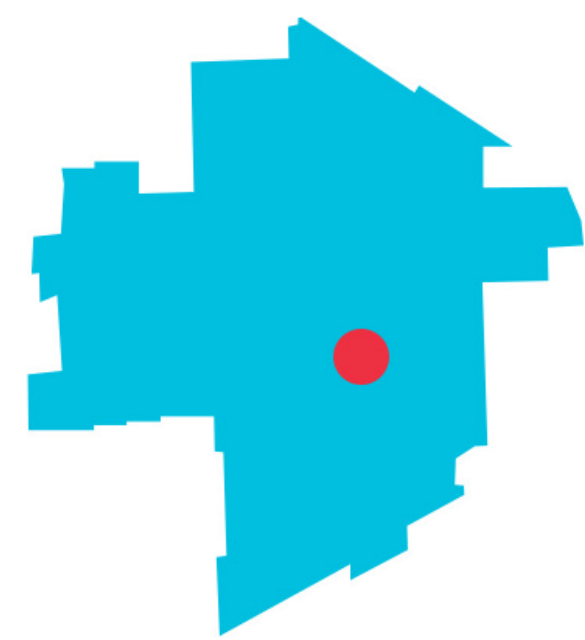
La réduction de la limite de vitesse a eu peu d'effet sur les chauffards qui roulent sur l'avenue Hindley. Ils continuent de conduire à la même vitesse (rapide). J'ai été doublé deux fois par des conducteurs qui refusaient de rouler à 40 km/h.

Mon expérience dans le quartier de Worthington est que les panneaux de limite de vitesse à 40 km/h, combinés aux panneaux de zone scolaire à 30 km/h, portent à confusion. Si la Ville décide de passer à 40 km/h par défaut, j'espère que la signalisation pourra être corrigée pour qu'il n'y ait qu'un seul type de panneau de limite de vitesse, et non deux. Si vous allez de l'avant avec la limite de 40 km/h, ce serait bien de mettre la limite à 30 km/h en permanence dans toutes les zones scolaires existantes, 24 heures sur 24, 365 jours par année.

Le passage à 40 km/h a été une expérience très positive pour notre communauté. Cela a rendu la vie dans notre localité beaucoup plus sûre, en particulier pour les gens qui ont des enfants en bas âge.

Une limite de vitesse à 40 km/h que l'on fait respecter est préférable à une limite de vitesse à 30 km/h dans les rues résidentielles.





Worthington est un quartier bien développé doté d'une combinaison de réseaux de rues. Les limites de vitesse ont été ramenées de **50 km/h** à **40 km/h** dans ce quartier.

Ce que vous nous avez dit sur les effets des changements de limites de vitesse sur votre qualité de vie :

(82 réponses sur un total de 1909 adresses)

Votre sentiment de sécurité lorsque vous marchez dans votre quartier



54 % Aucun effet

25 % Effet plutôt positif

Le temps qu'il vous faut pour vous rendre en voiture au travail ou à l'école, ou pour faire des courses



63 % Aucun effet

13 % Effet plutôt négatif

Votre sentiment de sécurité lorsque vous circulez à vélo dans votre quartier



49 % Aucun effet

24 % Effet plutôt positif

Le calme et la tranquillité de votre quartier



55 % Aucun effet

24 % Effet plutôt positif

Le plaisir que vous avez à vous promener dans votre quartier



60 % Aucun effet

20 % Effet très positif

Votre crainte que des accidents graves se produisent dans votre quartier



65 % Aucun effet

18 % Effet plutôt positif

Dans ce quartier :



30 %
des élèves se font **conduire** à l'école en voiture (covoiturage inclus)



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

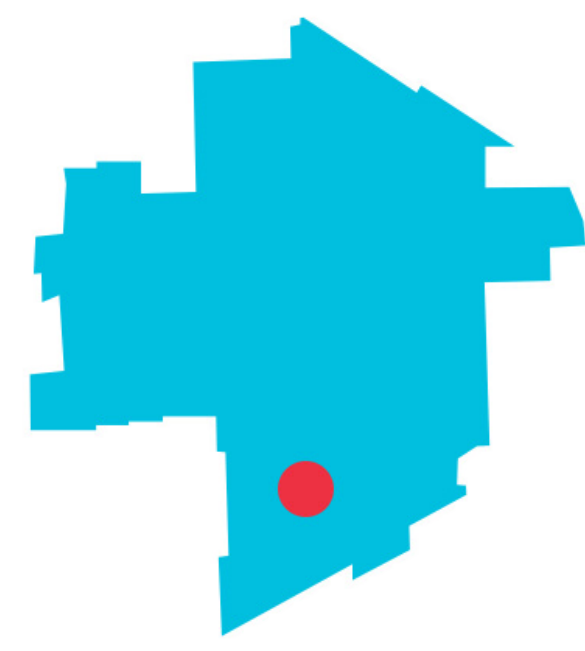


1 %
des élèves vont à l'école **en autobus**



Richmond-Ouest

Ce que nous ont dit les résidents



La limite de vitesse a été réduite à 40 km/h à Richmond-Ouest.

MAXIMUM
40

Très peu de gens ont respecté la limite de vitesse. J'ai l'impression que cela rend les gens plus agressifs au volant. Par ailleurs, les autobus urbains roulent rarement à 40 km/h.

Je n'ai pas vu beaucoup d'avantages à la réduction de la limite de vitesse dans notre secteur. Le principal problème dans notre secteur est l'absence de trottoir sur le chemin Hawstead.

J'ai remarqué que beaucoup de conducteurs ne tiennent pas compte de la limite de 40 km/h sur Kirkbridge et sur Bairdmore.

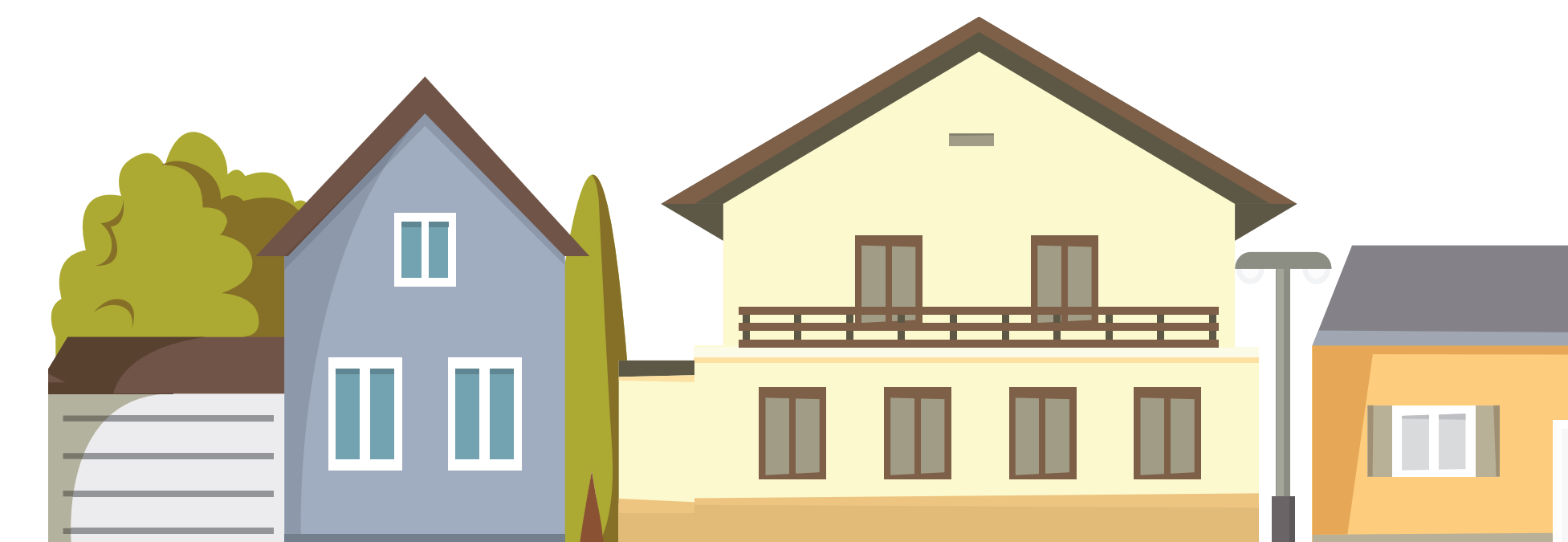
Les véhicules continuent de courser et de rouler trop vite sur le boulevard Bairdmore, principalement en début de soirée. Réduire la limite de vitesse sans la faire respecter davantage est une perte de temps.

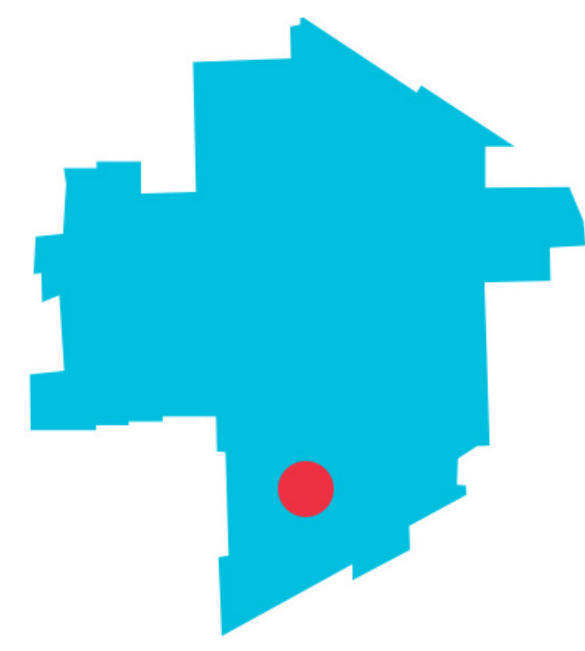
Bairdmore a trois voies et des courbes larges, et ça incite les gens à faire de la vitesse, même s'il y a un panneau sur le côté de la route.

Depuis que la vitesse a été réduite, je passe plus de temps à regarder mon compteur et je fais moins attention à la route, ce qui rend ma conduite plus dangereuse dans Richmond-Ouest.

Le problème n'est pas la limite de vitesse, mais les habitudes de conduite des mauvais conducteurs et l'aménagement des rues. Je n'ai pas entendu de gens dans mon quartier dire qu'ils se sentaient « plus en sécurité » sur le trottoir parce que la vitesse avait été limitée à 40 km/h.

Si vous voulez augmenter la sécurité, il nous faut plus de trottoirs sur les routes principales comme Hawstead.



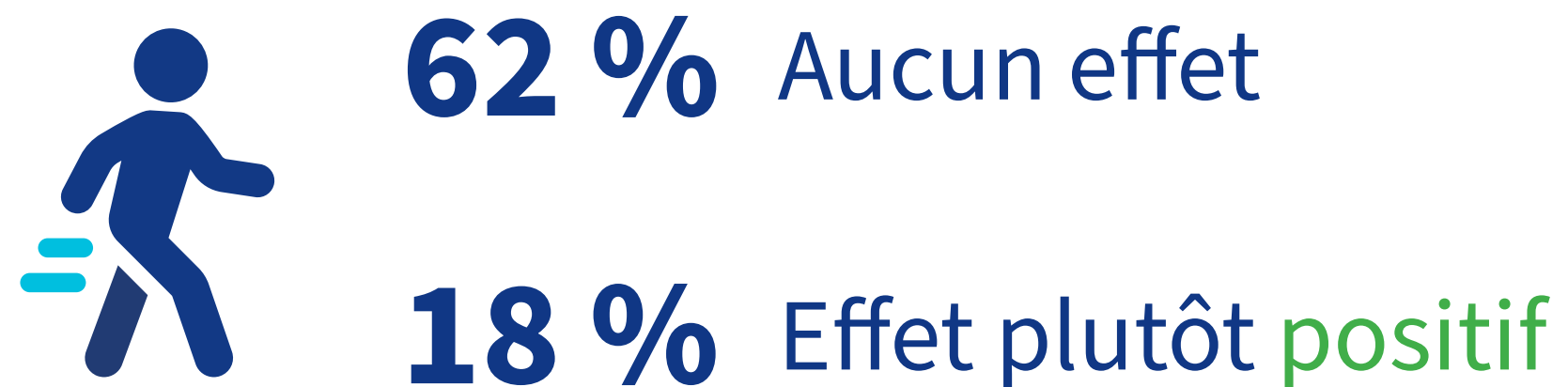


Richmond-Ouest est un quartier relativement récent doté d'un réseau routier assez sinueux. Les limites de vitesse ont été ramenées de **50 km/h** à **40 km/h** dans ce quartier.

Ce que vous nous avez dit sur les effets des changements de limites de vitesse sur votre qualité de vie :

(297 réponses sur un total de 1 509 adresses)

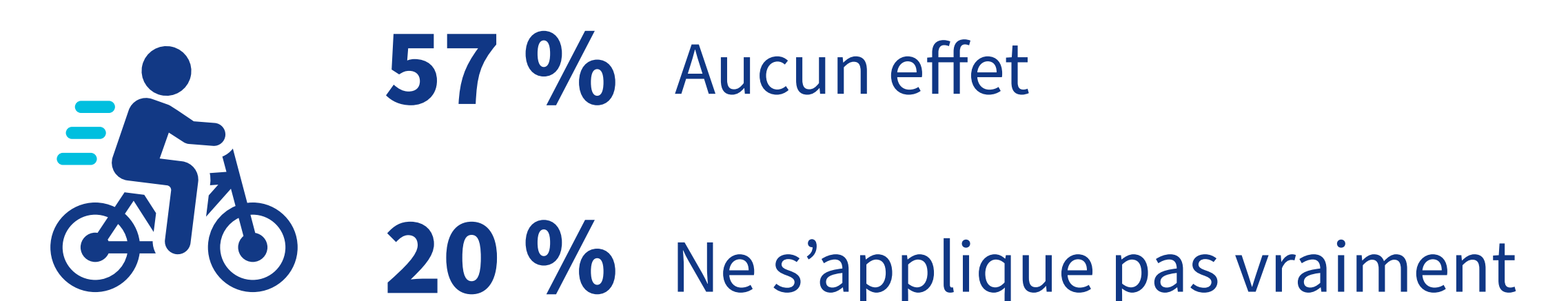
Votre sentiment de sécurité lorsque vous marchez dans votre quartier



Le temps qu'il vous faut pour vous rendre en voiture au travail ou à l'école, ou pour faire des courses



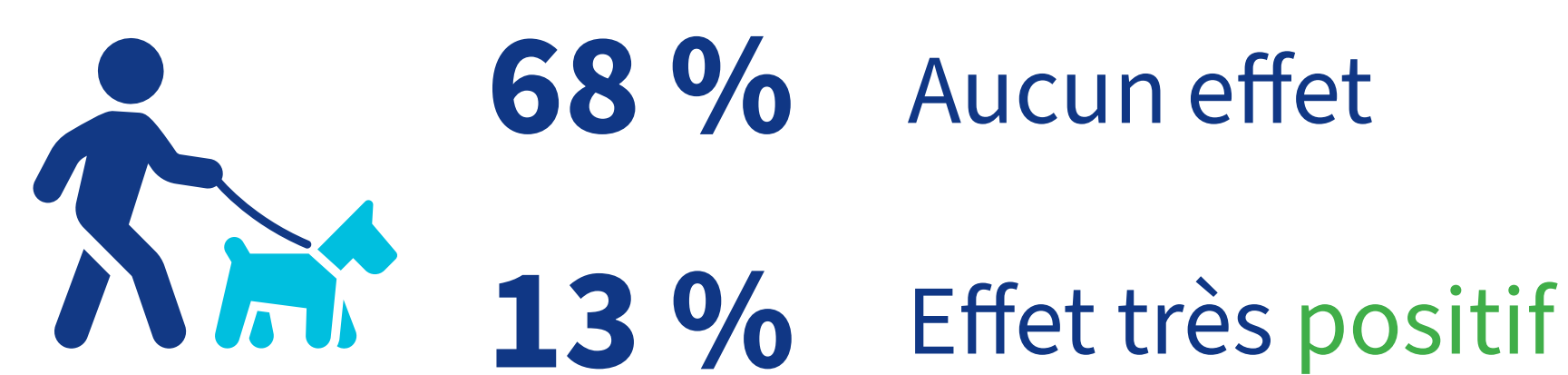
Votre sentiment de sécurité lorsque vous circulez à vélo dans votre quartier



Le calme et la tranquillité de votre quartier



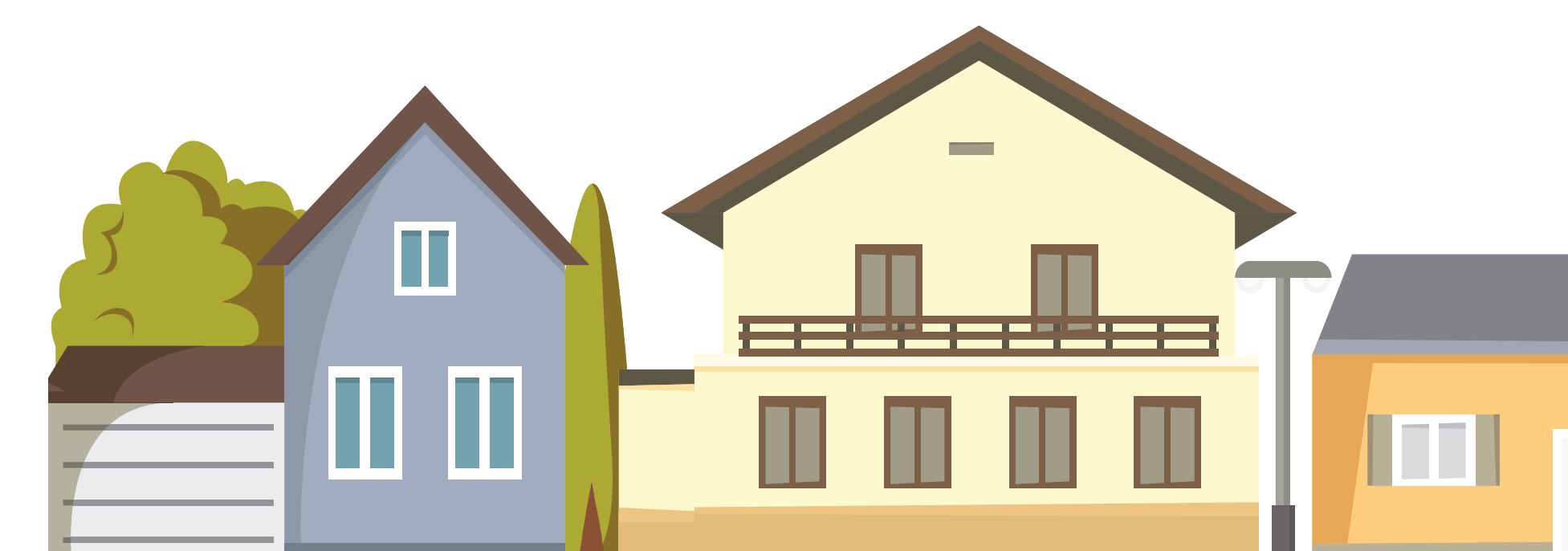
Le plaisir que vous avez à vous promener dans votre quartier



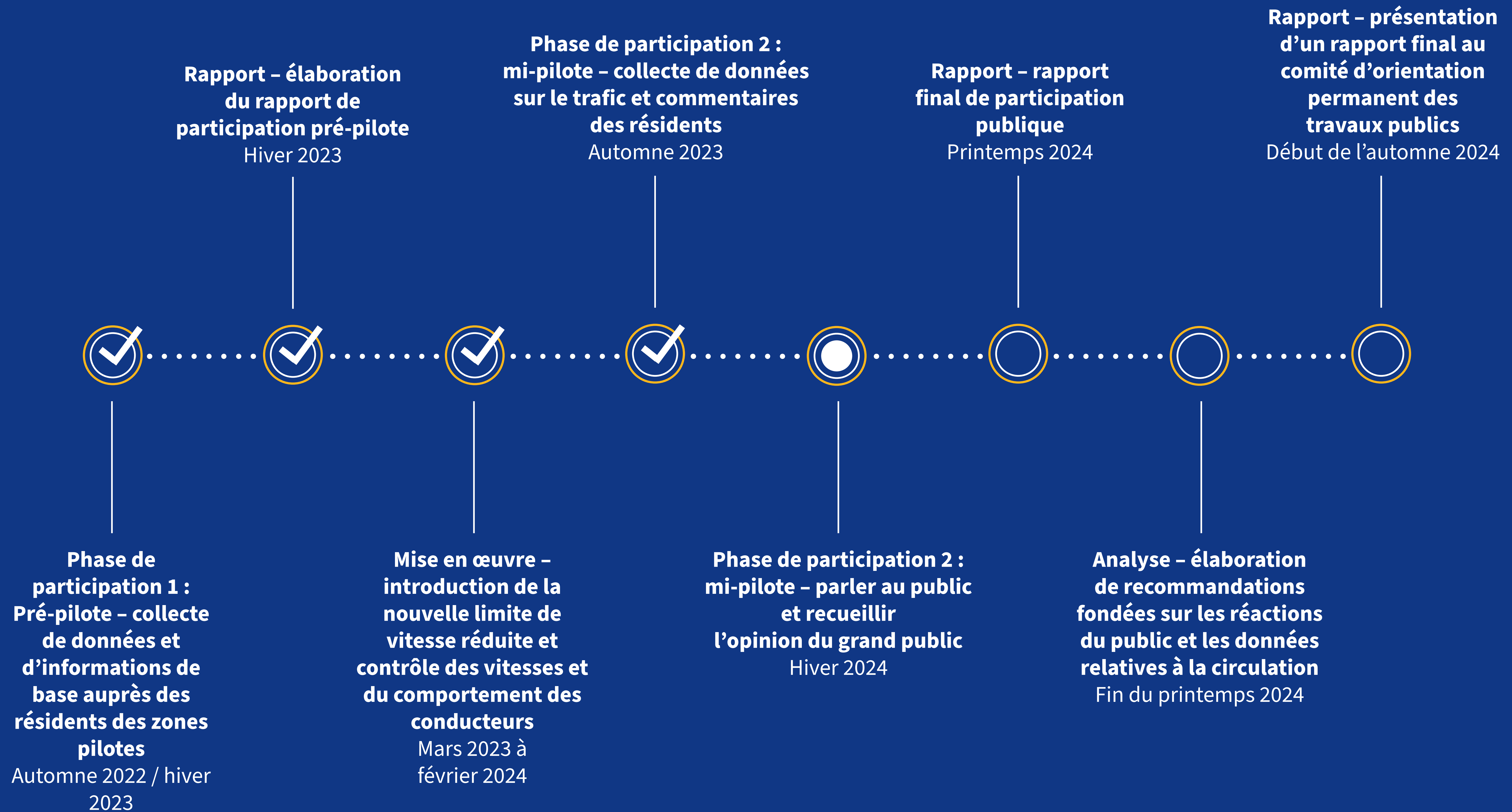
Votre crainte que des accidents graves se produisent dans votre quartier



Dans ce quartier :



Échéancier



Quelles sont les prochaines étapes?

Mesures et scénarios

Prochaines étapes

- La prochaine étape consistera à analyser plus en détail les données sur le trafic et ce que nous avons entendu.
- Nous élaborerons ensuite une série de scénarios possibles pour les limites de vitesse dans les zones résidentielles. Nous nous servirons des mêmes critères pour évaluer les différents scénarios et déterminer celui qui est le plus judicieux.
- Nous recommanderons le scénario choisi au comité d'orientation permanent des travaux publics, accompagné d'un plan de mise en œuvre de haut niveau à l'échelle de la ville et d'une estimation des coûts à l'automne 2024.

Suivre le projet



Visitez le site Web du projet et abonnez-vous aux mises à jour
winnipeg.ca/quartiersavitessereduite



Vous avez des questions?
204-986-2582



Communiquez avec l'équipe du projet
reducedspeedneighbourhoods@winnipeg.ca

Merci d'avoir assisté à l'événement communautaire du Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite et d'avoir participé à la conversation d'aujourd'hui.