

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Contexte

La Ville de Winnipeg souhaite construire une infrastructure piétonne et cyclable pour les personnes de tous les âges et de toutes les capacités. L'étude porte sur différentes options de liaisons est-ouest de la passerelle de l'Esplanade Riel et du pont Provencher au sentier polyvalent du passage inférieur de la rue Archibald, au sud de l'avenue Nairn.

Les principaux objectifs de l'étude sont les suivants :

- Tenir compte des besoins de tous les usagers de la route;
- Créer un itinéraire confortable et attrayant;
- Accueillir les usagers de tous âges et de toutes capacités.

Les principaux objectifs de la participation publique sont les suivants :

- S'assurer que les intervenants et le public comprennent bien les intentions et les limites du projet;
- Veiller à ce que les participants voient, dans la mesure du possible, leurs préoccupations, leurs souhaits et leurs besoins reflétés dans le projet final ou, dans le cas contraire, qu'ils en comprennent les raisons.

Participation

Le projet « À pied, à vélo » de Saint-Boniface au centre-ville a été lancé à l'été 2020 avec la phase 1 de la participation publique. Dans cette première phase, la Ville a recueilli des commentaires sur le meilleur endroit pour aménager une piste cyclable dans le quartier, ainsi que les opinions des Winnipegois sur plusieurs sujets liés au transport actif.

Pour lire les principales conclusions de la phase 1, consultez winnipeg.ca/stbonifaceaucentreville.

La phase 2 de la participation publique a été lancée en mai 2022 afin de recueillir des commentaires sur les options préliminaires de tracé et de conception.

Promotion

Les possibilités de participation du public ont fait l'objet d'une promotion à l'aide des méthodes suivantes :

- Page Web de Participe Winnipeg – mise à jour le 12 mai 2022; a fait l'objet de 1 021 consultations
- Annonces dans les journaux *Canstar Community Review East* et *La Liberté* – 18 mai 2022
- Cartes postales expédiées à 2 944 foyers et entreprises de la région – 17 mai 2022
- Remise en main propre de cartes postales à des entreprises locales – 18 mai 2022
- Publications Facebook pour 26 000 abonnés, tout au long du programme
- Communiqué de presse – 12 mai 2022
- Gazouillis sur Twitter pour 78 700 abonnés, tout au long du programme
- Bulletin d'information sur la participation publique de la Ville de Winnipeg pour plus de 3 700 destinataires – 19 mai 2022
- Couverture de CTV News et du *Winnipeg Free Press*

Tableau 1 : Activités de participation publique

Date	Activité	Détails
12 mai au 15 juin 2022	Sondage en ligne	474 répondants (467 en anglais, sept en français)
12 mai au 15 juin 2022	Outil de cartographie en ligne	74 indicateurs par 23 contributeurs
18 mai 2022	Démarchage auprès des entreprises	Remise en main propre d'invitations à des réunions à environ 30 entreprises du boulevard Provencher
26 et 31 mai et 13 juillet 2022	Réunions avec les intervenants	Neuf participants
28 mai et 1 ^{er} juin 2022	Deux « activités éclairs »	51 participants
7 juin 2022	Journée « portes ouvertes » virtuelle	14 participants
24 mai au 27 juin 2022	Communication directe avec les principaux intervenants – écoles	Conversations téléphoniques avec les représentants de deux écoles et une division scolaire

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Ce que nous avons entendu

Nous avons recueilli des commentaires sur trois options de tracé possibles à l'ouest de la rivière Seine, et sur le seul tracé recommandé à l'est de la Seine.

Options de tracé à l'ouest :

- Option A : Boulevard Provencher (comme tracé autonome traversant le quartier)
- Option B : Tracé combiné avec des segments sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boulevard Provencher) et sur la rue Notre-Dame (au nord du boulevard Provencher)
- Option C : Tracé combiné avec des segments sur la rue Dumoulin (au nord du boul. Provencher) et sur l'avenue de la Cathédrale (au sud du boul. Provencher)

Tracé recommandé à l'est de la rivière Seine :

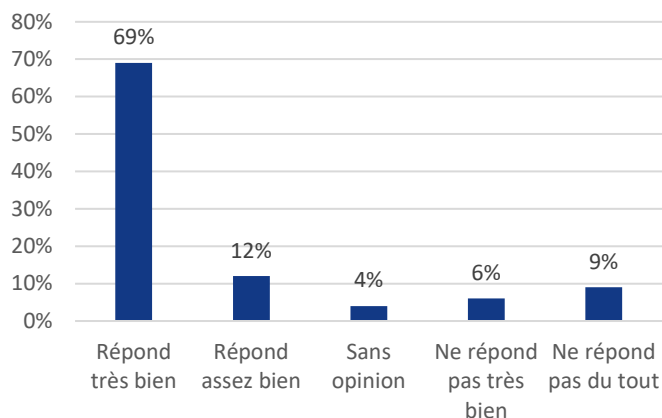
Rue Nadeau/rue Notre-Dame/rue La Flèche/rue La Vérendrye pour rejoindre la rue Archibald

Voici un aperçu de ce que nous avons entendu.

Option A : Boulevard Provencher

La plupart des répondants (69 %) ont indiqué que l'option A répondait très bien à leurs priorités et attentes personnelles, et 12 % ont indiqué qu'elle y répondait assez bien (figure 1).

Figure 1: Option A, boulevard Provencher
468 réponses



Dans l'ensemble, les répondants appuient fortement :

- L'inclusion de pistes cyclables protégées (81 pour cent);
- L'emplacement de l'itinéraire (71 pour cent);
- La connectivité de l'itinéraire au réseau de transport actif (62 pour cent);
- L'accès aux destinations locales (71 pour cent).

Les raisons invoquées sont les suivantes :

- Une barrière physique est nécessaire sur le boulevard Provencher en raison de la vitesse et du type de véhicules;
- Le boulevard Provencher est considéré comme la route la plus directe reliant le centre-ville à Saint-Boniface est et Transcona;
- Les destinations commerciales sont facilement accessibles le long du trajet, ce qui encourage les cyclistes (navetteurs et récréatifs) à faire des emplettes;
- L'itinéraire est bien relié aux autres pistes cyclables.

Bien que la plupart des répondants aient indiqué une nette préférence pour l'option A, certains commentaires ont soulevé les préoccupations suivantes :

- Faire du vélo à proximité d'une circulation dense n'est pas une expérience agréable;
- La bande cyclable traverse plusieurs carrefours où la circulation est dense et les virages nombreux, ce qui crée des points de conflit entre les véhicules et les cyclistes;
- Le caractère du boulevard Provencher sera modifié si le terre-plein central est rétréci.

Option B : Rue Notre-Dame et avenue de la Cathédrale

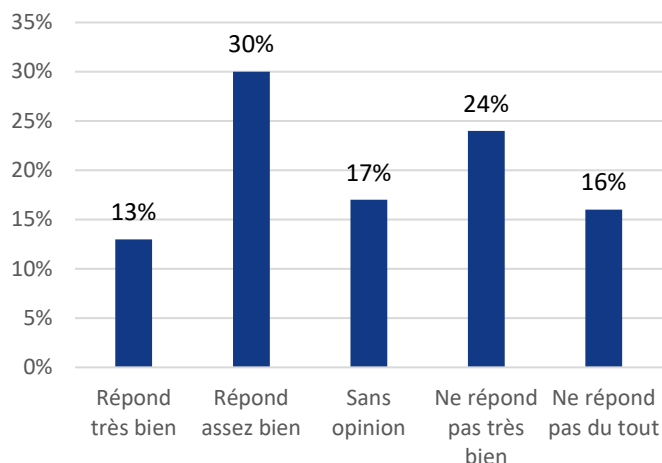
La plupart des répondants (30 pour cent) ont indiqué que l'option B répondait assez bien à leurs priorités et attentes personnelles, et 13 pour cent ont indiqué qu'elle y répondait très bien (figure 2).

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Figure 2 : Option B, rue Notre-Dame et avenue de la Cathédrale
442 réponses



Globalement, les répondants appuient fortement l'inclusion :

- D'une bande cyclable protégée à double sens (40 %);
- D'un couloir vert de quartier (32 pour cent).

Les répondants appuient généralement :

- La connectivité au réseau de transport actif (27 pour cent);
- L'inclusion d'un sentier polyvalent (32 pour cent).

Les répondants n'ont pas d'opinion :

- Sur l'emplacement de l'itinéraire (26 pour cent);
- Sur l'accès aux destinations locales (29 pour cent).

Les principaux thèmes qui ressortent des commentaires sont les suivants :

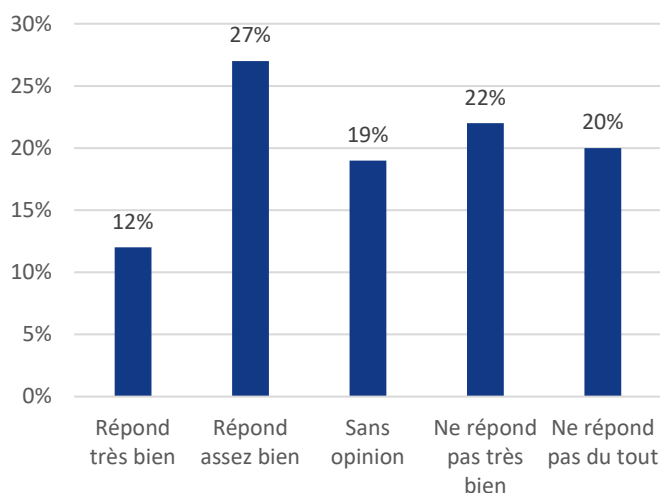
- La rue Notre-Dame est déjà une rue accessible, relativement sûre et paisible, et les dos d'âne proposés aideront à ralentir et à dissuader davantage la circulation automobile;
- La rue Notre-Dame offre un lien direct avec le parc Lagimodière-Gaboury; le tracé se trouve à une courte distance des destinations commerciales du boulevard Provencher;
- L'option B sera plus attrayante pour les cyclistes récréatifs ou vulnérables que l'option A;

- La rue Notre-Dame et l'avenue de la Cathédrale sont toutes deux adaptées aux itinéraires cyclables locaux de Saint-Boniface, mais le boulevard Provencher est privilégié comme itinéraire de navette à travers Saint-Boniface et pour accéder aux destinations commerciales.

Option C : Rue Dumoulin et avenue de la Cathédrale

La plupart des répondants (27 pour cent) ont indiqué que l'option B répondait assez bien à leurs priorités et attentes personnelles, et 12 pour cent ont indiqué qu'elle y répondait très bien (figure 3).

Figure 3 : Option C, rue Dumoulin et avenue de la Cathédrale
427 réponses



Globalement, les répondants appuient fortement l'inclusion :

- D'une bande cyclable protégée à double sens (35 %)

Les répondants appuient généralement l'inclusion :

- D'un couloir vert de quartier (35 pour cent);
- D'un sentier polyvalent (35 pour cent).

Les répondants n'ont pas d'opinion :

- Sur l'emplacement de l'itinéraire (24 pour cent);
- Sur la connectivité globale du tracé (33 pour cent);
- Sur l'accès aux destinations locales (30 pour cent).

Les principaux thèmes qui ressortent des commentaires sont les suivants :

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

- L'avenue de la Cathédrale et la rue Dumoulin sont actuellement des rues accessibles, relativement sûres et paisibles en l'état;
- La rue Dumoulin n'étant située qu'à une rue au nord du boulevard Provencher, elle n'est pas trop éloignée des destinations commerciales;
- L'option C améliorera le cyclisme à Saint-Boniface, mais moins pour les navetteurs;
- La rue Dumoulin n'offre pas une connectivité adéquate avec d'autres pistes cyclables;
- Une infrastructure supplémentaire n'est peut-être pas nécessaire, car Dumoulin est une rue plutôt paisible;
- Les pistes cyclables doivent se trouver sur les rues de destination et non à côté.

Critères d'évaluation

Pour aider à déterminer l'itinéraire à l'ouest de la rivière Seine, les répondants au sondage ont été priés de classer les critères sur lesquels la Ville se basera pour évaluer chaque option.

Tableau 2 : Critères d'évaluation

Critère	Rang moyen* (sur 8)
Connectivité de l'itinéraire	6,51
Demande des utilisateurs	6,28
Confort et sécurité	6
Conflits et mesures d'atténuation	4,7
Incidences (véhicules, stationnement)	3,56
Contexte et appui communautaire	3,32
Exploitation et entretien	3,3
Coût et constructibilité	2,47

*Le critère qui récolte le rang moyen le plus élevé est l'option préférée (la cote de 8 représente la préférence absolue).

Nombre total de réponses : 420

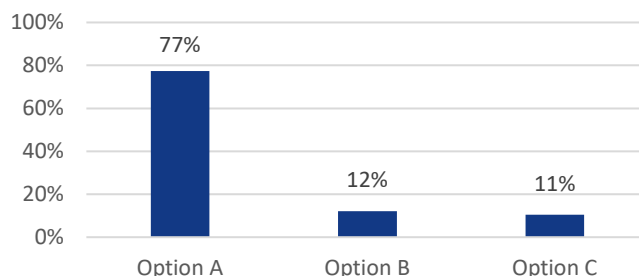
Itinéraire généralement privilégié

Les répondants ont été priés d'indiquer l'itinéraire qu'ils préfèrent dans l'ensemble, compte tenu que chaque option présente des avantages et des inconvénients pour différents types de cyclistes (par ex. navetteurs vs récréatifs) (figure 4).

Figure 4 : Itinéraire privilégié n° 1

425 réponses

Chaque tracé offre divers avantages pour différents cyclistes. Par conséquent, lequel préférez-vous?



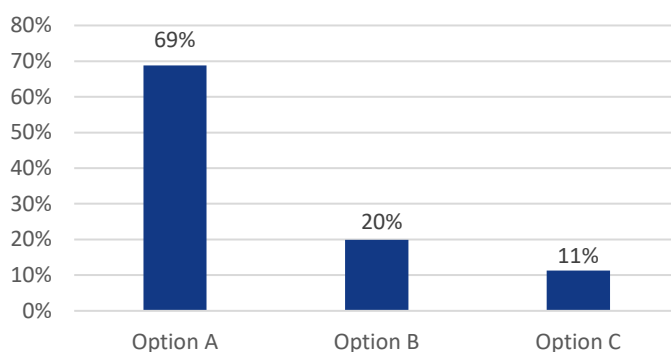
Soixante-dix-sept pour cent des répondants préfèrent l'option A, car elle permettrait aux navetteurs de se rendre au centre-ville ou d'en revenir en toute sécurité et aux cyclistes de gagner leurs destinations le long du boulevard Provencher.

On a aussi demandé aux répondants d'indiquer le tracé qu'ils préfèrent dans l'ensemble, compte tenu que le calendrier de construction dépendra de l'option recommandée (figure 5).

Figure 5 : Itinéraire privilégié n° 2

421 réponses

Chaque tracé présente un calendrier de construction distinct. Par conséquent, lequel préférez-vous?



Soixante-neuf pour cent des répondants affirment préférer l'option A, même si les travaux de construction pour les options B et C pourraient débuter immédiatement, ce qui n'est pas le cas pour l'option A.

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Réflexions sur le tracé recommandé à l'est de la Seine

Les principaux thèmes qui ressortent des commentaires concernant le tracé recommandé pour l'est, qui relie les rues Nadeau, Notre-Dame, Laflèche et La Vérendrye à la rue Archibald, sont les suivants :

- Ce secteur est relativement sûr et paisible pour faire du vélo, et les améliorations proposées bonifieront encore l'expérience cycliste;

- Le tracé assure une bonne connectivité avec le couloir vert Northeast Pioneers et Transcona;
- Le phasage distinct pour les vélos aux feux de circulation à l'angle de la rue Mission et de la rue La Vérendrye améliorera la visibilité des cyclistes au carrefour.

Comment les commentaires ont été pris en compte

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Option A : Boulevard Provencher	
Cette option offre un trajet direct entre le centre-ville et l'est de Saint-Boniface et Transcona, ainsi qu'un accès direct aux destinations commerciales.	Le caractère direct du tracé et l'accès aux destinations commerciales ont été pris en compte dans l'évaluation et le choix de cette option comme tracé proposé.
Les bandes cyclables protégées procurent un sentiment de sécurité face aux véhicules rapides et imposants qui circulent sur le boulevard Provencher	L'avantage en termes de sécurité des bandes cyclables protégées a été pris en compte dans l'évaluation et le choix de cette option comme tracé proposé.
La bande cyclable traverse un grand nombre d'intersections où les véhicules tournent, ce qui crée des conflits entre véhicules et cyclistes.	Les endroits où la bande cyclable traverse des intersections et des points d'accès ont été examinés afin de s'assurer qu'il existe des lignes de visibilité adéquates. Des éléments de protection aux intersections (passages en retrait, marquages au sol, signalisation, îlots d'angles surélevés, signalisation pour les vélos, sas vélo, etc.) ont été intégrés dans la conception proposée pour accroître la sécurité des cyclistes.
Le caractère du boulevard Provencher sera modifié si le terre-plein central est rétréci et si les éléments existants du paysage de rue (par exemple, les arbres du terre-plein, le panneau de bienvenue de l'avenue Taché et le soldat tombé au champ d'honneur en face du Club belge) sont touchés.	La conception proposée a été élaborée de façon à ce que le terre-plein central soit le moins perturbé possible. Le nombre d'arbres à enlever a été réduit de huit (8) à quatre (4) et le soldat tombé au champ d'honneur en face du Club belge ne sera pas touché. Le panneau de bienvenue sur l'avenue Taché devra être déplacé ou modifié en raison de l'ajout de pistes cyclables sur Provencher, mais la Ville travaillera avec la ZAC Provencher pour trouver une solution.
Les répondants préfèrent en majorité l'option A, même si la construction ne peut pas être entreprise immédiatement.	L'équipe de l'étude en a tenu compte dans le choix de cette option comme tracé proposé. La conception propose deux phases de mise en œuvre pour le boulevard Provencher, ce qui procure une certaine marge de manœuvre si les budgets futurs permettent d'élargir le pont de la rivière Seine (ce qui représente un coût important pour le projet). La phase 1 comprend la construction de bandes cyclables protégées sur le boulevard Provencher depuis l'avenue Taché jusqu'aux promenades de la rivière Seine, tandis que la phase 2 comprend l'élargissement du pont de la rivière Seine et la construction de pistes polyvalentes pour relier les bandes cyclables protégées de la phase 1 à la rue Nadeau.
Option B : Rue Notre-Dame et avenue de la Cathédrale	

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
La rue Notre-Dame et l'avenue de la Cathédrale sont relativement sûres et calmes, de sorte qu'il n'est pas prioritaire d'investir dans une infrastructure cyclable sur ces itinéraires.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé B proposée n'a pas été retenue.
La rue Notre-Dame offre une bonne liaison avec le parc Lagimodière-Gaboury, à l'est, et avec le parc Joseph-Royal, à l'ouest.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé B proposée n'a pas été retenue.
L'avenue de la Cathédrale offre une bonne liaison avec l'avenue Taché, mais une liaison sous-optimale avec la rue Des Meurons.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé B proposée n'a pas été retenue.
L'option B n'est pas très demandée comme itinéraire de navettage traversant Saint-Boniface, mais constitue un bon itinéraire local pour les déplacements à Saint-Boniface.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé B proposée n'a pas été retenue.
L'option B compléterait l'option A. En effet, des fonds sont disponibles pour construire l'option B dès maintenant et, si l'option A était construite, l'option B pourrait continuer à servir d'itinéraire cyclable local.	La présente étude ne propose qu'une seule rue cyclable est-ouest dans le nord de Saint-Boniface (option A); toutefois, il en sera fait mention dans le rapport final en vue d'un examen ultérieur.
Option C : Rue Dumoulin et avenue de la Cathédrale	
La rue Dumoulin et l'avenue de la Cathédrale sont relativement sûres et calmes, de sorte qu'il n'est pas prioritaire d'investir dans une infrastructure cyclable sur ces itinéraires.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé C proposée n'a pas été retenue.
La rue Dumoulin n'est pas bien reliée au parc Lagimodière-Gaboury à l'extrémité est ni au parc Joseph-Royal à l'extrémité ouest.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé C proposée n'a pas été retenue.
Les cyclistes peuvent accéder au boulevard Provencher pour s'arrêter et magasiner puisque la rue Dumoulin n'est qu'à un pâté de maisons au nord du boulevard Provencher.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé C proposée n'a pas été retenue.
L'avenue de la Cathédrale offre une bonne liaison avec l'avenue Taché, mais une liaison sous-optimale avec la rue Des Meurons.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé C proposée n'a pas été retenue.
L'option C n'est pas très demandée comme itinéraire de navettage traversant Saint-Boniface, mais constitue un bon itinéraire local pour les déplacements à Saint-Boniface.	L'évaluation des options en a tenu compte. L'option de tracé C proposée n'a pas été retenue.
L'option C compléterait l'option A. En effet, des fonds sont disponibles pour construire l'option C dès maintenant et, si l'option A était construite, l'option C pourrait continuer à servir d'itinéraire cyclable local.	La présente étude ne propose qu'une seule rue cyclable est-ouest dans le nord de Saint-Boniface (option A); toutefois, il en sera fait mention dans le rapport final en vue d'un examen ultérieur.
Critères d'évaluation	
La connectivité du tracé (à quel point il sera direct et continu), la demande des usagers (à quel point le tracé se connectera aux destinations clés), et le confort et la sécurité (à quel point il sera attrayant et sûr) ont été retenus comme les critères les plus importants pour l'évaluation des options de tracé à l'ouest de la rivière Seine.	La pondération des critères d'évaluation a été ajustée en fonction des commentaires du public. L'évaluation des tracés a été effectuée en utilisant cette nouvelle pondération, ce qui a conduit au choix de l'option A : le boulevard Provencher comme tracé proposé.
Tracé proposé à l'est	

« À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 2 – Résumé de la participation publique

Novembre 2022

Ce que nous avons entendu	Comment nous en avons tenu compte
Le tracé proposé à l'est de la rivière Seine permettra d'améliorer l'expérience cycliste entre le parc Lagimodière-Gaboury et la rue Archibald, ainsi que la connectivité avec le couloir vert Northeast Pioneers.	Le tracé proposé à l'est a été incorporé dans la conception préliminaire.

Prochaines étapes

La deuxième phase de la participation publique a aidé l'équipe du projet à comprendre les préférences relatives aux options préliminaires de tracé et de conception.

Les commentaires recueillis au cours de la phase 2 serviront à évaluer les trois options à l'ouest de la rivière Seine, afin de déterminer le tracé recommandé pour relier la passerelle de l'Esplanade Riel/pont Provencher à la Seine et d'affiner la conception qui sera finalement recommandée. Les commentaires sur le tracé recommandé à l'est de la Seine permettront d'affiner la conception proposée. Les itinéraires recommandés, à l'ouest et à l'est de la rivière Seine, seront présentés au public lors de la phase 3 de la participation publique.

Annexes

- Annexe A – Résultats de la cartographie en ligne
- Annexe B – Compte-rendu des réunions avec les intervenants
- Annexe C – Notes sur les discussions avec les intervenants de la zone d'amélioration commerciale (ZAC) Provencher
- Annexe D – Résultats du sondage en ligne (anglais)
- Annexe E – Résultats du sondage en ligne (français)