



Ville de Winnipeg

PLAN DIRECTEUR DU TRANSPORT, VISION 2050

ORIENTATIONS ET STRATÉGIES CLÉS

NOVEMBRE 2021

Table des matières

Présentation..... 1

Orientation clé 01..... 12

Orientation clé 02..... 20

Orientation clé 03..... 28

Orientation clé 04..... 38

Orientation clé 05..... 46

Orientation clé 06..... 54

Orientation clé 07..... 62



PRÉSENTATION

À propos de ce document

Ce document a pour but de présenter les orientations et stratégies clés du Plan directeur du transport (PDT2050) tel qu'il est proposé. Les principales orientations, de même que les options et possibilités connexes, sont le fruit des études techniques et de la participation du public et des intervenants. Elles fournissent des lignes directrices pour mettre en œuvre la vision du PDT2050 en tenant compte de la situation actuelle de Winnipeg, de ses politiques, de ses forces, de ses défis et de ses aspirations.

La première partie du document présente les grandes lignes du PDT2050. Elle est suivie d'un aperçu de chacune des sept orientations clés proposées et des stratégies qui y sont associées.

Qu'est-ce que le PDT2050?

Le Plan directeur du transport (PDT2050) est le plan sur lequel s'appuiera la Ville pour la planification, le développement, l'investissement et l'exploitation de ses réseaux de transport au cours des trois prochaines décennies.

Vision du PDT2050

Veiller à ce que le système de transport soutienne la qualité de vie et la vitalité économique grâce à une circulation sûre, efficace, connectée et sans obstacles des personnes et des marchandises, en utilisant un choix de modes de transport et une infrastructure durable.

Composition du réseau de transport de Winnipeg



CHAUSSÉES



PONTS



TROTTOIRS



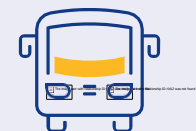
TRANSPORT ACTIF ET
PISTES CYCLABLES



RIVIÈRES ET VOIES
NAVIGABLES



TRANSPORT DE
MARCHANDISES



TRANSPORT
COLLECTIF

Quels sujets le PDT2050 abordera-t-il?

Le PDT2050 se concentrera sur huit domaines que nous savons être importants pour les Winnipegois :



TRANSPORT ET
UTILISATION DU SOL



DURABILITÉ DE
L'ENVIRONNEMENT



ÉQUITÉ ET
INCLUSION



DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE



APPROCHE
STRATÉGIQUE À
LONG TERME



CHOIX DE MODS
DE TRANSPORT



DEMANDE EN
TRANSPORT



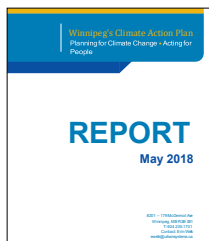
OFFRE DE
TRANSPORT

Comment le PDT2050 s'intègre-t-il aux autres politiques?

Winnipeg, ainsi que les dispositions contenues dans les principaux documents de politique de la Ville.

Vision de la ville de Winnipeg

Être une ville dynamique et saine qui donne priorité, avant tout, à la qualité de vie de tous ses citoyens.



**PLAN D'ACTION
SUR LE
CHANGEMENT
CLIMATIQUE**



**NOTREWWINNIPEG
2045**



**COLLECTIVITÉS
COMPLÈTES 2.0**

Le Plan d'action sur le changement climatique décrit l'engagement de la Ville de Winnipeg et de l'ensemble de la communauté à travailler ensemble. Le plan fournit un cadre pour atténuer de façon proactive, significative et efficace le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

NotreWinnipeg 2045 énonce les objectifs et les aspirations de la Ville en matière de développement physique, social, environnemental et économique de notre ville.

La Stratégie d'orientation des collectivités complètes 2.0 est un plan municipal qui guide la croissance, le développement et l'utilisation des sols dans la ville de Winnipeg.

Voici quelques-uns des principaux points d'arrimage entre le PDT2050 et *NotreWinnipeg* :

NotreWinnipeg 2045 : Objectifs	Incidences sur le PDT2050
Résilience de l'environnement	Un système de transport qui réduit ses émissions de gaz à effet de serre, et qui atteint ou dépasse les objectifs de la Ville et de la Province liés au changement climatique et à la réduction des émissions.
Prosperité économique	Un système de transport efficace, fiable et financièrement viable pour la mobilité des personnes et la circulation des marchandises.
Santé et bien-être	Un système de transport sûr qui favorise des modes de vie actifs, accessibles et sains.
Équité sociale	Un système de transport qui assure l'accès et la mobilité pour tous, en tenant compte des désavantages historiques et systémiques subis par certains groupes de personnes.
Édification de la ville	Un système de transport qui offre une variété d'options de mobilité, soutenu par une planification bien intégrée de l'utilisation des sols et des transports.
Leadership et bonne gouvernance	Un leadership fondé sur l'écoute, la création de liens, et la prise en charge par la communauté de la vision et de la construction d'une ville saine et inclusive qui offre à tous ses membres une qualité de vie élevée.

Quels sont les principaux enjeux à Winnipeg?

Les documents de politique de la Ville expliquent ensemble comment la ville de Winnipeg peut et doit se transformer, y compris son réseau de transport, pour faire face à quatre enjeux clés :



CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Plan d'action sur le changement climatique de la Ville a établi des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2030 et de 80 % d'ici 2050, respectivement, par rapport aux niveaux de 2011. À ce titre, le moyen stratégique 3 du Plan d'action sur le changement climatique vise à inciter les habitants à délaisser les véhicules à passager unique au profit de modes de transport durables produisant peu ou pas d'émissions (marche, vélo, transports en commun et covoiturage).



CONGESTION DE LA CIRCULATION

Bien que la capacité routière soit généralement suffisante pour répondre à la demande actuelle, la congestion est due au nombre limité de ponts et de passages souterrains, ainsi qu'au manque d'alternatives aux grands axes. Outre la construction d'infrastructures supplémentaires, une autre façon de réduire la congestion est de permettre aux gens de choisir la marche, le vélo, les transports en commun, l'autopartage ou le covoiturage au lieu de conduire seuls, ce qui réduira l'espace physique que chaque voyageur occupe sur la route.



FINANCES DE LA VILLE

De 1971 à 2019, la superficie de Winnipeg a presque doublé (une augmentation de 92 %), alors que sa population n'a augmenté que de 37 %. La ville a donc connu une croissance des infrastructures supérieure à celle de la population pour les financer. Les budgets consacrés à l'entretien et à la construction de nouvelles infrastructures étant de plus en plus serrés, Winnipeg a du mal à répondre aux besoins d'une ville en pleine croissance. Le rapport sur l'état des infrastructures de 2018 a estimé son déficit d'infrastructures pour 2018-2027 à 6,9 milliards de dollars.



SÉCURITÉ

Les problèmes de sécurité dans le réseau de transport peuvent entraîner du stress, des blessures et même des décès, et affecter la façon dont les citoyens choisissent de se déplacer dans la ville. Lorsque les gens ne se sentent pas en sécurité en utilisant un mode de transport particulier (par exemple, la marche ou le vélo) ou sur un itinéraire précis, ils peuvent choisir une autre option. Cependant, tout le monde n'a pas la même capacité à choisir différentes options, ce qui se traduit par un réseau moins équitable.

Les sept orientations clés du PDT2050, énoncées dans les pages qui suivent, visent à régler ces questions, et à favoriser l'atteinte des objectifs de *NotreWinnipeg 2045* et du Plan d'action sur le changement climatique.

Orientations clés

Le PDT2050 s'articule autour de sept orientations clés en transport qui sont les énoncés directeurs pour l'élaboration du plan, les stratégies de soutien, les possibilités d'action et les réseaux de transport.

Intégrer l'utilisation des sols et les transports

01

Fournir des options de mobilité sûres et durables pour tous

02

Transformer et optimiser les couloirs de transport

03

Revitaliser le réseau routier et les ponts

04

Favoriser la circulation des marchandises et la prospérité économique

05

Améliorer les possibilités de transport actif

06

Relier la ville par des transports en commun fréquents et rapides

07

ORIENTATION CLÉ 01

INTÉGRER L'UTILISATION DES SOLS ET LES TRANSPORTS

Cette orientation nous guide dans la construction d'une ville reliée.

Point de mire :

La relation entre la planification des transports, le développement et la croissance, et la mobilité pour tous les modes.

Questions à résoudre :

Comment planifier les transports d'une manière qui soit conforme à NotreWinnipeg et autres documents d'orientation?

Comment concevoir et construire le réseau pour aider les Winnipegois à se rendre là où ils vont d'une manière qui soit logique pour eux, adaptée à leur style de vie et à leur destination?

Qu'est-ce que ça signifie?

Un aspect clé de la croissance de la ville consiste à planifier l'utilisation des sols et les déplacements des personnes. L'emplacement de nos maisons, de nos entreprises, de nos services et de nos emplois influe sur la façon dont nous déplaçons dans la ville. Réciproquement, les lieux où nous fournissons des services de transport, comme des lignes de transport en commun rapide ou de nouvelles routes, influencent ceux où nous choisissons d'installer de nouveaux logements, entreprises, services et emplois.

L'urbanisme durable peut déboucher sur des communautés denses et complètes où l'on trouve tout ce dont on a besoin pour la vie quotidienne près de chez soi. Cela réduit la distance de nos déplacements fréquents, rendant la marche et le vélo plus réalistes et plus attrayants. Cela est particulièrement vrai lorsque davantage de communautés sont desservies par des moyens de transport efficaces, sûrs et fiables tels que des trottoirs, des pistes cyclables et des transports publics de qualité.

Qu'en disent les Winnipegois?

Lors des séances de participation publique de la Phase 1 du processus d'élaboration du PDT2050, les Winnipegois ont affirmé que le fait de vivre à proximité de leur travail, de leur famille, de leurs amis, d'options alimentaires abordables et saines et d'installations récréatives constituait un facteur essentiel.



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :



STRATÉGIE 1.1

Intégrer des mécanismes dans le processus de développement pour garantir que les options de transport multimodal sont viables, planifiées et disponibles

Intégrer les plans et les politiques de la Ville dans la planification des transports permettra de s'assurer que les nouvelles infrastructures et les mises à niveau des éléments du réseau existant s'alignent sur les priorités globales de la ville.

La stratégie 1.2 est étudiée sous l'angle de la circulation des marchandises et est regroupée avec l'orientation clé 5.





STRATÉGIE 1.3

Gérer le stationnement hors rue pour soutenir les communautés complètes et le transport multimodal

Le stationnement est une commodité nécessaire pour les déplacements en voiture, mais les grands parcs de surface nécessitent de grandes quantités de terrain, nuisent à l'image de la ville et augmentent le temps de déplacement des piétons. Une utilisation plus efficace de ces terrains permettrait d'accueillir des logements, des commerces ou des équipements locaux.

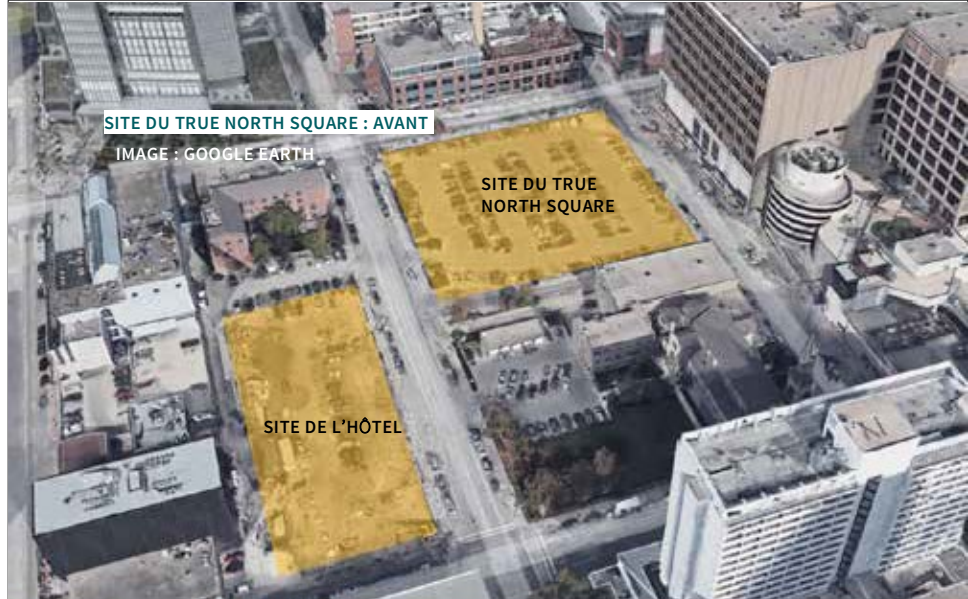
La stratégie dans la réalité :

Fournir des espaces de stationnement a toujours été un défi pour Winnipeg : dans le seul centre-ville, 20 % des terrains sont utilisés pour des parcs de stationnement de surface – et des problèmes similaires existent à l'extérieur du centre-ville où de grands parcs de stationnement entourent les magasins à grande surface.

Le site du True North Square est un excellent exemple d'équilibre entre les besoins en stationnement et le développement. Ce site, qui était auparavant un parc de stationnement en surface de 69 700 pieds carrés, abrite désormais plus de 365 000 pieds carrés de bureaux, 194 appartements, plus de 50 000 pieds carrés de commerces de détail, une place publique et plus de 200 places de stationnement. Un deuxième parc de stationnement en surface sur la rue Carlton est également en cours de réaménagement et accueillera un hôtel.

SITE DU TRUE NORTH SQUARE : AVANT

IMAGE : GOOGLE EARTH



SITE DU TRUE NORTH SQUARE : APRÈS

IMAGE : MIKAELA MACKENZIE / WINNIPEG FREE PRESS





STRATÉGIE 1.4

Collaborer avec des partenaires pour soutenir l'intégration régionale de l'utilisation des sols et des transports

La population de la ville et de la région environnante devrait augmenter considérablement au cours des prochaines décennies. Il est donc essentiel de veiller à ce que l'utilisation des sols et le système de transport régional fonctionnent ensemble, pour combler les besoins des citoyens à proximité de leur domicile, et pour soutenir la prospérité de la région métropolitaine de Winnipeg dans son ensemble grâce à des options de transport durable.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 1 :

- Élaborer des politiques visant à équilibrer les exigences en matière de stationnement hors rue et d'utilisation des sols.
- Mettre en place des systèmes stratégiques de parcs de stationnement incitatifs.
- Élaborer une solide stratégie de stationnement.
- Offrir des options telles que des parcs de stationnement incitatifs ou des carrefours de correspondance qui permettent aux banlieusards et aux habitants des cités-dortoirs de parcourir une plus courte distance en voiture, et d'effectuer le reste de leur trajet en utilisant les transports en commun, un service de covoiturage ou un vélo.



ORIENTATION CLÉ 02

FOURNIR DES OPTIONS DE MOBILITÉ SÎRES ET DURABLES POUR TOUS

*Cette orientation nous guide pour
soutenir l'équité en matière de
transport.*

Point de mire :

Fournir des options de mobilité sûres et durables pour tous les Winnipegois.

Questions à résoudre :

Comment faciliter, pour tous les Winnipegois, les déplacements dans la ville?

Comment mieux appuyer le choix du mode de transport?

Comment éliminer les obstacles au transport?

Qu'est-ce que ça signifie?

Les options de mobilité durable sont des moyens de transport qui ont moins d'impact sur l'environnement et qui permettent de déplacer plus de personnes en utilisant moins d'espace. Elles constituent des solutions de rechange aux véhicules à occupation unique : transports en commun, covoiturage, marche, vélo, vélos électriques, scooters électriques, course à pied ou même maniement de la pagaie.



Meilleures pour la santé humaine, ces options peuvent réduire les embouteillages, les collisions, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

Qu'en disent les Winnipegois?

Lors des séances de participation publique de la Phase 1 du processus d'élaboration du PDT2050, près des deux-tiers des Winnipegois ont affirmé qu'ils aimeraient se tourner vers des options de transport plus actives et durables.



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :

STRATÉGIE 2.1



Accroître les choix de déplacement offerts à tous les résidents pour améliorer la dépendance à l'automobile

Pour éviter que la congestion n'augmente parallèlement à la croissance de Winnipeg, la part des déplacements effectués à l'aide de modes de transport durables doit s'accroître d'environ 20 %.

STRATÉGIE 2.3



Fournir un système de transport inclusif qui offre des possibilités à tous les résidents de Winnipeg

Il est essentiel de veiller à ce que tous les Winnipegois puissent accéder aux emplois, aux services et aux autres nécessités de la vie pour bâtir une ville plus équitable sur le plan social. Pour soutenir la qualité de vie de tous les Winnipegois, il importe de tenir compte de l'équité du système de transport pour les groupes vulnérables comme les personnes âgées et les personnes en situation de pauvreté.

La stratégie dans la réalité :

Le collectif de covoiturage Ikwe Safe Rides a été fondé par Jackie Traverse en 2016. L'initiative propose des trajets sécurisés pour les femmes et les enfants, et compte 10 000 membres qui ont effectué 75 000 trajets en 2019. Ikwe regroupe 54 conductrices bénévoles, et 80 % des membres sont issues des communautés autochtones de Winnipeg.

C'est une occasion de soutenir d'autres organisations communautaires qui souhaitent fournir un transport sûr et économique à leurs communautés, ou de s'y associer.





STRATÉGIE 2.5

Poursuivre les progrès vers l'atteinte de « l'objectif zéro » en vue d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route

L'approche « objectif zéro » vise à éliminer l'ensemble des blessures et des décès sur le réseau de transport en modifiant la façon dont les routes sont planifiées, construites et utilisées. Les principaux facteurs qui influent sur la probabilité et la gravité des collisions sont la conception des routes, la vitesse, le comportement humain et la conception des véhicules.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 2 :

- Accroître l'accessibilité et la disponibilité des options existantes comme le vélo, la marche, les transports en commun et le covoiturage.
- Ajouter de nouvelles options de mobilité comme les vélos et scooters électriques, et encourager leur utilisation.
- Étendre ou soutenir les programmes de sensibilisation dans les écoles qui font participer les jeunes aux discussions sur les transports et encouragent les modes de transport durables.
- Déterminer les possibilités immédiates d'améliorer l'accès aux choix de transport durable dans les zones géographiques où la pauvreté est élevée.
- Examiner les questions de sécurité dans le réseau de la Régie des transports de Winnipeg (tant dans les aires d'attente des arrêts d'autobus qu'à bord des véhicules).

ORIENTATION CLÉ 03

TRANSFORMER ET OPTIMISER LES COULOIRS DE TRANSPORT

*Cette orientation nous guide encore plus
dans la construction d'une ville reliée.*

Point de mire :

Créer des rues complètes.

Questions à résoudre :

*Comment planifier et concevoir des rues dynamiques
qui favorisent des communautés prospères tout en
permettant une circulation sûre et efficace des
personnes et des biens?*

Qu'est-ce que ça signifie?

Produit de *NotreWinnipeg 2045*, la Stratégie d'orientation des collectivités complètes met de l'avant la notion de rues complètes dans la planification des transports et de l'utilisation des sols.

Les rues complètes offrent et soutiennent les possibilités pour tous, quels que soient leur âge et leurs capacités, de vivre, travailler, faire des achats, apprendre et se divertir en toute sécurité. Elles sont conçues, exploitées et entretenues en tenant compte de la sécurité de tous les usagers de la route. Par conséquent, ces rues doivent offrir des espaces sûrs aux personnes qui marchent, font du vélo, prennent les transports en commun, utilisent des aides à la mobilité, transportent des marchandises et conduisent.

Qu'en disent les Winnipegois?

Lors des séances de participation publique de la Phase 1, de nombreux Winnipegois ont exprimé le souhait de voir des routes mieux entretenues, des voies rapides et un boulevard périphérique complet, ainsi que des pistes cyclables meilleures et en plus grand nombre, et des services de transport en commun améliorés.



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Pour faire face à la croissance de la population et réaliser le Plan d'action sur le changement climatique de Winnipeg, nous devons optimiser l'infrastructure existante – en utilisant plus efficacement les chaussées de Winnipeg afin de déplacer plus de personnes et de marchandises dans le même espace. Cette nécessité, combinée à celle d'offrir des options de mobilité plus durables, obligera le PDT2050 à trouver des moyens de transformer les couloirs de transport de Winnipeg de manière à donner moins d'importance au déplacement des voitures et davantage à celui des personnes et des marchandises. Ça ne signifie pas que chaque rue doit accueillir tous les modes de transport, mais plutôt que les besoins de tous les usagers de la route sont pris en compte, et que le réseau dans son ensemble accueille tous les modes de transport.

Un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :



STRATÉGIE 3.1
Équilibrer les besoins de tous les utilisateurs dans les couloirs de transport

L'objectif des rues complètes est d'offrir des espaces sécuritaires aux personnes qui marchent, font du vélo, prennent les transports en commun, utilisent des aides à la mobilité et conduisent, tout en permettant une circulation sûre et efficace des marchandises.

La stratégie dans la réalité :

En 2014, la Ville a rénové la rue Sherbrook dans l'optique d'une rue complète, y apportant les améliorations suivantes :

- 1 Trottoirs, rampes, surface podotactile
- 2 Voie cyclable protégée
- 3 Arrêts d'autobus sur des îlots en béton
- 4 1 voie de stationnement sur rue
- 5 2 voies de circulation pour les véhicules
- 6 1 voie flexible – voie de circulation aux heures de pointe, voie de stationnement en dehors des heures de pointe





STRATÉGIE 3.2

Gérer l'espace en bordure de trottoir pour permettre des utilisations appropriées tout en favorisant l'accès et la mobilité

Le bord du trottoir est aujourd'hui l'un des espaces publics les plus précieux et importants dans les villes, car il sert ou pourrait servir aux usages suivants :

- Le ramassage et le dépôt pour les services de covoiturage et les véhicules autonomes
- Les pistes cyclables
- Le transport et les livraisons de marchandises
- Le stationnement

Puisqu'il s'agit d'une ressource publique limitée, il importe que la Ville identifie les usages et les utilisateurs prioritaires afin de mieux gérer l'espace en bordure de trottoir.



STRATÉGIE 3.3

Mettre en œuvre des initiatives exigeant peu de capitaux pour améliorer l'exploitation des couloirs existants

Ces initiatives non capitalistiques consistent en des améliorations des couloirs de transport qui n'exigent qu'un faible investissement financier. Il peut s'agir aussi bien de changements concrets apportés à l'infrastructure que de modifications aux programmes et aux politiques en vigueur. Ces options à faible coût visent à réduire la dépendance envers l'automobile individuelle et à accroître la commodité des modes de transport plus durables.

STRATÉGIE 3.4

Réduire le besoin de nouvelles infrastructures, ainsi que le déficit en infrastructures de transport

Une fois l'infrastructure construite, elle nécessite un entretien permanent : plus Winnipeg possède d'infrastructures, plus la ville doit en entretenir. Winnipeg est donc confrontée au défi financier que pose l'expansion du système de transport tout en maintenant les actifs existants. En utilisant au maximum les infrastructures existantes, nous réduisons d'autant le besoin de nouvelles infrastructures et, par le fait même, les coûts d'entretien futurs. De cette façon, davantage de ressources financières peuvent être consacrées à la remise en état des actifs existants, ce qui contribue à réduire le déficit d'infrastructures de Winnipeg.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 3:

- Élaborer un cadre décisionnel pour la rue complète afin de déterminer la configuration optimale de la rue (chaussée, transport actif, aménagement de la rue), couloir par couloir.
- Élaborer un projet pilote de gestion des trottoirs mettant à l'essai un système de réservation de places de stationnement dans le centre-ville.
- Identifier les endroits où les véhicules prioritaires (de transport en commun, de transport de marchandises, d'urgence) rencontrent des difficultés, puis élaborer une stratégie pour y réserver des voies ou y bloquer les feux de circulation.
- Exécuter un projet pilote pour faire l'essai de voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation – transports en commun, taxis, véhicules privés avec un minimum de trois occupants – sur les boulevards Bishop Grandin et Lagimodière.
- Développer une stratégie de stationnement.
- Développer une stratégie pour les véhicules électriques.
- Évaluer la faisabilité d'une voie réversible sur les couloirs présentant de fortes différences de flux directionnels afin d'améliorer la fluidité du trafic (par exemple, sur un éventuel nouveau pont Arlington).



ORIENTATION CLÉ 04

REVITALISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LES PONTS

Cette orientation nous guide dans l'amélioration du réseau pour en assurer la longévité et un haut niveau de service.

► Point de mire :

Améliorer le réseau.

► Questions à résoudre :

Comment revitaliser notre réseau routier et nos ponts pour faire en sorte que l'infrastructure du réseau soutienne la croissance et serve Winnipeg dans l'avenir?

Qu'est-ce que ça signifie?

Le réseau automobile existant de Winnipeg doit être amélioré pour en accroître la mobilité et créer de meilleures liaisons à travers la ville. Les rivières Rouge et Assiniboine agissent comme des barrières naturelles lors des déplacements dans la ville, avec sept traversées sur l'Assiniboine et neuf sur la Rouge. Ces passages sont essentiels à la mobilité à Winnipeg, car ils constituent des points clés qui assurent la connectivité à travers la ville. Par conséquent, il est impératif de maintenir les ponts et les chaussées existants de Winnipeg en bon état et de permettre leur exploitation continue.

Qu'en disent les Winnipegéois?

Lors de la participation publique de la Phase 1, les Winnipegéois ont exprimé une préoccupation commune concernant la fiabilité du système de transport de Winnipeg. Les priorités identifiées sont les suivantes :

- Des chaussées mieux entretenues
- La construction d'autoroutes
- L'achèvement du périphérique
- La réduction des nids-de-poule
- De meilleures pistes cyclables
- Un meilleur service d'autobus



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Les couloirs de transport de Winnipeg doivent abandonner leur rôle exclusif de desserte automobile pour mieux servir les personnes et les marchandises à l'aide de multiples modes de transport. À cette fin, le PDT2050 propose d'étendre, de prolonger ou d'ajouter des routes uniquement pour fournir de l'espace pour le transport de marchandises ou des options de mobilité durable, ou pour relier de nouveaux développements au réseau existant.

La stratégie suivante est proposée en appui à cette orientation clé :



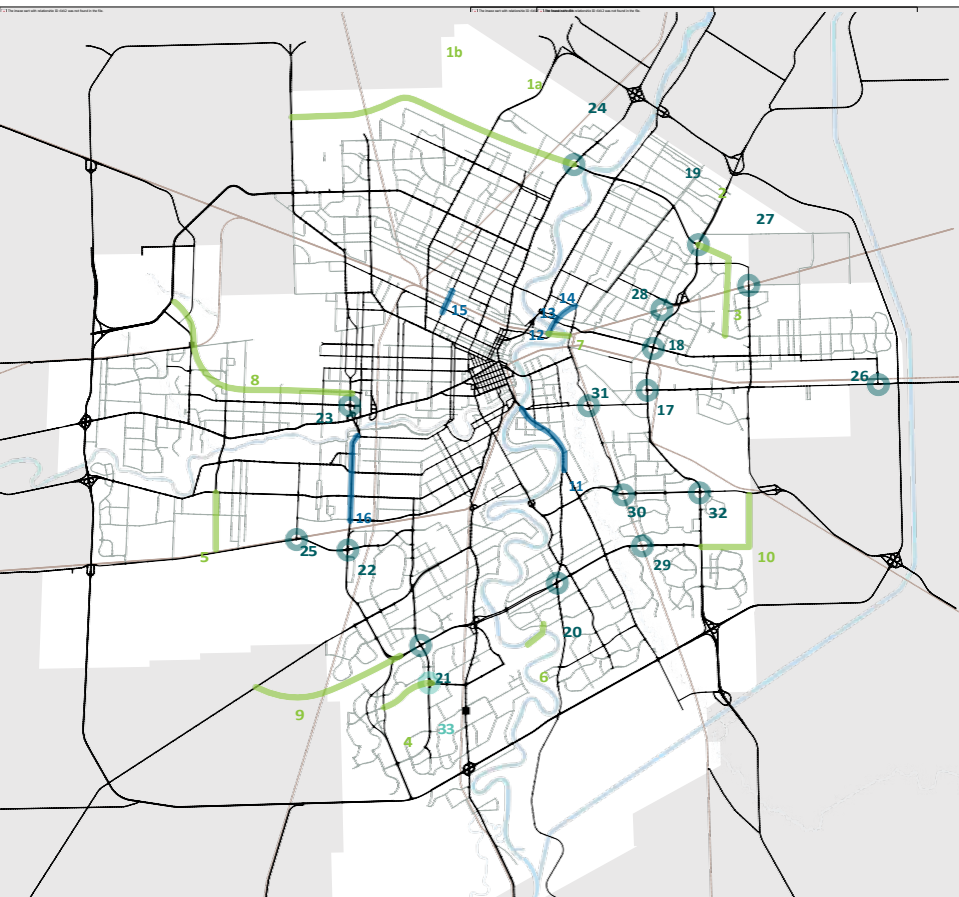
STRATÉGIE 4.1

Optimiser l'utilisation et l'efficacité du réseau routier existant grâce à des technologies avancées et à des améliorations opérationnelles

Pour assurer la viabilité à long terme des infrastructures et la durabilité du réseau routier, il est impératif que la Ville limite l'ajout d'infrastructures et s'attache plutôt à optimiser et à entretenir ses infrastructures et son réseau actuels.

De plus, le PDT2050 envisage des options pour l'amélioration du réseau routier qui figurent sur la carte suivante :

CARTE : AMÉLIORATIONS POSSIBLES AUX ROUTES ET AUX PONTS



Améliorations possibles aux routes et aux ponts

- 1a Prolongement du Chief Peguis Trail (route 17)
- 1b Prolongement du Chief Peguis Trail (route 17)
- 2 Edward Schreyer Parkway
- 3 Edward Schreyer Parkway
- 4 Prolongement de la promenade Bison
- 5 Prolongement du Charleswood Parkway
- 6 Pont de la Régie des transports de Winnipeg entre Saint-Vital et l'Université du Manitoba
- 7 Pont entre la rue Archibald et Point Douglas
- 8 Prolongement de l'avenue Silver
- 9 Prolongement du boulevard Bishop Grandin
- 10 Prolongement du boulevard Bishop Grandin

Mises à niveau possibles des routes et des ponts existants

- 11 Chemin St. Mary's – élargissement
- 12 Avenue Higgins – élargissement
- 13 Pont Louise – remplacement
- 14 Rues Stadacona et Levis – élargissement
- 15 Pont Arlington – remplacement
- 16 Boulevard Kenaston – mesures pour donner priorité aux camions

Possibilités de carrefours dénivelés

- 17 Boulevard Lagimodière et chemin Dugald
- 18 Boulevard Lagimodière et avenue Regent Ouest
- 19 Boulevard Lagimodière et Chief Peguis Trail
- 20 Boulevard Bishop Grandin et chemin St. Mary's
- 21 Boulevard Bishop Grandin et rue Waverley
- 22 Boulevard Kenaston et Sterling Lyon Parkway
- 23 Rue Century et avenue Ness
- 24 Chief Peguis Trail et rue Main
- 25 Ligne principale du CN et boulevard Shaftesbury
- 26 Ligne principale du CN et rue Ravenhurst
- 27 Ligne principale du CN et chemin Plessis
- 28 Ligne principale du CN et chemin Panet
- 29 Ligne principale du CN et boulevard Bishop Grandin
- 30 Ligne principale du CN et avenue Fermor
- 31 Ligne principale du CN et rue Marion
- 32 Boulevard Lagimodière et avenue Fermor

Mises à niveau possibles aux carrefours

- 33 Rue Waverley et promenade Bison

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 4 :

- Mettre en œuvre une politique régissant l'entretien, le cycle de vie et le remplacement des infrastructures existantes, ainsi que l'intégration de l'entretien dans les projets nouveaux ou de réaménagement.
- Donner la priorité à l'expansion et au prolongement des routes existantes, et à l'ajout de nouvelles routes lorsqu'il est nécessaire de relier les nouveaux développements à l'infrastructure existante, de faire de la place pour la circulation des marchandises et de fournir des options de mobilité durable.
- Mettre en place des technologies telles que des panneaux d'affichage numérique pour fournir aux conducteurs des informations en temps réel sur les conditions de circulation (par exemple le long du boulevard Kenaston, de Chief Peguis Trail et du boulevard Bishop Grandin).
- Établir des mesures de contrôle de la circulation afin d'améliorer l'expérience actuelle (par exemple, ajouter des virages à gauche de type Michigan le long du boulevard Bishop Grandin ou du boulevard Lagimodière, ou remplacer les intersections existantes par des carrefours giratoires afin d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation).

La stratégie dans la réalité :

Un carrefour existant avec virage à gauche de type Michigan, sur le boulevard Bishop Grandin à l'angle du chemin River.





ORIENTATION CLÉ 05

FAVORISER LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

Cette orientation nous guide dans la mise à jour de la carte du camionnage à l'échelle de la ville, et rend le transport de marchandises plus sûr et plus efficace.

Point de mire :

Soutenir les entreprises et l'industrie en améliorant la circulation des marchandises.

Questions à résoudre :

Comment créer un système de transport sûr, efficace et fiable qui soutient les entreprises et l'industrie en termes de déplacement des personnes et des marchandises?

Qu'est-ce que ça signifie?

À Winnipeg, la plupart des marchandises sont transportées par camion; cependant, grâce à sa situation mi-continentale, Winnipeg est également un nœud clé des réseaux transcontinentaux de transport de marchandises, reliant les routes, le rail et le transport aérien. Il existe donc une interaction considérable entre le transport urbain, régional et à longue distance des marchandises dans les rues de la ville. Ça signifie aussi que de nombreux terrains sont utilisés pour le transport de marchandises à Winnipeg et dans les environs, notamment les routes, les gares de triage et l'aéroport.

En 2017, 10 % de tous les emplois à Winnipeg et dans la région environnante se trouvaient dans le secteur du transport et de la logistique, ce qui fait du transport de marchandises un élément clé de la prospérité économique de la région.

Qu'en disent les Winnipegois?

Lors de la participation publique de la Phase 1, les Winnipegois ont fait part de leurs inquiétudes quant à l'exploitation sécuritaire des gros camions dans les rues de la ville. De plus, environ deux tiers ont affirmé qu'ils avaient changé leurs habitudes de magasinage en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, et un tiers a indiqué qu'il s'attendait à ce que les livraisons à domicile ou au travail se poursuivent à l'avenir.



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Le transport des marchandises étant appelé à rester un élément important de l'économie de Winnipeg, le réseau de transport doit continuer à faciliter et à améliorer leur circulation. Les camions devraient rester le principal moyen de transport des marchandises à l'avenir, mais d'autres modes de transport, comme l'avion, le train, les petits camions, les vélos et éventuellement les drones, feront également partie du système de transport des marchandises.

Un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :



STRATÉGIE 1.2

Protéger la viabilité de la circulation des marchandises dans la planification et l'utilisation des sols

Bien que cette stratégie relève de l'orientation clé 1, elle est abordée sous l'angle de la circulation des marchandises. Il s'agit là d'un aspect essentiel de la vie d'une ville, car il contribue à l'emploi de nombreuses personnes et au transport des biens dont nous avons tous besoin chaque jour. Planifier un accueil sûr et efficace des véhicules de transport de marchandises dans les rues de la ville contribuera à réduire les conflits pour tous les usagers de la route.

STRATÉGIE 5.2



Collaborer et coordonner avec les partenaires régionaux pour améliorer la sécurité, l'efficacité, la fiabilité et la planification de la circulation des marchandises

Le transport de marchandises à Winnipeg comporte souvent des points d'expédition ou de réception situés à l'extérieur des limites municipales de la ville, notamment dans les municipalités voisines de la région métropolitaine de Winnipeg.

La constante circulation des marchandises dans la région utilise des routes appartenant à ces municipalités, à la province et à Winnipeg, qui en assurent l'entretien. Alors que l'économie et la population de la ville et de la région continuent de croître, une plus grande coordination entre les administrations est nécessaire pour assurer la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du réseau routier combiné.

STRATÉGIE 5.3



Permettre les innovations des prestataires de services qui améliorent de manière sûre et économique le transport de marchandises sur le « dernier kilomètre »

Le dernier kilomètre du transport de marchandises en milieu urbain correspond à la livraison des marchandises d'un entrepôt à leur destination finale. Il peut s'agir de la partie la plus difficile du trajet en raison de la logistique complexe requise pour livrer les marchandises dans un large éventail de milieux urbains, suburbains et ruraux, avec des réglementations diverses en matière de routes, d'arrêts et de stationnement. À cet égard, l'introduction de possibilités d'améliorer le dernier kilomètre pour les livraisons pourrait rehausser de façon significative l'efficacité du mouvement global des marchandises.

STRATÉGIE 5.4



Donner priorité à la cueillette de données sur les questions liées au fret pour faciliter la prise de décisions et, par la suite, soutenir le développement d'outils analytiques améliorés

Bien qu'une certaine récolte de données ait lieu actuellement pour comprendre la valeur des marchandises transportées par chaque mode et leurs lieux de transport, les efforts de cueillette de données pourraient être étendus pour mieux orienter les améliorations du réseau de transport des marchandises.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 5 :

- Revoir et mettre à jour les plans de cadencement des signaux afin d'améliorer la circulation des marchandises sur les couloirs de la périphérie tout en maintenant un environnement sûr pour les autres usagers.
- Développer un projet pilote de voies réservées aux camions sur un couloir à fort trafic de poids lourds.
- Étudier les possibilités de promouvoir et d'étendre les systèmes de livraison à vélo et à bicyclette électrique.

ORIENTATION CLÉ 06

AMÉLIORER LES POSSIBILITÉS DE TRANSPORT ACTIF

Cette orientation nous guide dans la mise à jour des stratégies pour les piétons et les cyclistes.

Point de mire :

Soutenir la mobilité active.

Questions à résoudre :

Comment faire en sorte que la planification à long terme soit axée sur la durabilité environnementale et la nécessité de nous libérer de notre dépendance collective à l'égard des voitures?

Qu'est-ce que ça signifie?

La mobilité active désigne tout mode de déplacement qui repose principalement sur la force humaine. La marche, le vélo et l'utilisation d'un fauteuil roulant ou d'un appareil de mobilité sont les formes les plus courantes de mobilité active, mais elles peuvent aussi inclure le patin à roulettes, la course, le jogging, la planche à roulettes, la trottinette, la pagaie et le patinage. Permettre aux citoyens d'utiliser le transport actif peut donner lieu à un système de transport plus équilibré et équitable qui contribue à la durabilité, à des investissements rentables dans les infrastructures, à la qualité de vie et à la santé, ainsi qu'au développement économique.

Qu'en disent les Winnipegois?

Lors de la participation publique de la Phase 1, de nombreux Winnipegois ont indiqué que les lacunes du réseau étaient la principale raison pour laquelle ils avaient du mal à se déplacer à vélo dans la ville. La sécurité s'est révélée un autre facteur important dans le choix de ne pas faire de vélo, et beaucoup ont indiqué une préférence pour les aménagements cyclables séparés de la circulation routière.



Comment se traduira concrètement cette orientation clé?

Le Plan d'action sur le changement climatique de Winnipeg a fixé comme objectif de faire en sorte qu'au moins 14 % de tous les déplacements soient effectués par des moyens de transport actifs d'ici 2030. À l'heure actuelle, la plupart des déplacements de moins de cinq kilomètres sont effectués à l'aide d'une automobile personnelle. Il existe donc une grande possibilité d'augmenter le nombre de déplacements effectués à l'aide de transports actifs.

Un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :



STRATÉGIE 6.1

Améliorer la connectivité des réseaux de transport actif

L'expansion et l'amélioration du réseau de trottoirs et de pistes cyclables font partie intégrante des efforts visant à faire du transport actif une option de déplacement plus attrayante, plus confortable et plus sûre à Winnipeg. Il s'agit notamment de relier les allées existantes à de nouvelles liaisons, de fournir des caractéristiques d'accessibilité, et d'améliorer les passages aux obstacles physiques tels que les rivières, les voies ferrées et les routes principales.



STRATÉGIE 6.2

Accroître la commodité et le confort des personnes qui se déplacent par des modes actifs

Pour que la mobilité active soit une option attrayante, elle doit être aussi pratique que possible. L'un des moyens d'y parvenir est d'améliorer les correspondances multimodales afin d'assurer des transitions sans heurts entre les modes de transport actif et les transports en commun. Par exemple, les stationnements de courte et longue durée pour vélos, les stations d'entretien et les vélos en libre-service aux principales destinations contribuent à étendre la portée du transport en commun.



STRATÉGIE 6.3

Rendre les routes plus sûres et accessibles pour les usagers vulnérables

La sûreté et la sécurité sont deux des principaux obstacles qui découragent les citoyens de choisir la marche et le vélo comme modes de déplacement. Pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents mortels liés à la circulation à un niveau systémique, il faut donner la priorité aux usagers vulnérables lors de la planification, de la conception et de la construction des infrastructures, au moyen d'études sur la sécurité des piétons et des cyclistes, d'audits de sécurité routière et de programmes de recherche visant à identifier et à comprendre les problèmes de sécurité et les mesures d'atténuation dans des endroits spécifiques.



STRATÉGIE 6.4

Rendre la marche et le vélo possibles en toutes saisons grâce à une exploitation et un entretien améliorés

Un entretien adéquat, tout au long de l'année, des trottoirs, des pistes cyclables et des installations de transport actif permet aux piétons et aux cyclistes d'accéder en toute sécurité à leurs destinations, quelle que soit la saison.



STRATÉGIE 6.5

Créer des communautés plus dynamiques grâce à des paysages de rue attrayants et des environnements bâtis sains

Winnipeg a toujours été une ville centrée sur l'automobile, avec des modèles de développement suburbain qui ne sont pas propices à la mobilité active. Toutefois, l'introduction de mesures favorisant la marche et le cyclisme pourrait accroître le dynamisme et l'habitabilité des rues, et permettre à tous les résidents d'adopter un mode de vie sain et actif. Cet objectif pourrait être atteint grâce à des politiques qui encouragent la conception durable des nouveaux aménagements, ainsi qu'à des améliorations apportées aux paysages de rue existants.



STRATÉGIE 6.6

Éduquer et sensibiliser la population à la marche et au vélo en tant que modes de déplacement sûrs et attrayants

L'éducation et la sensibilisation assurent que tous les résidents aient une compréhension commune du réseau de transport. Une gamme d'initiatives pourrait contribuer à accroître la sensibilisation aux initiatives de transport actif, augmenter la sécurité des usagers vulnérables, et éduquer les usagers de la route.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 6 :

- Étendre la portée des programmes existants d'éducation du public sur le cyclisme.
 - Réexaminer les critères de priorisation des routes à améliorer dans le réseau de transport actif.
 - Ajouter des infrastructures pour réduire l'exposition des piétons dans les rues (îlots médians, butoirs, synchronisation des feux de circulation) et améliorer le confort (ajout d'arbres, d'ombre, de bancs, etc.).
 - Poursuivre l'amélioration de l'éclairage le long des installations pour piétons et cyclistes dans les passages souterrains existants.
 - Continuer d'affiner et de mettre à jour l'initiative d'amélioration de l'entretien hivernal des voies de transport actif prioritaires dans le cadre de la politique de déneigement et de déverglacage approuvée par le conseil municipal.
- publics de courte et longue durée

ORIENTATION CLÉ 07

RELIER LA VILLE PAR DES TRANSPORTS EN COMMUN FRÉQUENTS ET RAPIDES

Cette orientation nous guide pour veiller à ce que tous les Winnipegois soient bien desservis par les transports en commun.

Point de mire :

Intégrer le Plan directeur du transport en commun de Winnipeg à l'ensemble de la planification du réseau de transport de la ville.

Questions à résoudre :

Comment améliorer les liens entre les quartiers de la ville grâce à un service de transport en commun fréquent, fiable et rapide?

De plus, un certain nombre de stratégies est proposé en appui à cette orientation clé. Les voici :



STRATÉGIE 7.1

Élargir la portée et la commodité des services de la Régie des transports de Winnipeg

À Winnipeg, les endroits ayant accès à un service de transport en commun fréquent se trouvent principalement le long des couloirs urbains et régionaux qui convergent vers le centre-ville. En 2021, toutefois, seulement 15 % de la population et 31 % des emplois sont situés à proximité d'un arrêt de transport en commun à service fréquent, ce qui limite la commodité des services de transport en commun pour de nombreux Winnipegéois. De plus, il existe peu d'options de transport en commun, comme le transport régional ou les stationnements incitatifs, pour les personnes vivant à l'extérieur de la ville qui souhaitent se rendre à Winnipeg. Avec une population régionale en pleine croissance, la prestation de services de transport en commun sera importante pour réduire l'utilisation des véhicules à occupation unique sur le réseau routier de Winnipeg.



STRATÉGIE 7.2

Rendre le transport en commun accessible aux personnes de tous âges et de toutes capacités

La capacité de circuler librement dans la ville pour satisfaire ses besoins quotidiens de déplacement est essentielle pour chaque résident de Winnipeg. Pour la plupart des gens, se rendre à l'épicerie ou chez le médecin peut sembler banal, mais ce n'est pas toujours si simple pour de nombreux membres de notre communauté, dont les personnes âgées et les personnes handicapées. Des services de transport en commun accessibles sont essentiels à un système de transport équitable qui permet à tous de profiter des possibilités offertes par la Ville.





STRATÉGIE 7.3

Simplifier la grille tarifaire et les politiques de la Régie des transports de Winnipeg

La Régie des transports de Winnipeg offre actuellement une variété de tarifs pour différents utilisateurs, comme les jeunes, les personnes âgées, les étudiants de niveau postsecondaire ou les personnes à faible revenu, et pour diverses durées – 24 heures, 3 jours, 5 jours et plus. Cette situation a donné lieu à un système tarifaire complexe qui peut être source de confusion pour les usagers et qui est difficile à administrer. La simplification de la structure tarifaire pourrait réduire les obstacles pour les usagers ainsi que les coûts administratifs.



STRATÉGIE 7.4

Améliorer l'expérience des usagers du transport en commun en le rendant plus prévisible, fiable et confortable

Améliorer la prévisibilité, la fiabilité et le confort du transport en commun peut en faire une option plus attrayante. Qu'il s'agisse d'obtenir les informations dont vous avez besoin pour planifier votre déplacement avec précision ou de faciliter la montée et la descente de l'autobus, ces caractéristiques peuvent rendre l'expérience plus facile et, par conséquent, augmenter le nombre d'usagers.

Exemples d'actions visant à soutenir l'orientation clé 7 :

- Soutenir la mise en place d'un réseau simplifié et plus rectiligne de trajets, reliant les destinations de façon plus directe et offrant une fréquence de service élevée.
- Repérer les endroits en périphérie où un nombre important de navetteurs régionaux entrent dans la ville, et mettre en place une infrastructure de stationnement incitatif correspondante.
- Étendre les limites du service de Winnipeg Transit Plus à l'ensemble de la ville.
- Mettre en place une application mobile pour permettre aux usagers d'accéder plus facilement à l'information sur le transport en commun.



