

Contexte

La Ville de Winnipeg s'est engagée à construire une infrastructure piétonne et cyclable pour les personnes de tous les âges et de toutes les capacités. Prenant appui sur les stratégies pour les piétons et les cyclistes approuvées par le conseil municipal, ce projet s'est penché sur différentes options pour améliorer les choix de déplacement, l'accessibilité et les liaisons est-ouest de la passerelle de l'Esplanade Riel et du pont Provencher à la piste polyvalente du passage inférieur de la rue Archibald, au sud de l'avenue Nairn.

Participation

La phase 1 de la participation publique a eu lieu à l'été 2020 pour recueillir des commentaires sur le meilleur endroit pour un itinéraire cyclable à travers la zone et sur plusieurs autres sujets liés au transport actif.

La phase 2 de la participation publique a eu lieu au printemps 2022 pour recueillir des commentaires sur les options préliminaires de tracé et de conception. Sur la base des commentaires reçus, le boulevard Provencher a été sélectionné comme itinéraire préféré et le projet a été affiné.

On peut consulter les principales conclusions des phases 1 et 2 ici : winnipeg.ca/stbonifaceaucentreville

La phase 3 de la participation publique a eu lieu au milieu de l'année 2023 et a permis de recueillir des commentaires sur la conception proposée. Le **tableau 1** offre une liste détaillée des possibilités de participation du public à la phase 3.

Tableau 1 : Possibilités de participation du public, phase 3

Date	Activité	Détails
6 juin au 7 juillet 2023	Sondage en ligne	943 réponses (939 en ligne, 4 sur papier)
20 et 21 juin 2023	Rencontres virtuelles des parties prenantes	16 participants – Notes et liste des organisations à l'annexe C
22 juin 2023	Événement portes ouvertes (en personne)	55 participants – Panneaux d'information (ou liens vers ces panneaux) à l'annexe D. Commentaires à l'annexe E.
7 au 27 juin 2023	Correspondance par courriel	Cinq courriels reçus

Promotion

Les possibilités de participation du public à la phase 3 ont fait l'objet d'une promotion à l'aide des méthodes suivantes :

- Communiqué de la Ville de Winnipeg – 6 juin 2023
- Courriel à 182 abonnés anglophones et 9 abonnés francophones aux mises à jour du projet – 6 juin 2023
- Bulletin d'information de Participe Winnipeg pour plus de 5 227 destinataires – 14 juin 2023
- Invitations aux rencontres des parties prenantes envoyées par courriel à 37 groupes intéressés, et remises en mains propres à 55 entreprises locales – 7 juin 2023
- Cartes postales expédiées à 2 760 foyers et entreprises de la zone étudiée – 7 juin 2023
- Cartes postales distribuées à la Bibliothèque de Saint-Boniface, à l'Hôtel de ville de Saint-Boniface, au kiosque de Tourisme Riel sur l'Esplanade Riel (pont Provencher), à la boutique du Musée de Saint-Boniface, à l'Université de Saint-Boniface, au Centre Culturel Franco-Manitobain et à La Belle Baguette
- Page Web du projet de Participe Winnipeg – mise à jour le 6 juin 2023; 3 500 consultations en deux mois
- Annonces dans les journaux *Canstar Community Review East* et *La Liberté* – 7 juin 2023
- Publications Facebook pour 37 381 abonnés – 6, 10, 20 et 22 juin, et 4 juillet 2023
- Publications Twitter (X) pour 199 117 abonnés – 6, 10, 20 et 22 juin, et 4 juillet 2023
- Couverture médiatique de CBC, ICI Radio-Canada, et *Canstar – East Edition* – 7 au 21 juin 2023

Leçons à retenir

Après trois années de dialogue avec la collectivité, la dernière phase de la participation publique est celle qui a attiré le plus grand nombre de participants (voir **tableau 2**).

La bande cyclable protégée sur le boulevard Provencher a été perçue comme une amélioration sur le plan de la sécurité. Les participants ont également estimé qu'elle favoriserait les déplacements à pied et à vélo.

Nous avons demandé aux personnes interrogées de nous faire part de leurs préoccupations spécifiques concernant la conception. La façon dont les commentaires ont été pris en compte apparaît dans le **tableau 2**. Les préoccupations suivantes ont été soulevées :

- Le rétrécissement du terre-plein sur le boulevard Provencher et ses conséquences sur les arbres et le

- panneau de bienvenue;
- L'accessibilité du trottoir avec l'ajout d'une bordure entre les voies pour véhicules et les voies pour vélos;
- Les transitions entre les différentes configurations de voies cyclables et les risques de confusion;
- Le manque de connectivité avec les voies de transport actif existantes;
- L'utilisation de mesures de modération de la circulation (ralentisseurs) dans les couloirs verts de quartier et l'absence d'infrastructures cyclables protégées;
- Les zones de la conception qui mélangent les cyclistes avec les piétons (pistes polyvalentes) ou les véhicules (couloirs verts de quartier).
- La rareté des points d'embarquement accessibles limite l'accès pour les personnes qui en ont besoin.

Ce que nous avons entendu

Groupes de parties prenantes

Les parties prenantes nous ont donné leur avis sur la conception à la faveur de deux rencontres. Les points ci-dessous décrivent les principaux thèmes abordés. Un résumé complet des comptes rendus des réunions des parties prenantes est joint à l'**annexe C**.

Effets sur les entreprises locales

- La conception créerait un environnement plus accueillant, accessible et sûr pour les cyclistes et les piétons.
- Les bandes cyclables feraient tampon entre les piétons et les véhicules en mouvement.
- Certaines personnes pensent que l'aménagement aurait un effet positif sur les entreprises locales en attirant plus de monde sur le boulevard Provencher. D'autres estiment qu'elle aurait un effet négatif en raison de la perte de places de stationnement sur rue.
- La perte de cinq places de stationnement sur le côté nord du boulevard Provencher inquiète.
- Pour s'aligner sur le [nouveau réseau de transport en commun principal](#), le projet prévoit la suppression des arrêts d'autobus de la rue Saint-Joseph et de la rue Des Meurons, ce qui préoccupe les entreprises voisines.

Accessibilité

- La bordure ajoutée entre le stationnement et la bande cyclable dans les zones où elle n'est pas surélevée crée un obstacle supplémentaire pour les personnes ayant des problèmes d'accessibilité qui tentent de passer de leur véhicule au trottoir.

- Les emplacements des points d'embarquement accessibles ont été basés sur les données de [Winnipeg Transit Plus](#). Il est demandé que ces emplacements soient établis en consultation avec les personnes handicapées pour déterminer où et comment elles préfèrent entrer dans le quartier.

Terre-plein central

- Le rétrécissement du terre-plein entraînerait la perte d'arbres et limiterait l'espace pour les sculptures de neige et l'art public le long du terre-plein central.
 - Cela pourrait affecter négativement le caractère du secteur.
- Les arbres de rue sont une richesse pour la collectivité et doivent être protégés dans toute la mesure du possible.
- Le déplacement proposé du panneau de bienvenue suscite des préoccupations. S'il faut le déplacer, cela doit être fait en collaboration avec la zone d'amélioration commerciale (ZAC) de Provencher.

Conception de l'intersection

- On demande d'envisager l'aménagement de zones avancées pour cyclistes à l'intersection du boulevard Provencher et de la rue Aulneau.
- On demande de revoir le rayon de braquage à l'angle du boulevard Provencher et de la rue Thibault.

Connectivité

- L'aménagement contribuerait à améliorer la connectivité des piétons et des cyclistes avec les quartiers avoisinants, La Fourche et le centre-ville.
- La conception améliorerait la connectivité pour les enfants et les parents qui se rendent aux écoles locales à pied ou à vélo.
- Certaines personnes estiment que la conception manque de connectivité avec d'autres bandes cyclables.
- Des bandes cyclables le long d'une grande artère comme Provencher obtiennent un appui fervent.

Autres préoccupations

- La sécurité des piétons qui doivent traverser la bande cyclable pour passer de la voie de stationnement au trottoir pourrait être compromise.
- On s'inquiète du rétrécissement proposé des voies de circulation des véhicules à 3,35 m et de ses conséquences sur la circulation des camions.

- Une objection à l'aménagement de bandes cyclables est qu'elles seraient sous-utilisées.
- Le déblaiement de la neige pourrait se révéler problématique le long du boulevard.

Portes ouvertes



Nous avons organisé un événement portes ouvertes pour le grand public. L'assistance s'est entretenue avec l'équipe du projet et ajouté des commentaires sur des cartes et des tableaux de présentation à l'aide de notes autocollantes. Nous avons recueilli et analysé 100 commentaires sur les notes autocollantes.

On lira ci-dessous un résumé des thèmes clés et des exemples de commentaires recueillis à cette occasion. Les commentaires sur les tableaux et les cartes sont reproduits à l'**annexe E**.

Transport actif : Infrastructure et conception

- Il faut davantage de places de stationnement pour les vélos le long de l'itinéraire.
- Le nivellement et le drainage sont requis pour éviter les accumulations d'eau le long des bandes cyclables.
- Il faut améliorer l'entretien et le drainage des pistes existantes dans les quartiers environnants.
- Une piste polyvalente qui mêle les piétons et les cyclistes pose des problèmes de sécurité.

Sécurité et conception des intersections

- Il faudrait surélever les bandes cyclables, au moins aux intersections, pour aider à l'apaisement de la circulation.
- Améliorer les intersections pour les piétons et les cyclistes en allongeant les temps de traversée, en veillant à ce que les signaux de traversée soient coordonnés pour les cyclistes et en automatisant ces signaux. Mettre en place un feu de circulation complet à l'angle du boulevard Provencher et de la rue Nadeau et prioriser la sécurité des piétons et des cyclistes (pas

de virage à droite pour les véhicules à un feu rouge, demi-signal pour les piétons et les cyclistes).

Aménagement des rues et des terre-pleins

- On s'inquiète de la perte d'arbres due au rétrécissement du terre-plein le long du boulevard Provencher.
- On s'oppose au rétrécissement du terre-plein.
- On souhaite conserver le panneau de bienvenue à son emplacement actuel.

Connectivité

- On souhaite une meilleure connectivité entre le tracé proposé et les pistes de transport actif existantes.
- On suggère de remplacer le couloir vert de quartier proposé par une bande cyclable protégée plus directe sur Provencher jusqu'à la rue Archibald.

Autres commentaires

- 28 % des commentaires écrits sur des notes autocollantes expriment un soutien général à la conception et au tracé. Une petite minorité (3 %) aimerait que l'itinéraire soit déplacé du boulevard Provencher vers une rue secondaire.
- Le boulevard Provencher ne devrait pas être une route pour camions.
- On souhaite une inclusion et une consultation locale accrues dans le processus de participation publique.
- L'installation de ralentisseurs le long de la composante du couloir vert de quartier obtient des appuis mais soulève des objections.

Sondage en ligne

Un sondage en ligne a été mené pour recueillir les réactions des personnes interrogées sur la conception proposée. Le sondage s'articulait autour des quatre sections de la conception proposée, chacune comprenant un type différent d'infrastructure cyclable pour répondre aux besoins particuliers à chaque endroit le long de l'itinéraire (voir la [page Web du projet](#)) :

- Des bandes cyclables protégées à sens unique des deux côtés du boulevard Provencher, de l'avenue Taché à la rue Des Meurons.

- Des voies cyclables protégées à double sens sur le côté nord du boulevard Provencher, de la rue Des Meurons à la rivière Seine.
- Des pistes polyvalentes sur le côté sud du boulevard Provencher à l'est de la rue Des Meurons et sur le côté nord du boulevard Provencher au-dessus du pont de la rivière Seine.
- Des couloirs verts de quartier sur les rues Nadeau, Notre-Dame, La Flèche et La Vérendrye.

Le sondage a permis de recueillir des commentaires sur la manière dont chacune des quatre sections de la conception répond aux objectifs du projet, améliore la sécurité des transports actifs et encourage les gens à marcher ou à faire du vélo.

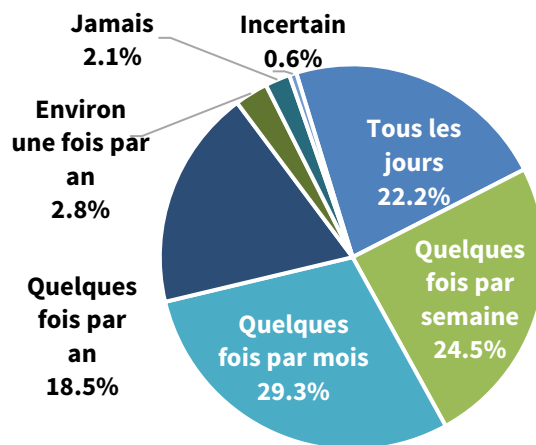
On lira ci-dessous les principales conclusions tirées de chaque question. Un résumé complet du sondage est joint à l'**annexe F**.

Utilisation de la voie

Nous avons demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence elles empruntent le boulevard Provencher de l'avenue Taché à la rue Archibald au sud de l'avenue Nairn. Les réponses (illustrées dans la **figure 1** ci-dessous) montrent que la majorité (29 %) utilise le boulevard Provencher quelques fois par mois, d'autres quelques fois par semaine (25 %) ou quotidiennement (22 %).

Figure 1 : Utilisation de la voie

À quelle fréquence empruntez-vous le boulevard Provencher de l'avenue Taché à la rue Archibald au sud de l'avenue Nairn?



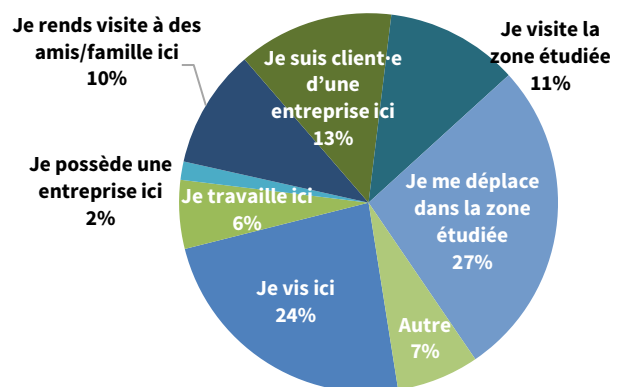
Total des réponses : 939

Lien avec le secteur

Comme l'illustre la **figure 2**, quand on leur demande quel est leur lien principal avec la zone étudiée, la plus grande proportion de personnes interrogées répondent qu'elles « se déplacent dans le secteur » (27 %). La deuxième plus forte proportion déclare qu'elle « vit dans le secteur » (24 %).

Figure 2 : Lien avec le secteur

Quel est votre lien principal avec la zone étudiée?



Total des réponses : 769

Le résumé du sondage (**annexe E**) contient des données démographiques supplémentaires sur les personnes qui y ont répondu.

Prise en compte des priorités

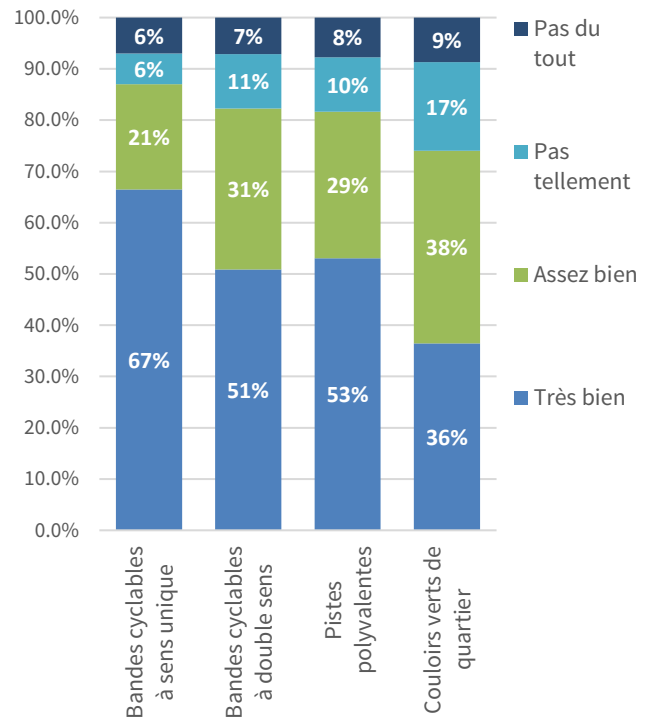
Nous avons demandé aux personnes interrogées dans quelle mesure elles pensaient que chaque segment de la conception répondrait aux priorités de l'étude : 1) prendre en compte les besoins de tous les usagers de la voie; 2) créer un itinéraire confortable et attrayant; 3) répondre aux besoins des usagers de tous âges et de toutes capacités.

La **figure 3** montre dans quelle mesure les personnes interrogées pensent que les différents segments de la conception répondront aux priorités de l'étude.

La plupart des personnes interrogées pensent que les bandes cyclables à sens unique (67 %), les bandes cyclables à double sens (51 %) et les pistes polyvalentes (53 %) répondent « très bien » aux priorités du projet à l'étude. Les bandes cyclables à sens unique ont obtenu le score le plus élevé, avec une moyenne combinée de 88 % des personnes interrogées qui ont estimé que cette section de l'itinéraire et sa conception répondaient « très bien » ou « assez bien » aux priorités. Le score moyen a diminué pour les trois sections suivantes de l'itinéraire, avec seulement 36 % des personnes interrogées qui ont indiqué que les couloirs verts de quartier répondaient « très bien » aux priorités du projet à l'étude. (voir la **figure 3**)

Figure 3 : Prise en compte des priorités

Dans quelle mesure pensez-vous que l'itinéraire et les caractéristiques de conception répondent à chacune des priorités du projet à l'étude?



Total des réponses : bandes cyclables à sens unique, 861; bandes cyclables à double sens, 812; pistes polyvalentes, 788; couloirs verts de quartier, 775

Sécurité accrue pour les cyclistes et les piétons

Nous avons demandé aux personnes interrogées si elles pensaient que la conception rendrait la zone plus sûre pour les cyclistes et les piétons. La **figure 4** montre la répartition des réponses entre les quatre types d'infrastructures. 84 % des personnes interrogées ont indiqué que les bandes cyclables à sens unique augmenteraient la sécurité des cyclistes et des piétons, suivies de près par les pistes polyvalentes (78 %) et les bandes cyclables à double sens (77 %).

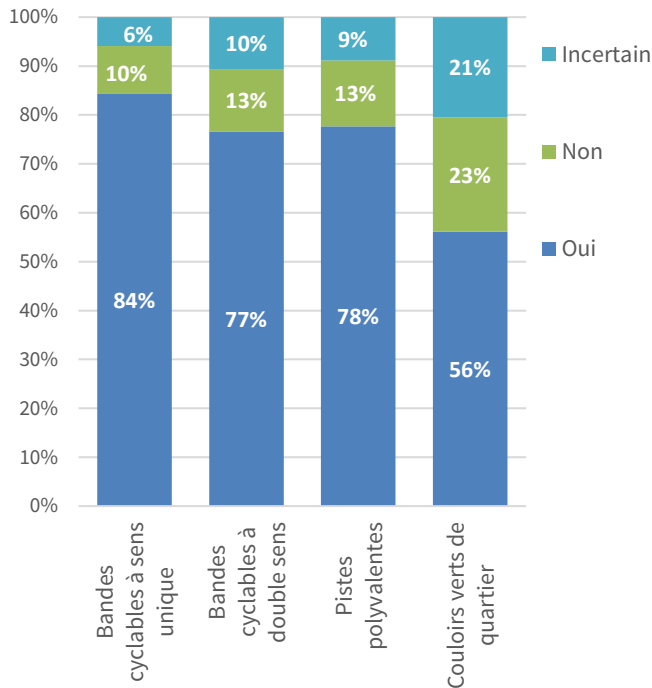
PROJET « À PIED, À VÉLO » DE SAINT-BONIFACE AU CENTRE-VILLE

Phase 3 – Résumé de la participation publique



Figure 4 : Sécurité accrue pour les cyclistes et les piétons

Pensez-vous que l'itinéraire proposé et ses caractéristiques rendraient la zone plus sûre pour les cyclistes et les piétons?



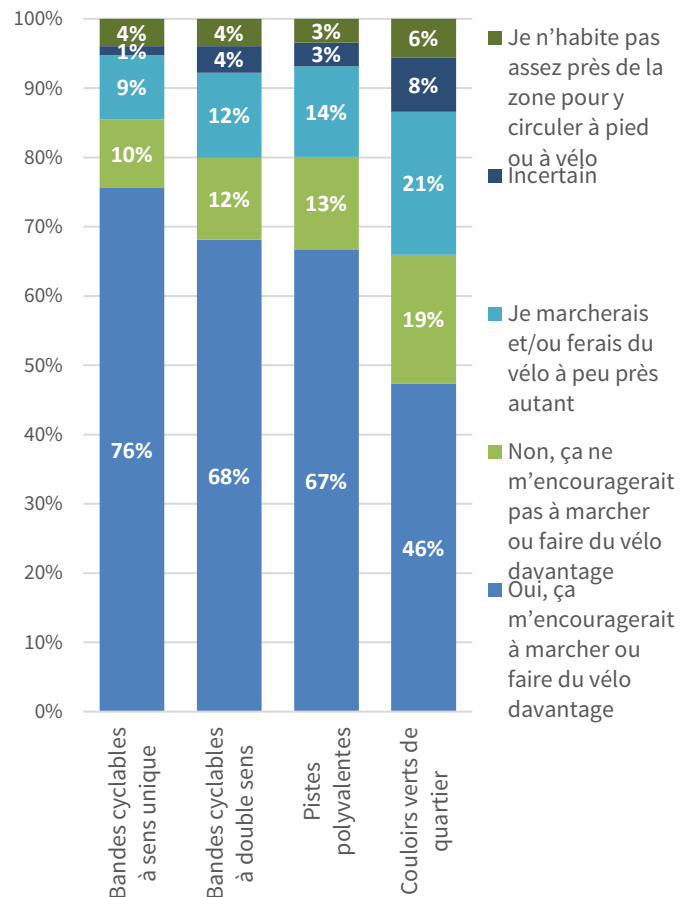
Total des réponses : bandes cyclables à sens unique, 861; bandes cyclables à double sens, 812; pistes polyvalentes, 788; couloirs verts de quartier, 775.

Encourager la marche et le vélo

Nous avons demandé aux personnes interrogées si elles pensaient que les changements proposés les encourageraient à marcher ou à faire du vélo plus souvent le long du boulevard Provencher et dans les environs. Leurs réponses apparaissent à la **figure 5**. 76 % des personnes interrogées ont déclaré que la bande cyclable à sens unique les encouragerait à marcher ou à faire du vélo plus souvent. Tandis que seulement 46 % des personnes interrogées pensent que les couloirs verts de quartier les encourageraient à marcher ou à faire du vélo plus souvent.

Figure 5 : Encourager la marche et le vélo

Pensez-vous que les changements proposés vous encourageraient à marcher ou à faire du vélo plus souvent le long du boulevard Provencher et dans les environs?



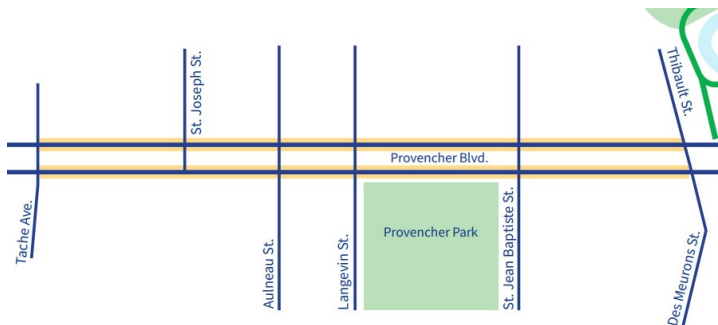
Total des réponses : bandes cyclables à sens unique, 861; bandes cyclables à double sens, 812; pistes polyvalentes, 788; couloirs verts de quartier, 775.

Les personnes qui ont répondu au sondage pouvaient aussi laisser des commentaires pour mieux expliquer les raisons de leurs sentiments. Les commentaires ont été analysés afin d'en dégager des thèmes. Ces thèmes sont décrits dans les sections ci-dessous.

Bandes cyclables protégées à sens unique

Les bandes cyclables protégées à sens unique, qui constituent l'une des quatre sections de l'itinéraire global proposé, seraient situées de part et d'autre du boulevard Provencher, de l'avenue Taché à la rue Des Meurons, comme l'illustre la **figure 6**.

Figure 6 : Emplacement proposé des bandes cyclables protégées à sens unique



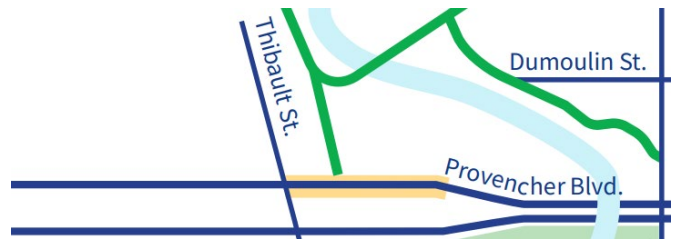
Parmi les commentaires relatifs aux bandes cyclables protégées à sens unique, 69 % étaient généralement favorables à l'amélioration de l'infrastructure cyclable. D'autres commentaires portent sur les points suivants :

- La conception est globalement une amélioration de la sécurité et de l'accessibilité actuelles pour le transport actif dans la zone;
- Toutefois, la conception des intersections pose des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes et devrait inclure des avancées de trottoir sur les voies de stationnement et des restrictions pour les véhicules tournant à droite aux feux rouges;
- Cinq pour cent des commentaires expriment une opposition au rétrécissement du terre-plein central et à ses conséquences sur les arbres;
- La plupart de ces commentaires émanent de personnes favorables à l'ajout de bandes cyclables, qui demandent que l'espace nécessaire à cet effet soit pris sur les voies de circulation automobile existantes.

Bandes cyclables protégées à double sens

La conception comprend une bande cyclable protégée à double sens sur le côté nord du boulevard Provencher, de la rue Des Meurons jusqu'à la rivière Seine (voir la **figure 7**).

Figure 7 : Emplacement proposé des bandes cyclables protégées à double sens



Parmi les commentaires relatifs aux bandes cyclables protégées à double sens, 57 % ont exprimé leur soutien aux bandes cyclables. D'autres commentaires clés ont été formulés :

- On craint des problèmes de sécurité et de la confusion liée à la transition entre les bandes cyclables à sens unique et les bandes à double sens, qui risque de créer des conflits entre les cyclistes et les piétons;
- Les bandes cyclables à sens unique sont favorisées parce qu'elles sont cohérentes dans l'ensemble de la conception.

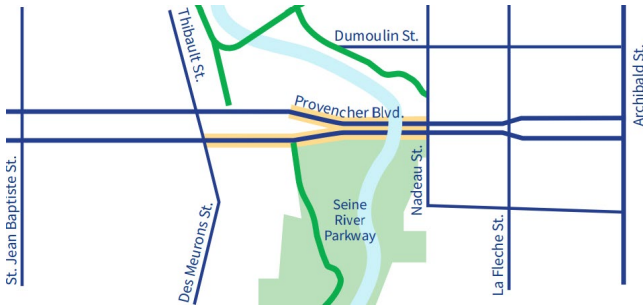
Pistes polyvalentes

Une piste polyvalente est proposée pour se connecter au côté est de la bande cyclable protégée à double sens du côté nord du boulevard Provencher, et à la bande cyclable protégée à sens unique du côté sud du boulevard Provencher, à partir de la rue Des Meurons (voir la **figure 8**). La piste polyvalente est un moyen d'accommoder à la fois les cyclistes et les piétons là où l'espace est insuffisant pour une bande cyclable et un trottoir.

Figure 8 : Emplacement proposé des pistes polyvalentes

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

Phase 3 - Résumé de la participation publique



Les commentaires spécifiques à la piste polyvalente sont globalement favorables à l'amélioration de l'infrastructure cyclable (65 %). D'autres commentaires étaient particulièrement axés sur les questions de sécurité :

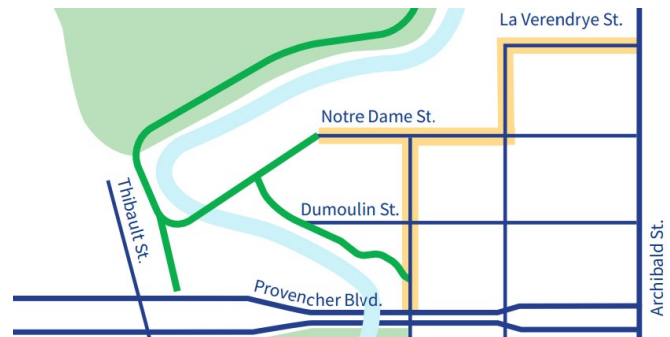
- On se réjouit de disposer d'une option plus sûre pour traverser le pont et d'une alternative lorsque le pont de transport actif situé plus au nord est inondé ou dangereux la nuit;
- On s'inquiète de la sécurité des cyclistes qui passeront des bandes cyclables à deux voies aux pistes polyvalentes;
- On s'inquiète de la sécurité aux intersections (c.-à-d. l'angle de la rue Nadeau et du boulevard Provencher, puisqu'aucun feu de circulation n'est proposé à cet endroit);
- On souhaite séparer les cyclistes et les piétons pour des raisons de sécurité (conflit et risque de collision entre les usagers);
- On souhaite réduire la largeur des voies de circulation sur le pont à 3,35 m pour être cohérent avec le changement proposé le long du reste de l'itinéraire;
- Le rétrécissement des voies aiderait à ralentir la vitesse des véhicules et pourrait fournir de l'espace pour séparer les pistes polyvalentes proposées en une bande cyclable et un trottoir dédiés.

Couloirs verts de quartier

Le couloir vert de quartier permettrait de relier l'extrémité des pistes polyvalentes à la rue Archibald en passant par les rues résidentielles (voir la **figure 9**). Elle serait reliée aux

améliorations apportées à l'intersection de la rue Archibald, ce qui permettrait de sécuriser les déplacements à vélo en direction du nord, et serait reliée à une future connexion avec le couloir vert Northeast Pioneers.

Figure 9 : Emplacement proposé des couloirs verts de quartier



Parmi les commentaires concernant les couloirs verts de quartier, 14 % ont exprimé leur soutien à leur conception et 20 % ont exprimé leur souhait de voir des bandes cyclables protégées. D'autres commentaires clés ont été formulés :

- On soutient les initiatives de modération de la circulation, mais selon une opinion répandue, les couloirs verts de quartier seront inefficaces pour créer un changement significatif de la vitesse et de la sécurité pour la circulation;
- Les couloirs verts de quartier ne sont pas perçus comme aptes à fournir une infrastructure cyclable sûre et n'encourageraient pas la pratique du vélo pour de nombreux usagers;
- On préfère un itinéraire plus direct, facile à parcourir et protégé reliant les cyclistes du boulevard Provencher à la rue Archibald;
- On souhaite des mesures de modération de la circulation autres que les ralentisseurs, et des bandes cyclables dédiées;
- Certaines personnes estiment que le débit de la circulation dans les rues résidentielles ne justifie pas de mesures de modération de la circulation.

Autres commentaires

Les commentaires sont généralement favorables aux bandes

à sens unique (69 %), aux bandes à double sens (57 %) et aux pistes polyvalentes (65 %). La conception proposée pour les couloirs verts de quartier est soutenue par 14 % des commentaires. Ces commentaires citent l'amélioration de la sécurité et la mise à disposition d'un itinéraire direct comme principales raisons de ce soutien.

Parmi les personnes favorables à l'amélioration de l'infrastructure cycliste, quelques commentaires clés s'appliquent aux quatre sections de la conception proposée :

Plus de connectivité

- Il devrait y avoir plus de connectivité avec les pistes de transport actif existants, notamment le couloir vert Northeast Pioneers.

Réduire l'espace pour les voitures

- L'espace pour les voitures devrait être réduit en diminuant le nombre et la largeur des voies de circulation, en supprimant des places de stationnement et en donnant la priorité aux infrastructures de transport actif et de transport en commun.

Végétation

- On souhaite que plus d'arbres soient plantés pour créer de l'ombre et embellir le long des trottoirs et de la bande cyclable.

Clarté de la conception

- La conception manque de clarté en ce qui concerne les transitions entre les quatre types d'infrastructures le long de l'itinéraire.

Une minorité de commentaires s'oppose à l'infrastructure cyclable. Les commentaires opposés aux bandes à sens unique (9 %), aux bandes à double sens (6 %), aux pistes polyvalentes (4 %) et aux couloirs verts de quartier (4 %) décrivent le coût comme un gaspillage, estimant que l'infrastructure cyclable est sous-utilisée.

Comment les commentaires ont été pris en compte

Les commentaires reçus à travers toutes les formes de participation sont organisés par thèmes clés dans le tableau ci-dessous et l'équipe du projet a fourni sa réponse.

Tableau 2 : Comment les commentaires ont été pris en compte

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Aménagement et conception du terre-plein	
Certaines personnes s'opposent à la perte d'arbres et au rétrécissement du terre-plein central.	Ce projet n'entraînera aucune perte nette d'arbres. L'équipe forestière de la ville a identifié un total de quatre arbres qui devraient être enlevés dans le cadre de la conception proposée. Au moment de la construction, l'état des arbres sera évalué et tous les arbres enlevés seront remplacés par de nouveaux arbres à des endroits appropriés le long de Provencher. L'équipe du projet continuera à se coordonner avec l'équipe forestière de la Ville pour s'assurer que toutes les exigences des directives de plantation d'arbres sur les terre-pleins de la ville sont respectées pour les arbres existants et futurs.
Certaines personnes s'objectent au déplacement du panneau de bienvenue.	Le panneau de bienvenue serait modifié ou déplacé ailleurs à proximité de l'intersection de la rue Taché et du boulevard Provencher (l'emplacement exact sera déterminé en coordination avec la ZAC de Provencher).
Accessibilité	
Les obstacles supplémentaires à l'accessibilité posent problème. La bordure entre le stationnement et la bande cyclable, qui n'est pas surélevée, ajoute un deuxième obstacle à franchir. Il y a trop peu d'emplacements désignés pour l'accès des fauteuils roulants au trottoir.	La Ville mène davantage de recherches et de consultations auprès des collectivités locales afin d'améliorer l'accessibilité de la conception des trottoirs et des croisements de bandes cyclables. Les résultats de ces recherches et de ces consultations seront examinés et mis en œuvre dans la conception détaillée.
La perte des arrêts d'autobus des rues Saint-Joseph et Des Meurons a des effets négatifs sur l'accessibilité.	Ces commentaires ont été communiqués à Winnipeg Transit. Tous les changements d'arrêts font maintenant partie du nouveau réseau de transport en commun principal .
Conception de la voie et des intersections	

Des feux de circulation et des feux de croisement devraient être installés à l'intersection de la rue Nadeau et du boulevard Provencher pour favoriser l'utilisation et assurer la sécurité des piétons.	Un demi-signal est recommandé à l'angle de la rue Nadeau et du boulevard Provencher. L'équipe de projet examinera la conception de l'intersection de la rue Nadeau et du boulevard Provencher au cours des prochaines phases de conception.
Les camions devraient être retirés du boulevard Provencher.	Cela n'entre pas dans le cadre de ce projet. Le boulevard Provencher fait actuellement partie du réseau d'itinéraires pour camions de la ville de Winnipeg. Le maintien du stationnement sur rue permettrait d'accroître la séparation entre la voie automobile et les camions. Cela signifie que la bande cyclable protégée serait séparée par la bordure en béton et la largeur d'une voie de stationnement, souvent occupée par une voiture.

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Réduire davantage la largeur des voies de circulation au lieu de réduire la largeur du terre-plein central sur Provencher.	Le projet proposé prévoit une réduction de la largeur de la voie de circulation sur Provencher, à l'ouest de Des Meurons, de 3,4 m à 3,35 m, et de la voie de stationnement de 3 m à 2,8 m. Cette réduction à elle seule ne fournit pas suffisamment d'espace pour permettre la mise en place des bandes cyclables protégées, c'est pourquoi une réduction de la largeur du terre-plein central est également nécessaire.
Réduire la largeur des voies de circulation sur le pont de la rivière Seine pour l'aligner sur la largeur des voies proposées dans le reste de la conception.	La conception actuelle ne prévoit pas de reconfigurer l'ensemble du pont, mais seulement d'élargir les trottoirs existants pour permettre la circulation des cyclistes. Lorsque l'ensemble du pont de la rivière Seine devra être rénové, les largeurs de voies seront normalisées.
Des mesures de modération de la circulation supplémentaires devraient être mises en place le long des couloirs verts de quartier.	Les volumes de trafic sur les couloirs verts proposés sont très faibles (<1000 véhicules par jour). Nous avons recommandé l'installation de ralentisseurs à plusieurs endroits sur les couloirs verts de quartier proposés afin de réduire la vitesse des véhicules. La conception comprend aussi des panneaux de signalisation et des marquages sur la chaussée indiquant que la rue est une voie cyclable.
En raison du nombre d'intersections le long du boulevard Provencher, il est dangereux pour les cyclistes de circuler sur Provencher alors que les véhicules tournent dans les rues perpendiculaires.	Des dispositifs de protection des intersections ont été recommandés le long du couloir afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons : - Des îlots d'angle surélevés : fournissent une séparation physique entre les cyclistes et les véhicules qui tournent. - Passages cyclistes en retrait : obligent les véhicules à terminer leur virage avant de croiser la route d'un cycliste, ce qui améliore la visibilité des conducteurs. - Passages piétons à plusieurs niveaux : ils offrent un espace

	réservé et réduisent les distances de traversée des piétons. - Signaux pour cyclistes : ils indiquent la direction à suivre aux cyclistes lorsqu'ils traversent une rue, et offrent la possibilité d'un signal vert avancé pour donner aux cyclistes une longueur d'avance avant que les automobilistes ne s'engagent dans le carrefour. D'autres éléments de conception des carrefours permettent d'améliorer la sécurité : - Marquage de la chaussée (peinture verte) : permet de mettre en évidence la voie pour les cyclistes et d'accroître la visibilité de la bande cyclable. - Avancées de trottoir : elles réduisent la distance de traversée des piétons et la vitesse des véhicules. - Sas de file d'attente en deux étapes : offrent une zone d'attente sûre pour les cyclistes qui tournent à gauche. - Marquage zébré : améliore la visibilité des passages pour piétons.
Conception, infrastructure et itinéraire du transport actif	
La connectivité avec les pistes de transport actif existants devrait être améliorée, en particulier à l'est, le long des rues Archibald et Mission.	Des modifications supplémentaires sont prévues à l'intersection des rues Archibald et Mission afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Il y a un trottoir partagé sur la rue Archibald au nord de la rue Mission pour se connecter à la piste polyvalente plus au nord et à la future extension du couloir vert Northeast Pioneers.

Ce que nous avons entendu	Comment cela a été pris en considération
Les bandes cyclables ou les intersections, ou les deux, devraient être surélevées pour améliorer la sécurité et modérer la circulation.	La bande cyclable à double sens serait surélevée au niveau du trottoir et séparée des voies de circulation par une bordure afin d'améliorer le confort et de réduire les conflits entre les cyclistes et les véhicules. Les bandes cyclables à sens unique prévues seraient élevées au niveau du trottoir aux intersections.
Les bandes cyclables doivent être conçues et nivelées de manière à éviter les problèmes de drainage et de déneigement et à réduire les difficultés d'entretien.	Le drainage et l'entretien seraient étudiés dans le cadre des prochaines phases de la conception.
Le passage des bandes cyclables à sens unique aux bandes cyclables à double sens et aux pistes polyvalentes crée de la confusion et des risques pour la sécurité des piétons et des cyclistes.	Une conception appropriée de la transition entre les différents types d'infrastructures cyclables est essentielle pour réduire la confusion. L'aménagement de l'intersection du boulevard Provencher et de la rue Des Meurons comprend des éléments protégés et des indications pour

	faciliter la transition et réduire la confusion.
Il est dangereux de mélanger les piétons et les cyclistes sur la même voie (c.-à-d. sur les pistes polyvalentes) sans aucune séparation.	Les pistes polyvalentes sont des installations partagées, il faut donc être conscient des autres utilisateurs quand on les emprunte. Pour des raisons d'espace et de coût, les pistes polyvalentes ont été préférées à un trottoir séparé et à une bande cyclable à double sens entre Des Meurons et la rivière Seine.
Les couloirs verts de quartier ne sont pas sûrs pour les cyclistes et devraient être remplacés par des bandes cyclables dédiées.	Les couloirs verts de quartier sont conçus pour permettre aux cyclistes, aux piétons et aux véhicules de circuler confortablement et en toute sécurité dans des rues où la circulation est très faible. Les couloirs verts de quartier comprendraient un ensemble de mesures dont la signalisation, les signaux pour les cyclistes, le marquage des chaussées, la réduction des limites de vitesse et la modération de la circulation.
Une signalisation adéquate doit être mise en place pour aider les cyclistes et les piétons à identifier les voies de transport actif et à comprendre comment les utiliser de manière appropriée et en toute sécurité.	La signalisation sera réexaminée dans le cadre des prochaines phases de la conception.

Prochaines étapes

Les commentaires recueillis lors de la phase 3 ont permis d'affiner la conception des bandes cyclables protégées sur le boulevard Provencher. Ces pistes reliaient la rue Archibald à l'Esplanade Riel.

La prochaine étape consistera à inclure le projet dans un rapport au comité permanent d'orientation des travaux publics, dans le cadre du rapport annuel sur le Programme visant les infrastructures piétonnières et cyclables, en septembre 2025.

Pour l'instant, il n'y a pas de financement pour construire le projet. Il sera pris en compte avec d'autres projets futurs lors de la prise de décision concernant le financement du Programme visant les infrastructures piétonnières et cyclables.

Annexes

Annexe A – Carte postale publicitaire

Annexe B – Annonces dans les journaux

Annexe C – Compte rendu de la réunion des parties prenantes

Annexe D – Matériel pour l'événement portes ouvertes (tableaux et cartes)

Annexe E – Retour d'information sur l'événement portes ouvertes (cartes annotées, tableaux annotés)

Annexe F – Résultats du sondage en ligne