

### Contexte

En 2017, la Ville de Winnipeg (la Ville) a examiné la limite de vitesse sur le chemin Pembina, au sud du pont qui enjambe la rivière Sale. Les données se rapportant à la limite de vitesse ont été recueillies à 700 m au nord de la promenade Turnbull, à 300 m au nord de la promenade Turnbull, à 200 m au sud de la promenade Turnbull et à 400 m au sud de l'avenue Perreault. Veuillez consulter l'image 1 pour voir le plan de la zone à l'étude.

À la suite de l'examen, l'administration municipale a recommandé de faire passer la limite de vitesse dans cette zone de 60 km/h à 70 km/h. Avant de prendre une décision, la Ville a recueilli les commentaires du public afin de déterminer le niveau de soutien pour la modification de la limite de vitesse.

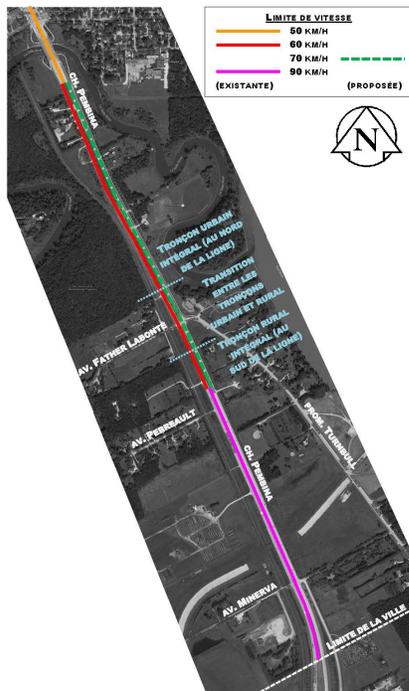


Figure 1 : Zone à l'étude et recommandations pour la limite de vitesse

### Participation

Afin de recueillir les commentaires du public et de déterminer le niveau de soutien des résidents locaux, une séance d'information publique a été tenue le 30 novembre 2017, au centre communautaire de Saint-Norbert,

et ceux qui n'étaient pas en mesure de se présenter à la séance pouvaient répondre à un sondage en ligne. Le sondage n'était pas scientifique et n'a pas fourni des données pertinentes sur le plan statistique. Elle a cependant permis de donner une idée des niveaux de soutien et des arguments des répondants.

Une carte postale d'invitation a été livrée au domicile des personnes résidant près de la zone à l'étude. On a fait une présentation de 20 minutes pendant laquelle on a résumé le processus d'examen de la limite de vitesse, les résultats de celui-ci ainsi que les prochaines étapes à prendre. La présentation a été suivie d'une période de questions. Le projet d'augmentation a été vivement appuyé et vivement opposé par des résidents locaux comme par des gens de l'extérieur de la zone à l'étude.

### Publicité

Les activités de participation publique ont été annoncées des façons suivantes :

- livraison d'une carte postale bilingue (annexe A) à 2 415 résidences et entreprises à l'intérieur de la zone à l'étude, entre le 17 et le 21 novembre;
- lancement du site Web de la Ville de Winnipeg – le 16 novembre;
- publication d'un communiqué de presse (annexe B) – le 16 novembre;
- envoi du bulletin de participation publique de la Ville de Winnipeg, qui compte plus de 5 300 abonnements – le 23 novembre.

### Résultats du sondage

- 617 personnes ont répondu au sondage (en ligne et en personne)
- 45 % des répondants ont entendu parler du sondage sur Facebook
- 52 % des répondants ont répondu qu'ils étaient fortement d'accord avec l'énoncé selon lequel ils comprenaient ce qui motivait l'examen
- 74 % des répondants étaient très favorable à la modification proposée de la limite de vitesse
- 14 % se sont identifiés comme un résident et 56 % ont affirmé qu'ils traversaient la zone visée
- 81 sur 561 répondants (à savoir 14 %) se sont dits résidents de la zone visée
- 64 sur 520 répondants (à savoir 12 %) ayant fourni leur code postal ont soumis un code commençant par les caractères R3V (Reportez-vous à la figure 2.)

Date	Activité	Détails
Du 16 novembre au 7 décembre 2017	Sondage bilingue en ligne	Le sondage en ligne a été rempli par 599 personnes.
Le 30 novembre 2017	Sondage bilingue en personne	Durant la séance d'information publique, 18 personnes ont répondu au sondage. Consultez l'annexe C pour voir le sondage intégral.
Le 30 novembre 2017	Séance d'information	La séance d'information a eu lieu au centre communautaire de Saint-Norbert, de 18 h à 20 h. Environ 35 personnes y ont participé.

Pour en savoir plus sur la revue de la limite de vitesse sur le chemin Pembina, veuillez visiter

### Résultats

- Parmi les préoccupations des participants à la séance d'information, on comptait la sécurité des piétons et des cyclistes, les contrôles de vitesse, les conflits liés au marché des agriculteurs, la sécurité dans les zones scolaires et la protection des automobilistes.
- Ceux qui s'opposaient au projet et ceux qui y étaient favorables ont signalé des préoccupations en matière de sécurité.
- Plusieurs résidents du segment du chemin Pembina où la modification de la limite de vitesse est proposée ont fait part de leurs préoccupations concernant l'absence d'accotement et la nécessité de se ralentir pour accéder à leur propriété.

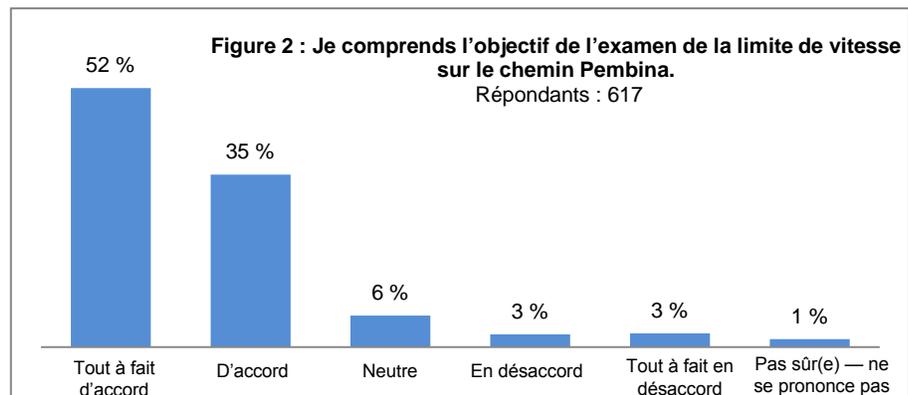
- Les participants à la séance d'information qui étaient favorables à la hausse de la limite de vitesse ont cité en exemple d'autres chemins municipaux où la limite de vitesse est actuellement supérieure à 60 km/h.
- Parmi ceux qui se sont identifiés comme étant résident de la zone à l'étude, 65 % (soit 53 sur 81) se sont dits très favorables ou plutôt favorables à la hausse proposée de la limite de vitesse.
- Parmi ceux qui se sont identifiés comme résident de la zone à l'étude, 32 % (soit 26 sur 81) se sont dits très défavorables ou plutôt défavorables à la hausse proposée de la limite de vitesse.
- Certains étaient soucieux de la période de l'année et de la zone étudiées dans le cadre de l'examen.
- Bike Winnipeg a soumis un énoncé de principe détaillant les raisons de leur opposition à la hausse recommandée de la limite de vitesse (annexe E).

### Résultats

Les tableaux et les graphiques qui suivent visent à offrir un résumé et une explication de l'ensemble des résultats du sondage sous forme d'une représentation visuelle. Pour voir l'ensemble des résultats du sondage, reportez-vous à l'annexe D.

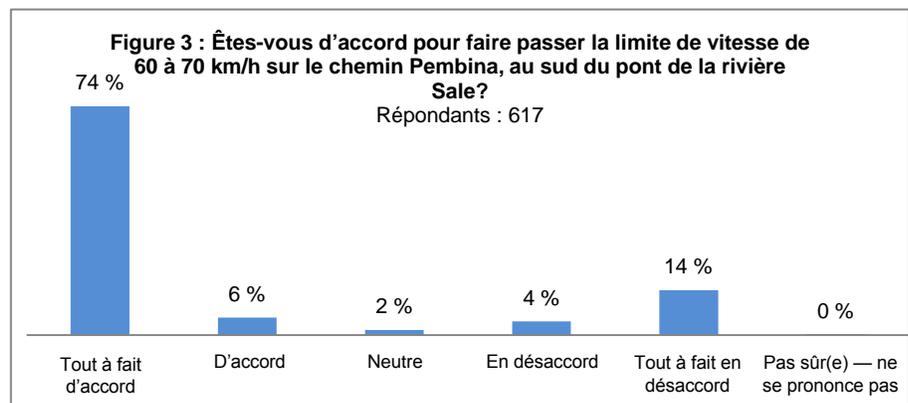
#### Objectif de l'étude\*

La grande majorité des répondants (87 %) ont compris le motif de l'examen de la limite de vitesse du chemin Pembina. Seulement 6 % des répondants ont indiqué qu'ils ne comprenaient pas le motif de l'examen.



#### Niveau de soutien\*

Quatre-vingts pour cent (80 %) des répondants se sont dits en faveur de faire passer la limite de vitesse à 70 km/h au sud du pont de la rivière Sale. Dix-huit pour cent (18 %) des répondants étaient défavorables à une augmentation de la limite de vitesse.



\* Veuillez noter que les résultats ne sont pas statistiquement pertinents; ils visent à donner une idée du niveau de soutien du projet et des arguments des répondants.

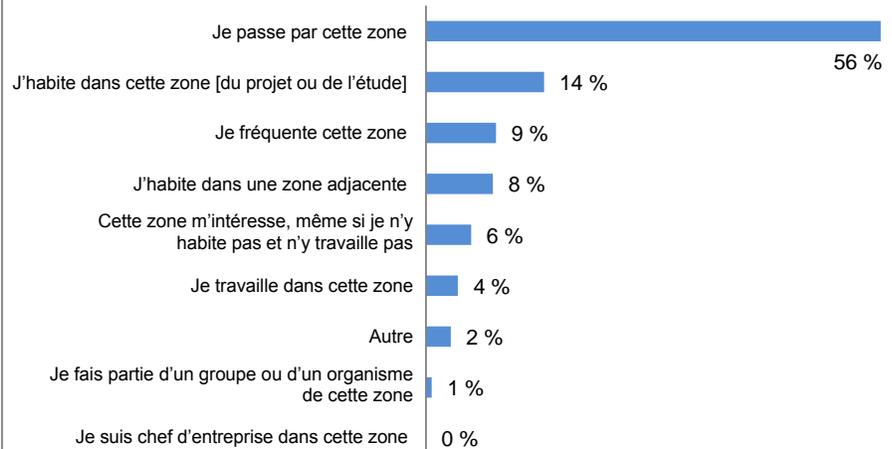
Pour en savoir plus sur la revue de la limite de vitesse sur le chemin Pembina, veuillez visiter

### Raison de l'intérêt envers l'examen\*

La majorité des répondants s'intéressaient à l'examen puisqu'ils traversent la zone à l'étude (56 %). Le deuxième groupe en importance résidait dans cette zone (14 %).

**Figure 4 : Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent à vous.**

Répondants : 617

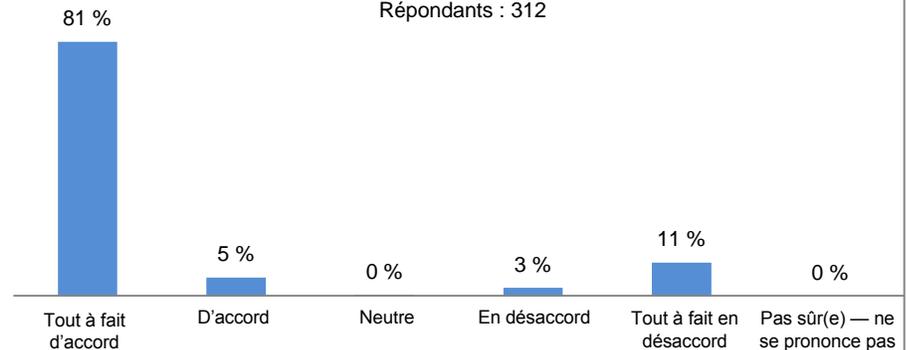


### Niveau de soutien des navetteurs\*

Une analyse supplémentaire a été menée en fonction de l'intérêt premier des répondants pour l'examen. Quarante-six pour cent (86 %) des répondants ayant signalé qu'ils traversent la zone étaient en faveur de faire passer la limite de vitesse à 70 km/h au sud du pont de la rivière Sale. Cet appui est légèrement plus élevé que la moyenne globale du sondage, à savoir de 80 %.

**Figure 5 : Niveau de soutien des navetteurs**

Répondants : 312

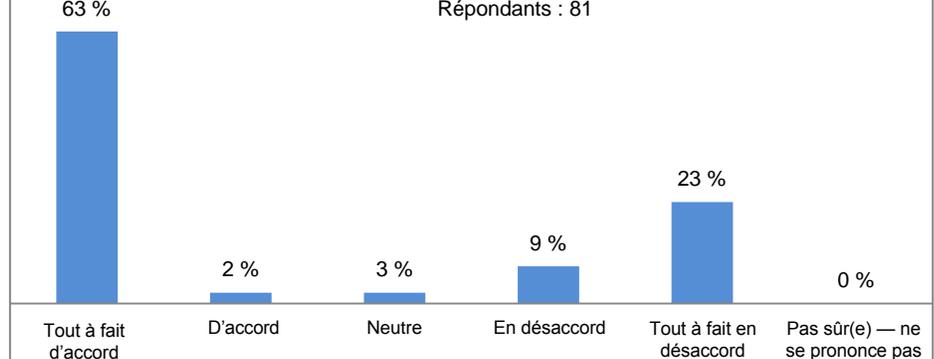


### Niveau de soutien des résidents\*

Une analyse supplémentaire a été menée en fonction de l'intérêt premier des répondants pour l'examen. Soixante-cinq pour cent (65 %) des répondants ont indiqué qu'ils sont résident de la zone à l'étude ou visée par le projet étaient en faveur de faire passer la limite de vitesse à 70 km/h au sud du pont de la rivière Sale. Cet appui est légèrement moins élevé que la moyenne globale du sondage, à savoir de 80 %.

**Figure 6 : Niveau de soutien des résidents**

Répondants : 81



\* Veuillez noter que les résultats ne sont pas statistiquement pertinents; ils visent à donner une idée du niveau de soutien du projet et des arguments des répondants.

Pour en savoir plus sur la revue de la limite de vitesse sur le chemin Pembina, veuillez visiter

### **Raisons du soutien\*\***

Répondants : 405

On a demandé aux répondants favorables à une hausse de la limite de vitesse d'expliquer leurs arguments. Le tableau 1 dresse un résumé de raisons fréquemment citées pour le soutien d'une hausse de la limite de vitesse, la faisant passer à 70 km/h, au sud du pont de la rivière Sale.

Les réponses sont énumérées sans ordre particulier. Le tableau ne fait pas état de toutes les réponses recueillies.

**Tableau 1 : Pourquoi êtes-vous pour l'augmentation de la limite de vitesse?**

La conception de l'autoroute permettrait une limite de vitesse supérieure.
D'autres autoroutes similaires à Winnipeg ont une limite de vitesse plus élevée que celle-ci.
Bien des automobilistes roulent déjà à 70 km/h.
Il n'y a ni résidences, ni écoles, ni voies piétonnières dans cette zone.
On craint une application injuste de la limite de vitesse.
On a l'impression de rouler trop lentement à la limite de vitesse actuelle.
Fixer des limites de vitesse « naturelles » améliore la sécurité sur l'autoroute.
Le chemin Pembina est une artère principale.

### **Raisons de l'opposition\*\***

Répondants : 107

On a demandé aux répondants défavorables à une hausse de la limite de vitesse d'expliquer leurs arguments. Le tableau 2 dresse un résumé de raisons fréquemment citées pour l'opposition à une hausse de la limite de vitesse, la faisant passer à 70 km/h, au sud du pont de la rivière Sale.

Les réponses sont énumérées sans ordre particulier. Le tableau ne fait pas état de toutes les réponses recueillies.

**Tableau 2 : Pourquoi êtes-vous contre l'augmentation de la limite de vitesse?**

Des vitesses plus élevées s'étendraient jusqu'à Saint-Norbert et aux rues adjacentes.
Il y a des résidences qui donnent directement sur le chemin Pembina.
Le chemin Pembina fait partie d'un itinéraire cyclable populaire reliant les promenades Cloutier et Turnbull, et cette hausse mettrait les cyclistes en danger.
On craint que les automobilistes ne roulent à une vitesse plus élevée que la vitesse maximale affichée, un problème qui existe déjà à la vitesse maximale actuelle.
La sécurité des piétons lorsqu'ils traversent le chemin Pembina est une question préoccupante.
Plus la vitesse sera élevée, plus il y aura de collisions.
L'absence d'un accotement à pleine largeur oblige les autobus urbains et scolaires, les camions de déchets et de recyclage ainsi que les résidents qui accèdent à leur allée à s'arrêter dans la voie de circulation.

\* Veuillez noter que les résultats ne sont pas statistiquement pertinents; ils visent à donner une idée du niveau de soutien du projet et des arguments des répondants.

### **Prochaines étapes**

Le résumé de la participation publique sera soumis en annexe au rapport administratif à l'examen du comité d'orientation permanent du renouvellement des infrastructures et des travaux publics. On annoncera la date de la réunion aux personnes qui ont laissé leurs coordonnées lorsque cette date aura été fixée. Si le comité approuve la recommandation de l'administration municipale, la Ville fera une demande de modification de la limite de vitesse auprès du Conseil routier du Manitoba.

### **Annexes**

Annexe A – Carte postale  
 Annexe B – Communiqué  
 Annexe C – Sondage  
 Annexe D – Résultats du sondage  
 Annexe E – Exposé de principes de Bike Winnipeg

### Distribution géographique

On a demandé aux répondants d'indiquer les trois premiers caractères de leur code postal. Des répondants, 14,2 % étaient des résidents du Manitoba, de l'extérieur de Winnipeg. Le sondage a recueilli une réponse de l'extérieur du Manitoba. La majorité des répondants avaient les codes postaux R3V ou R3T, près de la zone à l'étude.

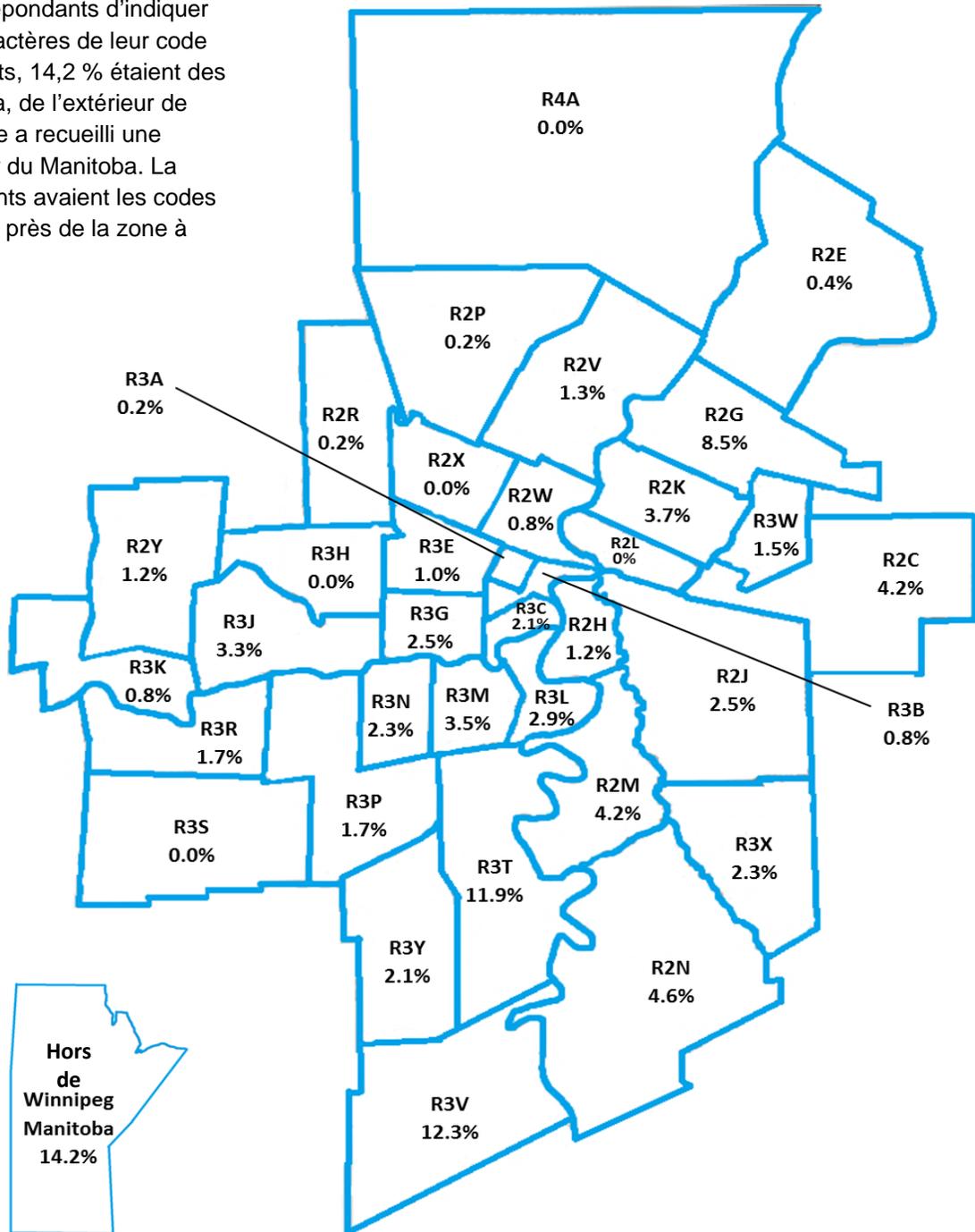


Figure 7 : Zone à l'étude et recommandations pour la limite de vitesse