

Renseignements généraux

Le Plan directeur du transport 2050 (PDT 2050) accompagne *NotreWinnipeg* et fait l'objet d'une mise à jour en vue d'une prolongation jusqu'en 2050. Le plan révisé appuiera les principes du Plan d'action sur le changement climatique de la Ville et servira d'avant-projet sur 30 ans pour orienter les investissements futurs dans le réseau de transport de Winnipeg.

Le projet est organisé en trois phases. Les deux premières phases sont maintenant terminées. Le présent rapport contient les résultats du programme de consultations publiques à la phase 2.

Consultations

À la phase 2 du PDT 2050, nous avons demandé au public et aux intervenants si le Plan cadre avec leur vision du futur réseau de transport de Winnipeg. La stratégie de consultations publiques pour la phase 2 du PDT 2050 a été élaborée de manière à passer en revue les principaux résultats de la phase 1, à présenter les sept grandes orientations du projet et stratégies provisoires et à recueillir des commentaires au sujet des possibilités proposées. Nous avons également reçu des commentaires au sujet des difficultés potentielles de mise en œuvre.

Un recueil des principales orientations et stratégies a orienté les discussions de la phase 2. Ce livret a été ajouté à la page Web du projet le 17 novembre 2021, et les intervenants qui se sont inscrits à un atelier en ont reçu un exemplaire électronique par courriel avant leurs réunions respectives.

La rétroaction recueillie sur les stratégies provisoires a été intégrée à la version définitive du document.

Promotion

Les occasions de consultations publiques ont été annoncées au moyen des méthodes suivantes :

- Site Web de la Ville de Winnipeg – mise à jour le 17 novembre 2021. La page avait reçu plus de 4 500 visites au total avant la fin de l'année.
- Communiqué de presse – le 17 novembre 2021
- Billets sur Facebook, ciblant plus de 16 797 abonnés – tout au long de la période de consultations
- Billets sur Twitter, ciblant plus de 78 700 abonnés – tout au long de la période de consultations
- Billets sur Instagram, ciblant plus de 950 abonnés – dates et détails
- Bulletin d'information sur les consultations publiques de la Ville de Winnipeg, ciblant plus de 2 800 destinataires – le 15 novembre et les 1^{er} et 15 décembre 2021
- Courriels aux groupes consultatifs de quartiers et aux intervenants ayant des intérêts particuliers – des courriels ont été envoyés à 223 membres quatre fois pendant la période des consultations.

Tableau 1 : Possibilités de consultations publiques

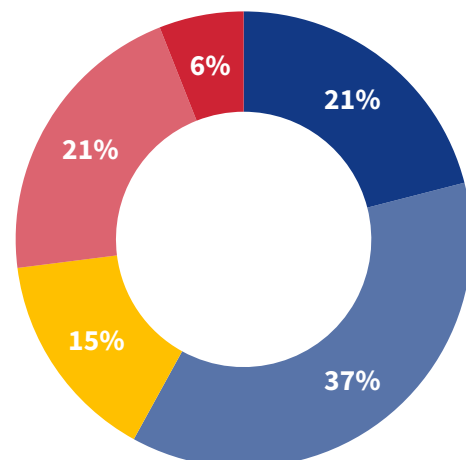
Date	Activité	Détails
Du 17 novembre au 17 décembre 2021	Enquête en ligne	1 511 répondants (1 502 en anglais et neuf en français).
Du 17 au 24 novembre 2021	Ateliers pour intervenants avec des groupes d'intérêts particuliers et des groupes consultatifs de quartiers	88 participants ont pris part aux ateliers pour les groupes d'intérêts particuliers (18 d'entre eux ont participé à plusieurs ateliers) et 23 participants se sont joints aux ateliers des groupes consultatifs de quartiers.
25 novembre 2021	Séance d'information : Introduction au réseau de transport de Winnipeg (assemblée générale par téléphone)	9 032 participants
Du 29 novembre au 2 décembre 2021	Ateliers publics : • Une ville connectée • Une ville sécuritaire et durable • Une ville fiable • Une ville active	75 participants ont pris part aux ateliers publics, et 15 de ces personnes ont assisté à plusieurs ateliers.

Figure 1 : Soutien de l'orientation du PDT 2050

Ce que nous avons entendu

À la phase 2, nous avons précisé que l'un des principaux objectifs de l'ébauche du plan est d'encourager les résidents à adopter des moyens de transport durables. La plupart des participants s'entendaient pour dire que cette transition est une nécessité. Bien des participants ont également souligné le défi qui nous attend, puisque la voiture demeure le moyen de transport le plus pratique et le plus fiable à Winnipeg. Les résidents nous ont dit avoir besoin de moyens sûrs, efficaces et fiables pour se déplacer à pied, en fauteuil roulant, à vélo, en trottinette et dans les transports en commun.

L'ébauche du PDT 2050 recommande d'élargir, de prolonger ou d'ajouter des routes uniquement pour fournir de l'espace pour le transport de marchandises ou des options de mobilité durables, ou encore pour relier les nouveaux projets au réseau existant. Êtes-vous d'accord ou en désaccord avec cet énoncé?



La plupart des participants (58 %) s'entendaient pour dire que l'élargissement des routes devrait être envisagé uniquement pour:

- le camionnage
- l'amélioration de l'infrastructure pour les cyclistes, les transports en commun et les piétons
- le raccordement des nouveaux projets au réseau existant

Total des réponses : 71

Les participants nous ont dit utiliser les moyens de transport actifs pour plusieurs raisons clés, notamment les suivantes :

- manque de liaisons dans le réseau
- entretien insatisfaisant en hiver
- insécurité réelle ou perçue

Nous avons appris que pour qu'un changement à long terme et soutenu se produise, le PDT 2050 doit aborder ces difficultés.

Plus précisément, nous avons appris que bien des gens aimeraient qu'à l'avenir, tous les projets de remise en état des routes comprennent des améliorations de l'infrastructure pour le transport actif. Cependant, une partie des participants (27 %) s'opposaient à cette orientation et se demandaient si la Ville avait les moyens de construire ou d'élargir des routes.

Tableau 2 : Ce que nous avons entendu et comment nous en avons tenu compte

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Les gens sont en faveur d'une transition à long terme des véhicules à passager unique à des moyens de transport plus durables et actifs.	La transition à des moyens de transport 50 % durables est un objectif important du PDT 2050 et de ses recommandations stratégiques.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Le PDT 2050 devrait rendre moins pratiques les déplacements en voiture et décourager les déplacements en véhicules à passager unique.	Avant de décourager les déplacements en véhicules à passager unique, le PDT 2050 doit d'abord s'efforcer de trouver des solutions de rechange fiables aux véhicules à passager unique, comme l'amélioration des transports en commun et l'aménagement de bandes cyclables et de trottoirs. Nous passerons en revue les mesures et les politiques pour nous assurer que la formulation indique que le découragement des déplacements en véhicule à passager unique pourrait être la prochaine étape.
L'aménagement du territoire et les transports doivent être mieux intégrés afin d'accroître la densité, de créer plus de projets à usages mixtes et de créer une ville axée sur les gens.	Le PDT 2050 contiendra des politiques qui encouragent et qui favorisent la collaboration entre la Ville et les promoteurs. Nous espérons que le plan encouragera l'utilisation durable du territoire, ainsi que le développement vert et inclusif, tout en prévoyant des moyens de transport alternatifs et durables. Le document définitif favorisera des transports en commun améliorés et des transports actifs robustes, afin de créer un équilibre entre la croissance économique, la gérance de l'environnement et une ville où il fait bon vivre.
Le coût initial et les coûts permanents, ainsi que l'accès à la technologie, sont des obstacles de taille à la création d'un réseau de transport plus équitable pour tous les Winnipegais.	Le PDT 2050 recommandera des améliorations stratégiques au réseau de transport à l'échelle de la ville, y compris un examen des besoins de tous les utilisateurs et une priorisation du transport équitable.
La population souhaite avoir des rues complètes qui équilibrent les besoins, la sécurité et l'efficacité de tous les moyens de transport.	Le PDT 2050 appuie les recommandations du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière de la Ville. Ce plan est axé sur la mobilité sécuritaire pour les personnes de tous les âges et de toutes les capacités. Le PDT 2050 est également orienté par <i>NotreWinnipeg 2045</i> et <i>Collectivités complètes</i> , qui tiennent compte de l'approche des rues complètes. Il faut donc tenir compte des besoins de tous les utilisateurs aux étapes de la planification et de l'aménagement. Il n'y a pas de solution d'aménagement universelle pour les rues; toutefois, dans le contexte de l'analyse des corridors, une approche « rues complètes » pourrait se traduire par l'autorisation de certains moyens de transport sur des trajets parallèles afin de parvenir à l'équité et à l'accommodement.

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Tous les projets de voirie (nouveaux ou existants) devraient intégrer et adapter l'espace pour tous les moyens de transport actif, même s'il faut pour ce faire réduire l'espace pour les véhicules.	Le PDT 2050 est orienté par <i>NotreWinnipeg 2045</i> et <i>Collectivités complètes</i> , qui tiennent compte de l'approche « rues complètes ». Il faut donc tenir compte des besoins de tous les utilisateurs aux étapes de la planification et de l'aménagement. Il n'y a pas de solution d'aménagement universelle pour les rues; toutefois, dans le contexte de l'analyse des corridors, une approche « rues complètes » pourrait se traduire par l'autorisation de certains moyens de transport sur des trajets parallèles afin de parvenir à l'équité et à l'accommodement.
Le PDT 2050 doit aider les Winnipegois à comprendre l'importance du transport de marchandises pour le fonctionnement global de la Ville.	Les poids lourds commerciaux et les véhicules d'urgence sont des composantes essentielles du réseau de transport de la Ville. Le transport de marchandises est important pour l'économie et pour la croissance économique; le PDT 2050 et ses politiques reconnaissent l'importance de la planification et de la gestion des déplacements des camions, de même que de la sensibilisation du public au transport de marchandises.
La Ville devrait prioriser l'entretien des routes existantes avant d'élargir, de prolonger et d'ajouter des routes et des ponts.	La gestion du déficit infrastructurel, la priorisation de l'infrastructure existante et l'investissement de capitaux pour l'avenir sont des éléments clés pour le PDT 2050.
Un entretien hivernal amélioré, fiable et priorisé des trottoirs, des pistes et des bandes cyclables est essentiel pour parvenir à une transition à l'année à des moyens de transport durables et actifs.	L'entretien hivernal est régi par la politique de déneigement et de déglacage approuvée par le conseil municipal. Le PDT 2050 recommandera des politiques et des stratégies pour appuyer l'utilisation à l'année de l'infrastructure, tout en tenant compte du climat subarctique de Winnipeg et des leçons du passé.
Les problèmes de sécurité réels ou perçus sont un obstacle important qui empêche bien des Winnipegois de passer au transport en commun.	Un réseau de transport en commun efficace, sécuritaire et fiable est une composante essentielle du changement de moyen de transport. Le PDT 2050 appuie le Plan directeur du transport en commun approuvé par le conseil municipal et recommandera que les transports en commun et les travaux publics travaillent en collaboration à l'élaboration d'une infrastructure future de haute capacité dans le cadre du réseau de transport.

Prochaines étapes

À la deuxième phase des consultations publiques, des commentaires ont été recueillis sur les principales orientations et les possibilités suggérées pour éclairer le plan. Ce que nous avons entendu dans le cadre des consultations publiques sera combiné aux conclusions et aux analyses techniques afin de peaufiner la version définitive du PDT 2050.

La version définitive du PDT 2050 sera présentée pendant les consultations publiques de la phase 3 à l'été 2024.

Annexes

Annexe A : Index des intervenants
Annexe B : Journal des communications
Annexe C : Livret sur les principales orientations et stratégies
Annexe D : Promotion de la phase 2
Annexe E : Invitations aux ateliers
Annexe F : Présentations dans le cadre des ateliers
Annexe G : Notes de réunion des ateliers
Annexe H : Rapport d'enquête après les consultations – groupes d'intérêts particuliers
Annexe I : Rapport d'enquête après les consultations – groupes consultatifs de quartiers
Annexe J : Rapport d'enquête après les consultations – public
Annexe K : Texte de l'assemblée générale par téléphone
Annexe L : Questions de l'assemblée générale par téléphone
Annexe M : Rapport sur l'enquête en ligne
Annexe N : Tableaux de données de l'enquête en ligne
Annexe O : Questions de l'enquête en ligne