

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Contexte

En mars 2023, la Ville de Winnipeg a lancé un essai d'un an de réduction de la vitesse dans les rues locales et collectrices de quatre quartiers résidentiels :

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

Le projet pilote de quartiers à vitesse réduite vise à déterminer si la modification de la limitation de vitesse a une incidence sur la vitesse réelle des véhicules. Il vise également à déterminer si l'abaissement de la limite de vitesse dans une zone résidentielle a une incidence sur l'habitabilité du quartier. Ce projet pilote formulera des recommandations sur l'avenir des limitations de vitesse dans les zones résidentielles de Winnipeg, en s'appuyant à la fois sur des données techniques et sur les commentaires du public.

Participation

La phase 1 de la participation publique a eu lieu avant que les limites de vitesse ne soient modifiées dans les zones pilotes. Elle a consisté à informer les résidents des quartiers pilotes sur le programme, à connaître leurs habitudes de déplacement et leur opinion sur leur quartier, et à recueillir des données de base sur l'opinion des Winnipegois concernant les limites de vitesse dans les zones résidentielles et les possibilités de changement. Nous avons recueilli ces renseignements avant le début du projet pilote afin de pouvoir mesurer toute évolution de perception, de sentiment et d'opinion survenant au cours du projet pilote.

Des données de référence générales sur l'opinion publique ont été recueillies en interrogeant un échantillon statistiquement significatif de Winnipegois. Nous avons appris à connaître les résidents de la zone pilote, leurs habitudes et leurs opinions par le biais de trois méthodes : un sondage en ligne, des réunions communautaires et un sondage sur les déplacements scolaires qui a mesuré la façon dont les enfants se rendent à l'école au quotidien.

Les réunions avec les représentants élus et les parties prenantes du secteur des transports nous ont permis de mieux comprendre les expériences uniques de chaque zone en matière de vitesse, d'habitabilité et de sécurité routière. Le tableau 1 donne plus de détails sur les possibilités de participation publique de la phase 1.

Promotion

Le 31 janvier 2023, nous avons envoyé une lettre d'avis à environ 5 449 maisons et appartements de la zone pilote :

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

Cette lettre informait les résidents sur le projet pilote et leur demandait de répondre au sondage pré-pilote et d'assister à l'événement communautaire. En raison d'un taux de réponse limité dans les quartiers de Parc Tyndall-Sud et Worthington, nous avons envoyé une carte postale de rappel le 22 février 2023. Le taux de réponse s'est ensuite amélioré pour atteindre l'objectif minimum de 10 %.

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Le projet pilote a également fait l'objet d'un certain nombre de mesures de promotion :

- Site Web de la Ville de Winnipeg – La promotion a été lancée le 31 janvier 2023 et comptait 2 596 visites au moment de la rédaction du rapport;
- Communiqué de presse – Le 31 janvier et le 3 mars 2023;
- Bulletin d'information sur la participation publique de la Ville de Winnipeg envoyé à 5 183 destinataires – Le 30 janvier 2023;
- Couverture médiatique dans le Winnipeg Free Press, CBC, Global News et CTV – du 5 janvier au 3 mars 2023;
- 15 affiches placées dans les écoles, les centres communautaires et les entreprises de chaque quartier pilote;
- Des messages sur Twitter à plus de 118 600 abonnés;
- Des messages sur Facebook à plus de 36 000 abonnés.

Tableau 1 : Possibilités de participation publique et de compréhension du projet

Date	Activité	Détails
Semaine du 3 au 7 octobre 2023 et du 17 au 21 octobre 2023	Sondage sur les déplacements scolaires	Les enseignants des écoles de la zone pilote ont recueilli pendant cinq jours consécutifs des renseignements sur la façon dont les élèves se rendaient à l'école et en revenaient. 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).
28 novembre 2022 et 1^{er} décembre 2022	Réunions des conseillers municipaux	Nous avons organisé deux réunions avec les représentants élus : l'une avec ceux dont les circonscriptions comprennent des quartiers pilotes, l'autre avec tous les conseillers.
Du 22 novembre au 5 décembre 2022	Sondage scientifique à l'échelle de la ville	Nous avons commandé un sondage statistiquement significatif pour comprendre l'opinion générale sur les modifications des limites de vitesse résidentielles (échantillon représentatif de 600 adultes de toute la ville de Winnipeg).
Du 5 au 8 décembre 2022	Réunions des parties prenantes	Nous avons prévu cinq réunions en personne avec les parties prenantes (une avec des organismes à l'échelle de la ville ayant un mandat lié à la sécurité routière et quatre avec des organismes clés représentant les usagers vulnérables de la route dans chacun des quartiers pilotes). En raison de la faible participation à Richmond-Ouest, la réunion de quartier pilote pour cette zone a été annulée. Au total, 18 parties prenantes ont participé aux quatre réunions.

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Date	Activité	Détails
Du 31 janvier au 3 mars 2023	Sondage en ligne auprès des résidents des quartiers pilotes	Nous avons mené une enquête en ligne préalable au projet pilote (accessible uniquement aux résidents des zones pilotes) afin de connaître les perceptions, les sentiments et les opinions sur la sécurité, les limites de vitesse résidentielles et l'habitabilité des quartiers (incidence de l'environnement physique de leur quartier sur leur qualité de vie). 625 personnes ont répondu : • Bourkevale : 129 répondants, 11,4 % des résidents • Parc Tyndall-Sud : 92 répondants, 10,2 % des résidents • Worthington : 176 répondants, 9,2 % des résidents • Richmond-Ouest : 228 répondants, 15,1 % des résidents
Du 31 janvier au 31 mars 2023	Outil de questions-réponses sur le site Web du projet	Afin d'améliorer la diffusion de l'information et de répondre aux questions relatives au projet pilote, nous avons ajouté un outil de questions-réponses sur le site Web du projet. Nous avons publié 56 réponses.
Du 31 janvier au 31 mars 2023	Outil Web d'estimation du temps de déplacement	L'outil d'estimation du temps de déplacement a été utilisé 912 fois au cours de cette période.
Du 31 janvier à la date du rapport	Demandes de renseignements par le biais du numéro de téléphone et de l'adresse électronique du projet	Au total, 106 personnes nous ont contactés soit par l'intermédiaire du site Web du projet, soit par le numéro de téléphone du projet.

Ce que nous avons entendu

La participation publique de la phase 1 s'est concentrée sur la compréhension de deux sujets principaux : l'opinion des Winnipegois sur les limites de vitesse résidentielles avant tout changement et la façon dont la vitesse et la circulation affectent l'habitabilité d'un quartier.

Nous avons recueilli des renseignements sur ces sujets par le biais de quatre canaux : un sondage omnibus statistiquement significatif (portant uniquement sur les opinions concernant les limites de vitesse); un sondage

en ligne pour les résidents des zones pilotes; des réunions avec les parties prenantes et les communautés; et des sondages sur les déplacements scolaires.

Le **sondage mené auprès des résidents des zones pilotes** nous a permis de comprendre les modes actuels de déplacement à pied, à vélo et à roue dans chaque quartier, de savoir si les résidents trouvent qu'il est facile de naviguer dans leur quartier et si la réduction de la vitesse les inciterait à marcher, à faire du vélo ou d'autres activités à roues plus souvent dans leur

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



quartier. Il s'agit là de facteurs d'habitabilité sur lesquels il a été démontré que la vitesse peut exercer une influence, ce qui nous permettra de mesurer tout changement de sentiment ou d'opinion induit par la réduction de la limite de vitesse.

Les résultats complets du sondage omnibus statistiquement significatif sont publiés à l'annexe A. Les résultats complets du sondage en ligne auprès des résidents des quartiers pilotes se trouvent à l'annexe B. Les comptes rendus des réunions des parties prenantes sont publiés à l'annexe C. Les résultats complets du sondage sur les déplacements scolaires se trouvent à l'annexe D.

Aperçu des réflexions sur les limites de vitesse

Les opinions sur les limites de vitesse résidentielles ont été recueillies par le biais d'un sondage omnibus, d'un sondage en ligne et de réunions avec les parties prenantes et les communautés.

Un échantillon de 600 Winnipegois a répondu au sondage omnibus : 450 Winnipegois recrutés au hasard et 150 membres du panel en ligne de Probe Research.

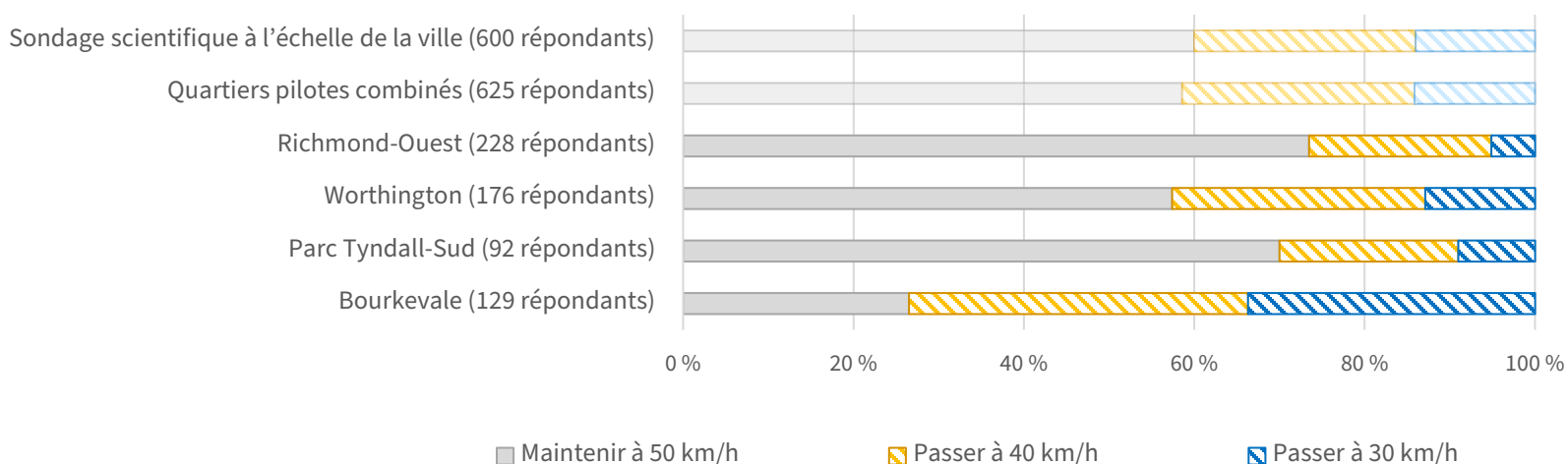
Cet échantillon nous a permis d'extrapoler les opinions des répondants pour représenter celles de l'ensemble des Winnipegois.

Sur cette base, nous savons maintenant que 60 % des Winnipegois souhaitent que les limites de vitesse en zone résidentielle restent inchangées et que 40 % d'entre eux souhaitent qu'elles soient abaissées.

Nous avons posé la même question aux répondants du sondage auprès des résidents de la zone pilote. Les résultats ont été similaires : 58 % des répondants (364 sur 625) ont indiqué qu'ils souhaitaient que les limites de vitesse résidentielles restent inchangées, et 42 % (261 sur 625) ont indiqué qu'ils souhaitaient que les limites de vitesse résidentielles soient abaissées. La figure 1 donne un aperçu de toutes les réponses à cette question.

Figure 1 : Préférence pour les limites de vitesse en zone résidentielle

Certains ont demandé à la Ville de réduire la limite de vitesse dans les rues résidentielles. Quel 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

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Nous avons également demandé aux participants quel effet aurait, le cas échéant, la réduction de la limite de vitesse à 30 km/h.

Basé sur les résultats de l'omnibus :

- Environ six Winnipegois sur dix pensent que la réduction des limites de vitesse à 30 km/h dans les zones résidentielles aurait une incidence positive sur la sécurité des cyclistes et des piétons et sur la gravité des collisions.
- 70 % des personnes interrogées estiment qu'une réduction des limites de vitesse à 30 km/h dans les zones résidentielles aurait une incidence négative sur les temps de conduite.

Le sondage en ligne a posé aux habitants de la zone pilote une question légèrement différente, mais avec le même sentiment : *Selon vous, quel effet l'abaissement des limites de vitesse dans les rues résidentielles aura-t-il sur le taux de collisions entre véhicules et les blessures qui en découlent?*

La plupart des personnes interrogées dans chaque quartier ont indiqué qu'elles pensaient que les vitesses n'auraient aucun effet sur le taux de collisions et de blessures qui en découlent :

- Tyndall Park : 71 % des répondants
- Bourkevale : 36 % des répondants
- Worthington : 52 % des répondants
- Richmond-Ouest : 65 % des répondants

Aperçu des réflexions sur l'habitabilité

La phase 1 a cherché à obtenir des renseignements sur l'habitabilité uniquement auprès des résidents de la zone pilote, afin de permettre une comparaison une fois que le projet pilote aura été mis en place dans leur propre quartier pendant un an. La phase 2 explorera les

pensées, les opinions et les sentiments de l'ensemble de la population.

Le **sondage mené auprès des résidents des quartiers pilotes** nous a permis de comprendre certains aspects de l'habitabilité :

- L'opinion des résidents de chaque zone sur des éléments tels que la sécurité et le confort
- La manière dont les résidents de chaque zone se déplacent dans leur quartier et les raisons pour lesquelles ils choisissent 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

Il s'agit là de facteurs d'habitabilité que la vitesse peut modifier.

Les résultats du **sondage sur les déplacements scolaires** nous ont également aidés à comprendre l'habitabilité, car les taux de marche et de cyclisme correspondent généralement à la perception de la sécurité et du confort.

Ces sondages nous ont montré que les élèves sont plus nombreux à se rendre à l'école en voiture que par tout autre moyen (38 % des participants dans tous les quartiers). La marche est également un mode de transport populaire, avec 34 % des participants. Environ 25 % des participants prennent l'autobus pour se rendre à l'école, tandis que moins d'un pour cent d'entre eux se déplacent à vélo.

Nous mènerons un deuxième sondage sur les déplacements scolaires à l'automne 2023 pour mesurer si les taux ont changé au cours de la période du projet pilote.

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Les **réunions des parties prenantes** avec les organismes représentant les usagers vulnérables de la route nous ont aidés à comprendre comment les résidents estiment que les transports et la vitesse affectent l'habitabilité.

Les parties prenantes ont indiqué que les aspects suivants étaient des déterminants de l'habitabilité de leur quartier liés aux transports :

- La possibilité de socialiser en plein air et de nouer des liens avec les voisins
- La capacité de se déplacer dans la communauté et de se rendre à destination et d'en revenir avec facilité et confort.
- La capacité de sortir pour explorer et de faire de l'exercice physique
- La sécurité et le confort pour les activités de plein air et les déplacements
- Le fait que les enfants peuvent se rendre à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité
- Le fait de disposer d'une infrastructure appropriée pour ralentir le trafic

Ils nous ont également dit que la réduction des vitesses contribuerait certainement à l'habitabilité, mais qu'elle n'était qu'un aspect d'un ensemble plus vaste. Ils ont souligné que l'infrastructure de soutien et l'application de la loi sont des éléments essentiels qui doivent coexister.

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

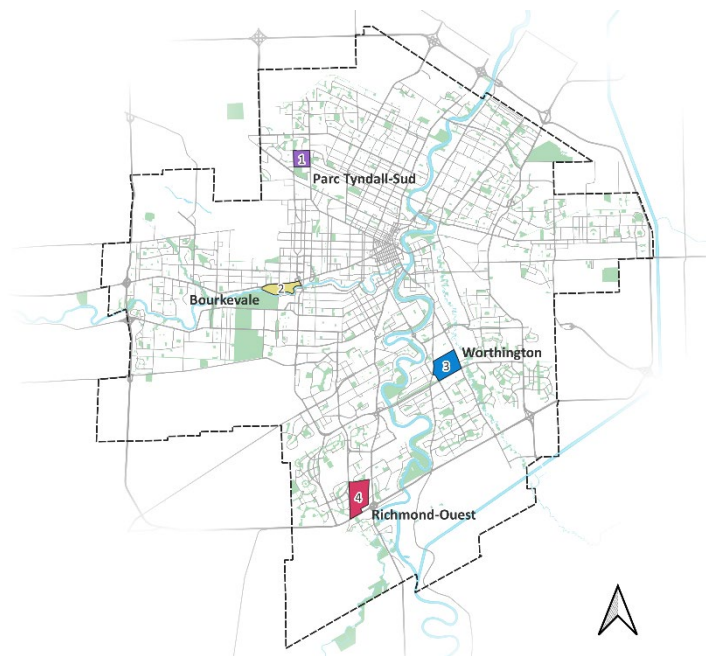


Figure 2 : Vue d'ensemble des quartiers résidentiels.

D'autres résultats sont résumés par quartier pilote dans la section suivante¹. Ces résultats seront comparés à ceux d'un sondage réalisé à mi-parcours du projet pilote pour nous aider à extrapoler les effets d'un changement généralisé sur les quartiers résidentiels de Winnipeg.

Résumés par quartier

Les pages suivantes (6-9) présentent une répartition des résultats pour les quatre quartiers résidentiels :

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

¹ Veuillez noter que les réponses figurant dans les rapports partiels sur les quartiers ne tiennent pas compte des réponses multiples d'un même ménage.

Il a été demandé aux répondants d'indiquer uniquement leur quartier et non leur numéro de rue.



Contexte

Bourkevale est un quartier établi doté d'un réseau de rues linéaire. Nombre de ses résidents participent à une campagne visant à abaisser les limites de vitesse résidentielles à l'échelle de la ville. Les discussions préalables au projet pilote ont montré que les membres de la communauté étaient plus favorables à l'abaissement des limites de vitesse résidentielles que ceux des autres quartiers. D'autres facteurs qui pourraient contribuer au niveau de soutien en faveur de limites de vitesse réduites comprennent :

- La présence de groupes communautaires établis qui représentent les usagers de la route vulnérables
- L'absence de trottoirs dans la plupart des rues du quartier

Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(129 réponses sur un total de 1129 adresses)

Lorsque les résidents de Bourkevale ont été interrogés sur les activités qu'ils pratiquent actuellement dans leur quartier :

80 % marchent tous les jours ou plusieurs fois par semaine

50 % font du vélo ou une activité à roues tous les jours ou plusieurs fois par semaine

Bien que **43 %** des répondants de Bourkevale aient indiqué qu'il était **extrêmement facile** de marcher dans le quartier, trois raisons principales ont été identifiées qui empêchent les habitants de marcher davantage :



17 % ont indiqué que les véhicules roulent trop vite



12 % ont indiqué que les trottoirs ne sont pas tous reliés entre eux ou qu'ils s'arrêtent en cours de route



11 % ont indiqué qu'il n'y avait pas assez de trottoirs

Comme pour la marche, **38 %** des résidents de Bourkevale estiment qu'il est **extrêmement facile de faire du vélo ou une activité à roues** dans leur quartier. Cependant :



17 % ont indiqué que les véhicules roulent trop vite



12 % ont indiqué que le nombre de véhicules lourds, tels que les autobus et les camions, qui traversent le quartier fait qu'ils ne se sentent pas en sécurité.



10 % ont indiqué qu'il n'y a pas assez d'infrastructures dédiées aux vélos ou aux usages multiples

On a demandé aux participants dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier et **34 %** des répondants de Bourkevale se sont déclarés **très préoccupés par les excès de vitesse**.

En outre, lorsqu'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, **67 %** ont répondu qu'ils seraient **prêts à accepter cette augmentation**.

Lorsqu'on a demandé aux répondants de Bourkevale leur point de vue sur la réduction de la limite de vitesse par défaut dans les rues résidentielles de Winnipeg :



33 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **30 km/h**.



39 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**.

Bourkevale



MAXIMUM
50

26 % pensent que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 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 :



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



14 % des élèves se rendent à l'école à pied



49 % des élèves prennent l'autobus pour aller à l'école

Parc Tyndall-Sud



Contexte

Parc Tyndall-Sud est un quartier plus récent doté d'un réseau routier en grille. Il y a moins d'équipements à proximité que dans les autres zones pilotes et il n'y a qu'une seule école dans le secteur. La plupart des répondants du quartier de Parc Tyndall-Sud ont indiqué qu'ils souhaitaient que les limites de vitesse dans les zones résidentielles restent inchangées. Contrairement à d'autres quartiers pilotes tels que Bourkevale, des trottoirs sont présents le long de la plupart des rues résidentielles de ce quartier.

Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(92 réponses sur un total de 902 adresses)

Lorsque les résidents de Parc Tyndall-Sud ont été interrogés sur les activités qu'ils pratiquent actuellement dans leur quartier :

53 % marchent tous les jours ou plusieurs fois par semaine

28 % font du vélo ou une activité à roues tous les jours ou plusieurs fois par semaine

Bien que **55 %** des répondants de Parc Tyndall-Sud aient indiqué qu'il était **extrêmement facile** de marcher dans le quartier, les répondants ont déclaré que trois éléments principaux les empêchaient de marcher davantage :



26 % ont indiqué que la neige et la glace rendent la marche trop difficile en hiver



11 % ont indiqué autre (non spécifié)



8 % ont indiqué que les trottoirs ne sont pas tous reliés entre eux ou qu'ils s'arrêtent en cours de route

Comme pour la marche, **58 %** des résidents de Parc Tyndall-Sud trouvent qu'il est **extrêmement facile de**

faire du vélo ou une activité à roues dans leur quartier. Cependant :



22 % indiquent que la neige n'est pas suffisamment bien déblayée pour qu'ils puissent le faire en hiver



12 % ont indiqué qu'ils n'aimaient pas faire du vélo sur la route



10 % ont indiqué qu'il n'y a pas assez d'infrastructures dédiées aux vélos ou aux usages multiples

On a demandé aux participants dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier : **14 %** des répondants de Parc Tyndall-Sud se sont déclarés **très préoccupés par les excès de vitesse**.

En outre, lorsqu'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, **29 %** ont répondu qu'ils seraient **prêts à accepter cette augmentation**.

Lorsqu'on leur a demandé leur avis sur la réduction de la limite de vitesse par défaut dans les rues résidentielles de Winnipeg :



9 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **30 km/h**.



21 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**.



70 % pensent que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 km/h**.

Parc Tyndall-Sud



Sondages sur les déplacements scolaires

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



57 % des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)



42 % des élèves se rendent à l'école à pied



1 % des élèves utilisent les transports en commun pour se rendre à l'école



Contexte

Worthington est un quartier établi avec un mélange de réseaux de rues que l'on retrouve dans les autres quartiers. Par rapport à d'autres quartiers pilotes, de nombreuses rues diffèrent par leur largeur et la présence de trottoirs. Contrairement à d'autres quartiers pilotes tels que Bourkevale, des trottoirs sont présents le long de la plupart des rues résidentielles de ce quartier.

Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(176 réponses sur un total de 1909 adresses)

Lorsque les résidents de Worthington ont été interrogés sur les activités qu'ils pratiquent actuellement dans leur quartier :

64 % marchent tous les jours ou plusieurs fois par semaine

26 % font du vélo ou une activité à roues tous les jours ou plusieurs fois par semaine

Bien que **38 %** des répondants de Worthington aient indiqué qu'il est **extrêmement facile** de marcher dans le quartier, trois éléments principaux les empêchent de marcher davantage :



15 % ont indiqué que les véhicules roulent trop vite



15 % ont indiqué que la neige et la glace rendent la marche trop difficile en hiver



11 % ont indiqué qu'il y avait trop de circulation



12 % ont indiqué que les véhicules roulent trop vite



11 % ont indiqué que la neige n'est pas suffisamment bien déblayée pour qu'ils puissent le faire en hiver



10 % ont indiqué qu'ils n'aimaient pas faire du vélo sur la route



10 % ont indiqué qu'il y avait trop de circulation

On a demandé aux participants dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier; **44 %** des résidents de Worthington se sont déclarés **très préoccupés par les excès de vitesse**.

En outre, on a demandé aux participants dans quelle mesure ils seraient prêts à accepter une augmentation d'environ 60 secondes ou moins du temps de trajet quotidien en échange de la réduction des limites de vitesse dans leur quartier, **46 %** d'entre eux seraient **prêts à accepter cette augmentation**.

Lorsqu'on leur a demandé leur avis sur la réduction de la limite de vitesse par défaut dans les rues résidentielles de Winnipeg :



13 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **30 km/h**



30 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**



58 % pensent que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 km/h**

Comme pour la marche, **32 %** des résidents de Worthington trouvent qu'il est **extrêmement facile de faire du vélo ou une activité à roues** dans leur quartier. Cependant :

Worthington



Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de déplacement identifiés
dans les salles de classe de Worthington (964 élèves) :



28 % des élèves sont
conduits à l'école en
voiture (covoiturage
inclus)

71 % des élèves
se rendent à
l'école à pied

1 % des élèves se
rendent à l'école
à vélo



Contexte

Richmond-Ouest est un quartier plus récent dont le réseau routier est plus incurvé. Il n'y a qu'une seule école dans la zone. La plupart des répondants dans la zone pilote de Richmond-Ouest ont indiqué qu'ils souhaitaient que les limites de vitesse résidentielles restent inchangées. Un facteur infrastructurel qui pourrait contribuer à cette opinion est le fait que les rues de ce quartier sont conçues pour des vitesses de 30 km/h.

Sondage en ligne des résidents du projet pilote

(228 réponses sur un total de 1509 adresses)

Lorsque les résidents de Richmond-Ouest ont été interrogés sur les activités qu'ils pratiquent actuellement dans leur quartier :

56 % marchent tous les jours ou plusieurs fois par semaine

28 % font du vélo ou une activité à roues tous les jours ou plusieurs fois par semaine

Bien que **43 %** des répondants de Richmond-Ouest aient indiqué qu'il était **extrêmement facile** de marcher dans le quartier, les répondants au sondage ont déclaré que trois éléments principaux les empêchaient de marcher davantage :



17 % ont indiqué que la neige et la glace rendent la marche trop difficile en hiver



13 % ont indiqué qu'il n'y avait pas assez de trottoirs



13 % ont indiqué que leur destination est trop éloignée pour être parcourue à pied

Comme pour la marche, **36 %** des résidents de Richmond-Ouest estiment qu'il est **extrêmement facile**

de faire du vélo ou une activité à roues dans leur quartier. Cependant :



14 % ont indiqué que la neige n'est pas suffisamment bien déblayée pour qu'ils puissent le faire en hiver



12 % indiquent qu'il n'y a pas assez d'infrastructures dédiées aux vélos ou aux usages multiples



9 % ont indiqué que les véhicules roulent trop vite



9 % ont indiqué qu'il y avait trop de circulation

On a demandé aux participants dans quelle mesure ils étaient préoccupés par les excès de vitesse dans leur quartier, **24 %** des résidents de Richmond-Ouest se sont déclarés **très préoccupés par les excès de vitesse**. En outre, lorsqu'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, **37 %** ont répondu qu'ils seraient **prêts à accepter cette augmentation**.

Lorsqu'on leur a demandé leur avis sur la réduction de la limite de vitesse par défaut dans les rues résidentielles de Winnipeg :



5 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **30 km/h**



21 % pensent que Winnipeg devrait abaisser la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **40 km/h**.



72 % pensent que Winnipeg devrait maintenir la limite de vitesse par défaut pour les rues résidentielles à **50 km/h**.



Sondages sur les déplacements scolaires

Les trois principaux modes de déplacement identifiés dans les salles de classe des participants à Richmond-Ouest (1 312 étudiants) :



40 % des élèves sont conduits à l'école en voiture (covoiturage inclus)



20 % des élèves se rendent à l'école à pied



40 % des élèves prennent l'autobus pour aller à l'école

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Tableau 2 : Commentaires issus des réunions, des demandes de renseignements et du sondage en ligne

* Les commentaires de la phase 1 examinés dans le présent rapport serviront de données de référence pour mesurer tout changement dans les perceptions, les sentiments et les opinions survenant au cours du projet pilote. Les recommandations concernant l'avenir des limites de vitesse dans les zones résidentielles de Winnipeg seront fondées à la fois sur les données techniques et sur les commentaires du public.

Ce que nous avons entendu	Nombre de commentaires par quartier sur ce sujet	Comment cela a été pris en compte
Les véhicules roulent trop vite.	Bourkevale – 15 commentaires Parc Tyndall-Sud – 2 commentaires Worthington – 18 commentaires Richmond-Ouest – 14 commentaires	Ces renseignements aident l'équipe du projet à comprendre ce que les résidents pensent de la limite de vitesse résidentielle en vigueur dans leur quartier.
Les infrastructures dédiées aux vélos ou aux usages multiples sont insuffisantes.	Bourkevale – 9 commentaires Parc Tyndall-Sud – 5 commentaires Worthington – 9 commentaires Richmond-Ouest – 19 commentaires	Ces renseignements aident l'équipe du projet à comprendre les obstacles actuels à la marche, au vélo ou à l'exercice d'une activité à roues dans leur quartier, car ces éléments contribuent à l'habitabilité du quartier. Cela nous a permis de comprendre que la vitesse des véhicules à moteur n'est peut-être pas la principale raison pour laquelle les gens choisissent de ne pas marcher ou de ne pas faire de vélo dans leur communauté.

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en compte
Commentaires issus de réunions et de demandes de renseignements du public	
De nombreuses parties prenantes ont souhaité savoir comment les quartiers pilotes avaient été sélectionnés.	Nous avons fourni les informations suivantes aux parties prenantes et les avons publiées sur la page du projet : <i>Lors de la planification du projet pilote, nous savions que le projet devait inclure un mélange de quartiers plus récents et plus anciens. Ce mélange représente la composition générale de Winnipeg, ce qui signifie que nous pourrions utiliser les zones pilotes pour formuler des hypothèses sur ce que la réduction pourrait signifier pour tous les quartiers de la ville. En outre, nous voulions nous assurer que nos zones pilotes disposaient toutes d'un ensemble de commodités communautaires (comme des écoles, des centres communautaires, des parcs et d'autres lieux de rassemblement), qu'elles étaient entourées d'une limite naturelle ou d'une frontière définie, et qu'elles comprenaient un bon mélange de rues résidentielles et de rues collectrices.</i>
Les parties prenantes et les participants ont demandé des éclaircissements sur la raison pour laquelle nous testons à la fois les limites de vitesse de 30 km/h et de 40 km/h.	Le conseil municipal a demandé que l'étude recueille des données sur les deux types de vitesse afin d'éclairer la prise de décision. Il n'existe peut-être pas d'approche universelle pour appliquer la réduction de vitesse à Winnipeg et les quartiers peuvent différer.
Des questions ont été posées quant à l'application par la police de la réduction de la vitesse dans les quartiers pilotes.	La police peut faire respecter la limite de vitesse affichée sur n'importe quelle route, dans la mesure où les ressources et les priorités le permettent; toutefois, l'objectif du projet pilote est de mesurer les comportements et de déterminer si les panneaux de signalisation permettent à eux seuls de réduire la vitesse.
La réduction de la vitesse doit être associée à d'autres mesures, telles que l'infrastructure (c'est-à-dire la modération du trafic), afin de créer une communauté plus attrayante, avec davantage d'interactions directes.	Cette rétroaction de la part de la communauté a aidé l'équipe du projet à comprendre les perceptions actuelles des vitesses réduites et leur incidence sur l'habitabilité de la communauté. Cela permet également de dégager un consensus sur les facteurs qui contribuent à l'habitabilité.

Projet pilote sur les quartiers à vitesse réduite

Résumé de la phase 1 de la participation publique



Prochaines étapes

La phase 2 offrira des possibilités de participation à trois groupes principaux de personnes : les parties prenantes et les résidents du projet pilote, les membres du grand public et, une fois encore, un échantillon statistiquement pertinent de Winnipegois.

Elle débutera au début de l'automne par un deuxième sondage sur les déplacements scolaires. Ce suivi permettra d'évaluer si les habitudes de déplacement des enfants ont changé au cours du projet pilote et nous fournira des éléments pour déterminer, par le biais d'autres activités de la phase 2, si ces changements sont dus au projet pilote ou à d'autres facteurs.

La phase 2 permettra également à l'équipe du projet de reprendre contact avec les parties prenantes et les résidents de la zone pilote afin de recueillir leurs commentaires sur leur expérience avec le projet pilote. À cette occasion, nous évaluerons si les résidents ont changé ou changeraient de mode de transport si les limites de vitesse étaient appliquées de façon permanente. En outre, dans le cadre d'un sondage en ligne, nous inviterons tous les Winnipegois à nous faire part de leurs réflexions sur les limites de vitesse dans les zones résidentielles et sur la manière dont un changement généralisé pourrait affecter leur vie.

Le lancement de la phase 2 est prévu pour l'automne 2023, avec des événements publics dans chacun des quartiers pilotes prévus pour le début de l'hiver 2024.

À l'issue de la phase 2 et de la collecte de données supplémentaires, nous élaborerons des recommandations pour l'avenir des limites de vitesse dans les zones résidentielles de Winnipeg. Les recommandations seront basées sur ce que nous entendons des résidents des zones pilotes, sur ce que nous entendons des Winnipegois en général, sur les données de vitesse des véhicules collectées dans les zones pilotes, et sur d'autres facteurs.

Annexes

Annexe A – Résultats du sondage sur les déplacements scolaires

Annexe B – Résultats du sondage sur les quartiers pilotes

Annexe C – Promotion

Annexe D – Résultats du sondage omnibus

Annexe E – Comptes rendus des discussions avec les parties prenantes