

Contexte

Le Transportation Master Plan (plan directeur visant les transports) de la Ville de Winnipeg (la Ville) présente une stratégie à long terme visant à orienter la planification, l'aménagement, la réfection et l'entretien des infrastructures de transport. En se basant sur le plan directeur, les Pedestrian and Cycling Strategies (stratégies en matière d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes) de la Ville ont défini le besoin d'un passage piétonnier et cyclable séparé permettant de marcher ou de pédaler sans interruption le long du couloir vert Bishop Grandin plutôt que de devoir traverser une intersection complexe à l'angle du chemin Pembina et du croissant University.

Le pont fournirait un lien direct, sûr et facile permettant de faire le va-et-vient, à pied ou à vélo, entre les quartiers avoisinants et le stade Investors Group Field et l'Université du Manitoba. Un autre objectif clé de ce raccordement est de permettre aux résidents et aux résidentes du quartier de se rendre à pied ou à vélo aux nouvelles stations de la deuxième étape du couloir de transport rapide sud-ouest, où il y aura des installations sécurisées pour le stationnement des vélos.



Les participants et les participantes évaluent les différents styles de pont.

Participation

Un atelier public de deux heures a eu lieu le 11 mai 2017 au stade Investors Group Field. Plus de 45 personnes y ont participé. L'atelier a commencé par une présentation des renseignements nécessaires à la réalisation du travail de groupe qui suivait. Le travail de groupe a été conçu de manière à recueillir des commentaires du public concernant le tracé du pont, le style du pont, les critères décisionnels ainsi que d'autres éléments du projet, dont l'éclairage, l'aménagement paysager et les aires de repos. Les options de tracé et de style présentées à l'atelier se trouvent aux annexes B et C.

Publicité

On a fait la publicité de l'atelier public à l'aide des méthodes suivantes :

- Invitations envoyées par courriel à 38 parties intéressées : le 28 avril 2017
- Communiqué : le 28 avril 2017
- Invitations sous forme de carte postale livrées à la main à plus de 500 résidents et résidentes : le 28 avril 2017
- Quatre publications Facebook, du 28 avril au 11 mai 2017
- Quatre publications Twitter, du 28 avril au 11 mai 2017
- Bulletin de participation publique envoyé à plus de 7 000 destinataires : le 8 mai 2017

Prochaines étapes

Nous étudions les commentaires recueillis à l'atelier tandis que l'équipe du projet prépare une conception préliminaire. Une séance portes ouvertes visant à présenter cette conception aux membres du public sera tenue en septembre 2017. Les commentaires recueillis à la séance portes ouvertes seront analysés et serviront à l'élaboration de la conception finale. Les travaux de construction devraient débuter en 2018, et la structure devrait être en service au printemps 2019, sous réserve de l'approbation par le Conseil municipal et l'obtention du financement.

Résultats	Prise en compte des résultats*
Les participants et les participantes ont préféré le tracé n° 2, car il est plus droit, il offre de meilleures lignes de visibilité et il est plus court.	Le tracé n° 2 a été retenu pour la conception préliminaire.
Le tracé n° 3 était le moins apprécié, car les coûts estimatifs associés au projet étaient les plus élevés, il serait plus susceptible d'être inondé au printemps, il serait plus apte à créer des interruptions de la circulation, l'expérience des usagers et des usagères serait moins agréable, et les participants et participantes avaient des préoccupations relativement à la sécurité.	Le tracé n° 3 n'a pas été retenu pour la conception préliminaire.
Les participants et les participantes ont soulevé la difficulté d'accéder à l'Université du Manitoba et au stade Investors Group Field à partir du croissant University dans les trois options.	L'accès à l'Université du Manitoba et au stade Investors Group Field sera pris en compte dans le contexte de projets d'amélioration des aménagements piétonniers et cyclables du croissant University.
Les participants et les participantes ont préféré le style de pont n° 3, car il est le plus attrayant, il est adapté au quartier existant, il complète les points d'intérêt adjacents, il offre une bonne visibilité et il a une allure dégagée.	Le style n° 3 a été retenu pour la conception préliminaire.
Les participants et les participantes n'appréciaient pas autant les styles n° 1 et 2 en raison de la visibilité réduite, du manque d'attrait et du caractère clos de l'espace.	Les styles n° 1 et 2 n'ont pas été retenus pour la conception préliminaire.
Les participants et les participantes ont souligné l'importance de choisir un tracé qui est facile à entretenir et à déneiger.	Le tracé n° 3 n'a pas été retenu pour la conception préliminaire puisque la neige et les débris s'y accumuleraient plus rapidement, entraînant un entretien plus fréquent.
Les participants et les participantes appuyaient le recours à l'éclairage pour mettre le pont en valeur et le rendre plus visible de loin. Ils voulaient également que le pont soit bien éclairé pour des raisons de sécurité.	Une étude sur l'éclairage a été entreprise en vue de déterminer l'intensité adaptée pour améliorer la sécurité du sentier, et différentes options d'éclairage seront étudiées dans le cadre de la conception préliminaire.
Les participants et les participantes ont également manifesté leur intérêt envers l'intégration d'arbres, d'herbes indigènes, d'œuvres d'art, de bancs et de cartes de sentier à l'aménagement paysager.	Des arbres, des herbes, des bancs et une carte de sentier aux intersections importantes seront intégrés à l'aménagement paysager. L'intégration d'œuvres d'art le long du couloir vert Bishop Grandin sera étudiée à une date ultérieure.
Les participants et les participantes ont insisté sur l'importance de permettre la circulation continue des cyclistes tout en assurant un environnement sécuritaire pour les piétons et piétonnes.	Nous procédons actuellement à l'évaluation de différentes options, et une recommandation à l'égard de celles-ci sera formulée à une date ultérieure.

*L'équipe est en train de peaufiner la conception préliminaire; elle pourrait différer de ce qui a déjà été présenté.

Annexes

Annexe A – Invitation à l'atelier

Annexe B – Options de tracé

Annexe C – Options de style de pont

Pour en savoir plus sur le projet de pont piétonnier et cyclable du boulevard Bishop Grandin enjambant le chemin Pembina, veuillez visiter winnipeg.ca/francais/bishopwalkbikebridge.

Annexe A – Invitation à l’atelier

Pont piétonnier et cyclable du boulevard Bishop Grandin enjambant le chemin Pembina

La Ville est en train de concevoir un pont piétonnier et cyclable qui enjamberait le chemin Pembina le long du couloir vert Bishop Grandin. À cette étape préliminaire du processus de conception, nous voulons connaître votre opinion. Nous vous prions d'assister à un atelier interactif qui vous permettra, dans un contexte collaboratif, de nous faire part de vos commentaires.



Date : le jeudi 11 mai 2017

Heure : de 18 à 20 h*

Lieu : Sky Deck Event Centre (section sud du stade)

Stade Investors Group Field, 315, chemin Chancellor Matheson

* Pour participer à l'atelier, **veuillez écrire à City-Engage@winnipeg.ca ou téléphoner au 204-986-7134**. Une présentation débutera à 18 heures et sera suivie de séances de discussion en petits groupes. L'atelier sera offert en anglais.

Pour de plus amples renseignements, visitez la page Web winnipeg.ca/bishopwalkbikebridge.

Si vous avez des questions, ou si vous avez besoin d'un format de présentation différent ou de services d'interprétation afin de rendre votre participation possible, veuillez téléphoner à **204-986-7134** ou écrire à **City-Engage@winnipeg.ca**.

Annexe B – Options de tracé

FUTURE STATION DE LA
PROM. PLAZA



PISTES CYCLABLES
AVEC ZONE TAMPON
EXISTANTES



FUTUR SENTIER
PIÉTONNIER PERMETTANT
D'ACCÉDER AU
TRANSPORT RAPIDE

FUTUR COULOIR DE
TRANSPORT RAPIDE

TROTTOIR POLYVALENT
RÉCEMMENT AGRANDI LE LONG
DU PONT TRAVERSANT LA
RIVIÈRE ROUGE

BOULEVARD BISHOP GRANDIN

CROISSANT UNIVERSITY

CHEMIN PEMBINA

PISTES CYCLABLES
AVEC ZONE TAMPON
EXISTANTES

FUTURES PISTES
CYCLABLES PROTÉGÉES



PISTES CYCLABLES
AVEC ZONE TAMPON
EXISTANTES

FUTURE STATION DE LA
PROM. PLAZA



FUTUR SENTIER
PIÉTONNIER PERMETTANT
D'ACCÉDER AU
TRANSPORT RAPIDE

FUTUR COULOIR DE
TRANSPORT RAPIDE

TROTTOIR POLYVALENT
RÉCEMMENT AGRANDI LE LONG
DU PONT TRAVERSANT LA
RIVIÈRE ROUGE

BOULEVARD BISHOP GRANDIN

CROISSANT UNIVERSITY

CHEMIN PEMBINA

PISTES CYCLABLES
AVEC ZONE TAMPON
EXISTANTES

FUTURES PISTES
CYCLABLES PROTÉGÉES



FUTURE STATION DE LA PROM. PLAZA



PISTES CYCLABLES AVEC ZONE TAMPON EXISTANTES



FUTUR SENTIER PIÉTONNIER PERMETTANT D'ACCÉDER AU TRANSPORT RAPIDE

FUTUR COULOIR DE TRANSPORT RAPIDE

TROTTOIR POLYVALENT RÉCEMMENT AGRANDI LE LONG DU PONT TRAVERSANT LA RIVIÈRE ROUGE

BOULEVARD BISHOP GRANDIN

CROISSANT UNIVERSITY

CHEMIN PEMBINA

PISTES CYCLABLES AVEC ZONE TAMPON EXISTANTES

FUTURES PISTES CYCLABLES PROTÉGÉES

Annexe C – Options de style de pont

POUTRE EN TREILLIS DE TYPE PRATT
(CONFIGURATION EN H)



POUTRE EN TREILLIS DE TYPE PRATT
(CONFIGURATION EN U)



POUTRE BOW-STRING

