

# Rapport de consultations

Plan d'action en développement social | Ville de Trois-Rivières



Présenté à

**Direction des communications et de la participation citoyenne**  
Ville de Trois-Rivières

Par

**Pilote Acceptabilité sociale**

Le 20 janvier 2023

# Table des matières

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>2</b>
<b>CONTEXTE</b>	<b>3</b>
<b>DÉMARCHE ET MÉTHODOLOGIE</b>	<b>3</b>
LA DÉMARCHE DE CONSULTATION	3
REPRÉSENTATIVITÉ ET ARBITRAGES MÉTHODOLOGIQUES	4
<b>RÉSULTATS</b>	<b>7</b>
<b>CONSTATS TRANSVERSAUX</b>	<b>7</b>
<b>CONSTATS PAR THÉMATIQUE</b>	<b>7</b>
<b>THÉMATIQUE 1   SAINES HABITUDES DE VIE</b>	<b>7</b>
<b>THÉMATIQUE 2   TRANSPORT ACTIF</b>	<b>12</b>
<b>THÉMATIQUE 3   ACCÈS À LA VILLE</b>	<b>15</b>
<b>THÉMATIQUE 4   SENTIMENT DE SÉCURITÉ</b>	<b>20</b>
<b>THÉMATIQUE 5   INFRASTRUCTURES ET MOBILIER URBAIN</b>	<b>26</b>
<b>THÉMATIQUE 6   ACTIVITÉS CULTURELLES ET DE LOISIR</b>	<b>32</b>
<b>AUTRES PRÉOCCUPATIONS</b>	<b>38</b>
<b>FAITS SAILLANTS</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE   CANEVAS D'ANIMATION</b>	<b>40</b>

## Contexte

Depuis l'automne 2021, la Ville de Trois-Rivières travaille sur l'élaboration d'un plan d'action intégré en matière de développement social. Celui-ci vise à intégrer dans un seul et même document les objectifs de développement social poursuivis par la Ville dans le cadre de différentes politiques et plans d'action municipaux.

L'élaboration du plan d'action en développement social concorde avec le renouvellement du Plan d'action accessibilité universelle, famille et Municipalité amie des aînés (2019-2022) de la Ville de Trois-Rivières qui comprend des mesures pour les personnes handicapées, les familles et les personnes aînées.

Ce nouveau plan d'action en développement social intégrera notamment les volets Municipalité amie des aînés (MADA) et le plan d'action à l'égard des personnes handicapées. Il verra le jour en au cours de l'année 2023.

Afin de développer des mesures qui sont en adéquation avec les besoins du milieu et répondre aux exigences de ses différents partenaires, la Ville de Trois-Rivières a mené une démarche de consultation auprès des quatre clientèles suivantes : les personnes handicapées; les personnes aînées; les familles; et les jeunes.

Le présent rapport présente les résultats émanant des ateliers de consultations menés auprès des personnes âgées, des jeunes familles (tenus tous deux le 21 novembre 2022), de même que des entretiens virtuels menés auprès de personnes handicapées et de proches aidants (menés le 13 décembre 2022).

## Démarche et méthodologie

**L'objectif principal de la Ville de Trois-Rivières est l'identification de défis ou d'obstacles spécifiques aux différentes clientèles visées par le plan de développement social, de même que des pistes de solutions susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre de son nouveau plan d'action.**

### La démarche de consultation

La démarche globale de participation publique liée au plan d'action en développement social de la Ville de Trois-Rivières comporte quatre composantes principales : (i) une série de consultations auprès de tables de concertations thématiques, réunissant divers organismes; (ii) un sondage visant l'ensemble des clientèles (et la population trifluvienne en général); (iii) deux ateliers de consultation auprès des personnes aînées d'une part, et des jeunes familles d'autre part et ; (iv) une consultation virtuelle auprès des personnes handicapées ou de proches aidants.

Le développement comme l'administration et l'analyse du sondage, de même que la tenue des tables de concertations sectorielles relèvent de la responsabilité de la Ville. En revanche, les thématiques des ateliers ont été déterminées de façon être complémentaires à celles du sondage, afin d'assurer à la démarche dans son ensemble une couverture aussi large que possible des enjeux et thématiques relevant du plan de développement social.

### Entretiens virtuels

- **Participants-cibles** : personnes handicapées et proches aidants
- **Description** : Au niveau des personnes handicapées, il est apparu plus adapté de mener des entretiens virtuels, réunissant un nombre plus restreint de participants – personnes handicapées ou personnes aidantes.

Les entretiens ont suivi une structure comparable à celles des discussions facilitées des ateliers, bien qu'adaptées légèrement en fonction du format d'entretien. Cette façon de faire visait à favoriser la compatibilité des données recueillies pour faciliter leur intégration dans le plan global.

### Ateliers de travail :

- **Participants-cibles** : deux clientèles : les personnes âgées et les jeunes familles
- **Description** : Les ateliers, tant au niveau des personnes âgées que des jeunes familles, se déroulent en deux étapes :

Dans un premier temps, des groupes discussion semi-dirigés sont facilités par du personnel de la Ville de Trois-Rivières. Chaque discussion s'attarde à une thématique définie, et se voit structurée autour d'un canevas spécifique. Ce dernier vise à s'assurer d'une certaine structure dans la conversation, et que les différents angles sont couverts. Les canevas peuvent être consultés en annexe.

Dans un second temps, les résultats des discussions sont présentés à l'ensemble du groupe élargi par le facilitateur. Le groupe est alors amené, dans une discussion spontanée et informelle, à bonifier le résultat en ajoutant des informations, en commentant, en questionnant. Le facilitateur principal s'assure de canaliser la conversation et d'en tirer le maximum de contribution, de manière à « élargir l'échantillon » en quelques sortes.

Groupes consultés	Outils de consultation		
	Sondage en ligne	Ateliers en présentiel	Entretiens virtuels
Familles	X	X	
Personnes âgées	X	X	
Personnes handicapées	X		X

### Représentativité et arbitrages méthodologiques

La sélection des participants à la présente démarche s'est faite sur une base volontaire et non-probabiliste, entraînant certains biais de sélections inévitables – dont autant les auteurs de ce

rapport que le personnel de développement social de la Ville de Trois-Rivières sont bien au fait. Ce choix méthodologique ne saurait en revanche remettre en cause la validité du vécu partagé par les participants aux ateliers. Le nombre de participants représente un sous-échantillon de la population de Trois-Rivières, mais demeure satisfaisant en nombre afin de permettre de réels échanges constructifs et d'assurer une certaine diversité des profils et des vécus explorés.

Beaucoup des problématiques évoquées dans le courant des discussions et liées aux obstacles identifiés par les participants sont d'une nature complexe. On ne peut s'attendre du présent exercice, dans les paramètres qui sont les siens, qu'il permette de développer la compréhension nécessaire à la mise au point participative de solutions complètes à des problématiques sociales ou urbanistiques complexes. On ne demandera pas, en l'espace de quelques heures à quelques citoyens de solutionner la question de l'itinérance ou la transition des villes vers les transports actifs. En revanche – et les résultats en témoignent –, ce type d'atelier permet d'identifier des obstacles concrets auxquels font face les citoyens dans leur vie de tous les jours, permet à la fois d'identifier de grandes tendances et d'apporter des nuances spécifiques, et permet l'identification de pistes de solutions qui permettront à la Ville de calibrer son plan d'action et ses réponses aux attentes et aux défis des populations. Ainsi, ce rapport dressera pour chaque thématique, puis en sous-thématiques, (i) une liste de défis et/ou d'obstacles identifiés, de même que (ii) de pistes de solutions ou de propositions émises.

Si la décision de la Ville de Trois-Rivières d'intégrer à sa politique de développement social un nombre élargi de clientèles est pertinente et justifié, elle induit néanmoins certains défis : notamment celui du très grand nombre de thématiques à couvrir.<sup>1</sup> La démarche doit ainsi, au moyen d'arbitrages méthodologiques, trouver un équilibre entre d'une part ce large éventail de thématiques et, d'autre part, des activités consultatives limitées en nombre et en durée. Un arbitrage doit ainsi être opéré entre le temps consacré à l'approfondissement d'un enjeu spécifique et la quantité d'informations (ou de « données », en termes de problèmes spécifiques ou de propositions de solutions concrètes) suffisante à collecter pour nourrir la démarche de la Ville.

Il a ainsi été déterminé conjointement, sur base des besoins énoncés par l'équipe de développement social de la Ville de Trois-Rivières, d'opter pour un total de six thématiques. Ces dernières s'imposent en raison (i) de leur complémentarité avec la démarche globale évoquée précédemment (sondage et tables sectorielles) ainsi qu'avec d'autres démarches de consultations menées récemment par la Ville (politique d'habitation, immigration, etc.); et (ii) du désir d'approfondissement de ces thématiques par l'équipe de développement social, avec pour objectif d'obtenir plus de finesse et de granularité dans la compréhension du vécu de ces membres de la communauté. Les ateliers et les entretiens sont deux outils particulièrement efficaces afin de permettre aux communautés et aux individus de partager leurs expériences personnelles, et d'ainsi ancrer le plan d'action dans la réalité concrète des populations.

---

<sup>1</sup> Que ce soit en raison des critères imposés par l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et par le programme Municipalité amie des aînés (MADA) notamment d'une part, ou d'autre part par le désir de la Ville de Trois-Rivières de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des clientèles visées dans la manière la plus exhaustive possible.

Les thématiques ainsi retenues sont les suivantes :

#### LISTE DES THÉMATIQUES RETENUES

---

Saines habitudes de vie

---

Transports actifs

---

Accès à la ville

---

Sentiment de sécurité

---

Mobilier urbain et infrastructures

---

Activités de loisir et culturelles

---

## Résultats

### Constats transversaux

Bien que dans l'ensemble les discussions soient demeurées à l'échelle du quotidien des gens et axées sur le vécu des participants plutôt qu'à un niveau plus macro, il ressort que les préoccupations de ces derniers laissent transparaître une évolution dans les attentes et les façons dont les citoyens envisagent leur milieu de vie – une transformation de la ville et des attentes des citoyens en droite ligne avec les débats observés ailleurs dans les grandes villes contemporaines.

Les participants ont ainsi souvent signifié leur appréciation pour les évolutions récentes initiées par la Ville de Trois-Rivières et des éléments spécifiques mis-en-place au cours des dernières années avant d'énoncer un défi ou de formuler leurs recommandations. La préservation des acquis et l'entretien de l'existant est ainsi ressorti comme une priorité, au même titre que d'éventuelles améliorations ou nouvelles initiatives. Mais on a presque toujours incité du même souffle la Ville à poursuivre sur sa lancée, à faire plus et mieux : en développant davantage les services de proximité, en contribuant à diminuer la dépendance des citoyens envers la voiture, en adoptant une vision de la ville axée sur la vie de quartier, notamment. En d'autres termes, les participants s'inscrivent majoritairement dans une mouvance globale qui invite à revoir la façon dont nous pensons l'espace urbain.

Les motivations sous-jacentes peuvent différer (questions d'accès et de mobilité pour les personnes âgées et les personnes handicapées, prise de conscience écologique face aux changements climatiques et désir de nouveaux modes de vie responsables et locaux pour les jeunes familles), mais elles se rencontrent de façon assez marquée dans beaucoup de solutions proposées et, plus largement, dans une conception de la ville plus accessible et à une échelle plus humaine.

La teneur des discussions, et en particulier lors de l'atelier auprès des jeunes familles (qui comptait par ailleurs des participants récemment établis en provenance d'autres grandes villes du Québec), a néanmoins dressé le portrait d'une ville changeante et dynamique, en amélioration marquée au cours des dernières années et se dirigeant à leurs yeux dans la bonne direction.

### Constats par thématique

Afin d'assurer une meilleure lisibilité des résultats, ceux-ci seront regroupés suivant les six thématiques précédemment discutées. Un résumé analytique de la teneur des discussions pour chaque thématique sera d'abord présenté, divisé en fonction des principaux enjeux qui en émanent. Nous présenterons ensuite de manière indicative une liste non-exhaustive des objectifs et sous-objectifs du plan de développement social auxquels les propositions des participants pourraient contribuer, ou pour lesquels les défis énoncés pourraient représenter des pistes d'action concrètes. Suivra enfin la liste des contributions des participants, regroupées entre « défis et obstacles » et « pistes de solution et propositions ».

### Thématique 1 | Saines habitudes de vie

Lorsque questionnés sur l'adoption de saines habitudes de vie, les discussions se portent principalement vers des idées liées à l'activité physique et à l'accès à la nature. Dans les deux cas, la question de l'accès aux installations et/ou aux espaces verts est un sujet

récurrent. Une partie de la réponse proposée réside dans le développement du réseau cyclable, lequel est lui-même considéré comme l'un des enjeux principaux relatifs à l'adoption de saines habitudes de vie.

#### *Des espaces verts à fréquenter*

La notion d'accès recoupe à la fois la question de la présence d'espaces verts de proximité dans les quartiers, mais également la facilité de déplacement vers les forêts et autres milieux naturels ou les installations sportives disséminés à travers la ville – et souvent excentrés. La desserte de l'île Saint-Quentin par le transport en commun ou l'accès à la rivière Saint-Maurice en constitue des exemples; tout comme le besoin d'infrastructures cyclables ou piétonnières pour traverser la barrière naturelle que constitue le Saint-Maurice, et qui sépare ainsi le secteur Est du reste de la ville. De plus, les personnes âgées consultées ont mentionné le besoin d'aménagement et de sécurisation des sentiers comme un frein à leur fréquentation.

Si de nombreux parcs pourraient bénéficier de plusieurs améliorations afin de les rendre accessibles aux yeux des personnes handicapées, ces dernières ont mentionné le terrain de jeu Bon départ, situé au parc Jean-Paul-Lavergne dans le secteur Adélarde Dugré comme un exemple de succès d'aménagement à souligner, et à multiplier. Les parcs Pie-XII et Lambert ont également été cités comme accessibles et d'expérience agréable.

#### *Favoriser et démocratiser l'activité physique*

Si l'accès aux piscines publiques est un thème récurrent pour les deux groupes, les jeunes familles ont également fait mention de plusieurs autres activités sportives, au nombre desquelles l'aménagement de pistes de ski de fond est revenu à quelques reprises. Un participant à l'atelier des jeunes familles a également proposé des activités ouvertes d'initiation publique pour faire connaître et rendre plus accessibles certains sports spécifiques adaptés à l'espace urbain, mais pour lesquels un minimum de technique est requis (le tennis ou le ski de fond ont été cités en exemple). Cette proposition a suscité l'adhésion au sein des participants. Une proposition similaire a par ailleurs également émané de la consultation des personnes handicapées, qui souhaiterait voir l'offre de services de sports offerts pour les jeunes vivant avec un handicap être développée davantage et mieux communiquée.

#### *Saine alimentation*

Favoriser une alimentation saine constituait un sous-élément suggéré de la discussion sur les saines habitudes de vie. Sur ce plan, la mise en place de marchés publics a été proposée par les deux catégories de participants aux ateliers afin d'accroître l'accès aux produits locaux, mais également pour pallier l'absence de commerces de proximité, et notamment les épiceries et/ou supermarchés. Un participant ayant lui-même œuvré dans le passé pour tenter de vendre les aliments d'un producteur régional à Trois-Rivières a témoigné du défi que cela peut représenter dans le contexte réglementaire actuel. Dans ce cas, développer des marchés publics, certes, mais également faciliter et simplifier

l'installation de kiosques par les producteurs dans différents lieux de la ville pourrait s'avérer des avenues porteuses.

Le développement ainsi proposé de marché(s) public(s) et/ou la facilitation de la distribution locale par les producteurs (kiosques ou autre) s'inscrivent dans plusieurs sous-objectifs du plan de développement social, notamment :

- *Aménager des environnements encourageant les Saines Habitudes de Vie et la participation sociale* (bloc 1);
- *Cheminer vers une stratégie concertée de ville nourricière pour assurer une sécurité alimentaire sur le territoire, et l'ensemble de ses sous-objectifs* (bloc 2);
- *Promouvoir des saines habitudes de vie* (bloc 2).

En plus de présenter un potentiel évident de contribuer à :

- *Promouvoir l'économie sociale comme outil de développement local* (bloc 2) et;
- *Travailler à la revitalisation urbaine intégrée des quartiers dévitalisés du territoire* (bloc 1);
- *Aménager des espaces extérieurs favorisant les rencontres intergénérationnelles et la mixité sociale* (bloc 1).

Les recommandations en lien avec l'activité physique quant à elles relèvent notamment des objectifs et sous-objectifs suivants :

- *Contribuer à la qualité de vie et au bien-être des citoyens par le loisir et la vie communautaire* (bloc 3), incluant ses deux sous-objectifs :
  - *Développer et maintenir l'accessibilité aux programmes, aux équipements, aux services et aux infrastructures de loisirs sportifs, récréatifs et communautaires;*
  - *Favoriser le développement d'activités diversifiées, accessibles et abordables.*

Quant aux espaces verts, les éléments mis de l'avant par les participants pourraient potentiellement s'inscrire dans les objectifs suivants :

- *Aménager des environnements encourageant les Saines Habitudes de Vie et la participation sociale* (bloc 1);
- *Prévoir et maintenir des infrastructures et du mobilier adaptés aux besoins actuels de la population* (bloc 1);
- *Aménager des espaces extérieurs favorisant les rencontres intergénérationnelles et la mixité sociale* (bloc 1).

Groupe		Obstacle ou défi	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>			
<b>Piscines</b>			
<b>JF</b>	Difficulté à accéder aux piscines publiques		Avoir accès gratuitement à la piscine proche
<b>JF</b>			Voir à optimiser l'offre de piscine existante (DLS, Cégep, UQTR), cartes membre...
<b>JF</b>			Offrir plus de cours pour éventuellement avoir plus de sauveteurs
<b>JF</b>	Avoir accès à une piscine à pied		Piscine gratuite à proximité
<b>JF</b>	Heures piscine		
<b>JF</b>			Cours piscine pour enfants
<b>PA</b>			Maintenir les tarifs tout au long de l'année et gratuité pour les aînés pour la piscine du CAPS
<b>PA</b>			Entente récurrente avec le CAPS pour meilleur accès à la piscine
<b>Alimentation locale</b>			
<b>JF</b>	Aliments locaux plus accessibles		Kiosque de producteurs locaux répartis dans les différents quartiers
<b>JF</b>	Producteurs éparpillés (kiosques)		Marché public attrayant et sur différents territoires
<b>JF</b>	Manque d'épicerie en vrac		Marché public producteurs locaux centre-ville (PA)
<b>JF</b>	Manque d'épicerie de proximité		
<b>JF</b>	Encourager local et développer davantage		Jardins communautaires (soutien aux citoyens)
<b>JF</b>			Diversifier les quartiers avec possibilité aux marchands de s'installer ailleurs que les zones commerciales
<b>Transport en commun</b>			
<b>JF</b>	Plus grande fréquence des transports en commun		Voies de bus
<b>JF</b>	Plus d'offre de passage d'autobus		Repenser les trajets d'autobus
<b>JF</b>	Transport en commun digne de notre grande ville, et en faire davantage la promotion		Transports en commun (plus fréquents, plus efficaces et plus accessibles en termes d'arrêts et de tarifs)
<b>JF</b>			Ajouter transports événementiels pour diminuer la circulation
			<i>Communauto, Bixi</i>
<b>Sports et plein-air</b>			

<b>JF</b>	Offrir davantage de lieux sportifs gratuits en plein air (ex.: patinoire, ski de fond)	Activités avec transports (ski, randonnées)
<b>JF</b>	Pratiquer des activités sportives parents-enfants peut être un défi	Mieux faire connaître l'offre des sports
<b>JF</b>		Activités de découverte des sports
<b>Forêts et espaces verts</b>		
<b>PA</b>	Accès aux forêts	Entretien des sentiers
<b>PA</b>		Aménagement des sentiers
<b>PA</b>		Sécuriser les sentiers
<b>PA</b>	Manque de stationnement à proximité des activités (sentiers)	Vignette pour les stationnements pour les résidents et gratuité pour les 17 ans et moins et les aînés (endroits de plein air)
<b>PA</b>	Île Saint-Quentin : difficile de s'y rendre sans auto	Abolir les frais d'accès pour l'Île Saint-Quentin
<b>JF</b>		Investir (et protéger) les espaces verts pour des activités extérieures (ski de fond, randonnée)
<b>JF</b>		Verdir en protégeant ou remplaçant les vieux arbres et diversifier (pas de tourbe)
<b>JF</b>		Diversité dans les types de développement et mise en place de critères écologiques avec un % de verdure
<b>Réglementation canine</b>		
<b>PA</b>	Chiens sans laisse	Réglementer les chiens en laisse pour sécurité
<b>JF</b>		Accepter les chiens dans le transport en commun (avec laisse)
<b>Autres</b>		
<b>JF</b>	Gym/gymnase plus près	Activités pour rassembler les familles
<b>JF</b>	Avoir des trottoirs bien déneigés et déglacés	Trois-Rivières en sécurité
<b>JF</b>	Avoir plusieurs points de traversé de la St-Maurice	Plus de passage entre CAP et Trois-Rivières
<b>JF</b>	Juste un passage entre CAP et Trois-Rivières	Faire un pont piétonnier/vélo pour CAP - Trois-Rivières (autoroute)
<b>JF</b>	Difficulté d'accès à des lieux de distribution	Éducation/capsules écoles
<b>JF</b>	Terrain de volleyball placé à proximité de terrain fermé	Maintien des acquis
<b>PA</b>	Atelier coopératif de prêts d'outils (artisanat, menuiserie)	Encourager la pratique régulière d'activité physique (3x\semaine)
<b>PA</b>	Mauvais portage du budget	Prioriser les besoins quotidiens (loisirs, plein air, etc.) plutôt que de grands

	événements et bâtiments qui coûtent cher
<b>Transports actifs</b>	
<i>La thématique des transports actifs a été incluse au sein des discussions sur les saines habitudes de vie dans le cadre de l'atelier auprès des personnes âgées; en revanche, elle a constitué une thématique séparée dans le cadre de celui auprès des jeunes familles. À des fins de clarté et afin d'éviter les répétitions, les réponses des deux groupes relatives à ces éléments ont donc été regroupées dans la section suivante.</i>	

## Thématique 2 | Transport actif

### *Un réseau cyclable en évolution*

Au niveau des transports actifs, la question du réseau cyclable a accaparé une grande partie des discussions. Il a été notamment question de la structure plus large du réseau et de ses grands axes (desserte Est-Ouest, ou entre les différents quartiers et secteurs de la ville par exemple);, du besoin de mettre une nouvelle emphase sur le développement d'un réseau cyclable de proximité; et, enfin, d'une diversification grandissante et problématique des types de moyens de transport et d'usagers empruntant le réseau (notamment en raison de la multiplication des engins électriques et la cohabitation avec les piétons).

Si le développement du réseau cyclable au courant des dernières années a été salué, les participants ont néanmoins signifié le besoin de développement du réseau dans l'axe Est-Ouest, et/ou en développant des alternatives permettant de franchir la rivière Saint-Maurice de manière sécuritaire.

Au-delà de ces réflexions sur les grands axes du réseau, qui permettent de traverser la ville sur de longues distances – un peu à la manière d'autoroutes pour la voiture – il a été argué que le développement d'une ville favorable au vélo et aux transports actifs en général doit mettre l'accent sur le développement d'un réseau de proximité; c'est-à-dire que pour les participants, le réseau cyclable doit également favoriser les déplacements à vélo à l'intérieur des quartiers – lesquels seraient dans le futur redéveloppé dans une optique de services de proximité (par exemple pour l'accès aux écoles, garderies, épiceries, magasins, etc.).

Il a également été proposé dans le cadre des entretiens avec les personnes handicapées et les proches aidants que la Ville se dote d'équipements de loisirs et/ou de plein-air adaptés et les rende disponibles pour les personnes handicapées et/ou les familles. L'exemple de l'île St-Quentin a été évoqué, cette dernière s'étant doté de ce type d'équipement. Un participant a mentionné des subventions de l'unités régionales de loisir et de sport (URLS) existent pour appuyer les organismes qui désireraient se procurer de tels équipements.

### *De nouveaux enjeux de cohabitation*

Le développement du réseau cyclable observé ces dernières années fait en sorte qu'il est de plus en plus emprunté par d'autres types d'utilisateurs (autres que les cyclistes). Pour plusieurs cette cohabitation est difficile et crée des enjeux de sécurité. C'est particulièrement le cas d'un nombre grandissant de moyens de locomotion électriques – et notamment d'une large gamme dite de « vélos assistés » et autres aides à la mobilité motorisée (AMM) – qui ne sont pas réglementés. Ces véhicules pouvant atteindre des vitesses de pointe élevées, la cohabitation avec les vélos apparaît dangereuse aux participants, particulièrement pour les familles. En revanche, ce type de véhicule n'est pas non-plus autorisé sur les routes. Leur popularité grandissante fait en sorte qu'il devient aux yeux des participants nécessaire que les autorités publiques analysent attentivement la question – de concert avec les utilisateurs et les communautés – afin de réglementer leur utilisation et d'adapter le réseau (cyclable et routier) pour tenir compte de leur existence nouvelle et de leur cohabitation avec les transports actifs (marche et vélo) d'une part, et des voitures d'autre part.

L'enjeu de la cohabitation entre cyclistes et piétons sur les pistes cyclables a également été évoqué par les participants, de même qu'avec les quadriporteurs.

### *Les trottoirs et l'hiver*

Dès lors que l'on aborde la question des transports actifs ou celle de la sécurité, l'entretien hivernal des trottoirs ressort systématiquement comme l'un des principaux freins à l'adoption d'un mode vie piétonnier. Si plusieurs participants se sont dit conscient qu'assurer des trottoirs complètement dégagés et exempt de surfaces glissantes en tout temps est un défi de taille pour toute administration municipale, il n'en demeure pas moins qu'ils jugent la stratégie actuelle inadéquate.

Les participants ont notamment souligné la complexité de marcher dans les quartiers résidentiels, puisque le déneigement s'y effectue en dernier, après que celui des axes plus névralgiques soit complété.

Plus encore, des participants ont déploré le fait que le trottoir sur un côté entier de certaines rues se voient être entièrement abandonné pour la saison – et ce même dans le cas de certaines artères principales. Cette façon de faire forcent les piétons à choisir entre traverser la voie à un endroit risqué pour atteindre leur destination, ou à marcher dans la rue du côté où se trouve cette destination mais dont le trottoir n'est pas entretenu.

Se distinguant des participants s'attardant ainsi à des aspects spécifiques de l'entretien des trottoirs, d'autres, notamment lors de l'atelier destiné aux personnes âgées, ont plutôt affirmé qu'il s'agissait là d'une question insoluble; la réalité de nos hivers rendrait selon eux illusoire le souhait de maintenir ces trottoirs praticables. Ils ont ainsi dit assumer le fait de marcher dans la rue, indépendamment de l'état apparent des accotements, dès

lors que la saison hivernale sévissait. S'ils ont dit parfois subir l'humeur de certains automobilistes, il n'en demeure pas moins qu'ils s'y sentent moins vulnérables, leur marche ainsi plus assurée et stable. D'autres participants ont surenchéri en énonçant le besoin de corridors de marche plus larges, sans toutefois pouvoir creuser d'avantage cette avenue; une idée probablement à mettre en relation avec certains de leurs compères ayant mentionné préférer utiliser les pistes cyclables pour la marche en été.

Plusieurs contributions des participants autour du développement du réseau cyclable et de la sécurisation des déplacements s'inscrivent dans plusieurs sous-objectifs du plan de développement social, notamment :

- *Agir pour développer la mobilité urbaine (bloc 1);*
  - *Sécuriser les déplacements;*
  - *Promouvoir et favoriser l'utilisation du transport actif;*
- *Contribuer à la santé globale des citoyens et des citoyennes dans le respect des compétences municipales (bloc 2); et notamment Promouvoir des saines habitudes de vie.*

Un nombre significatif de préoccupations des participants s'inscrivent également dans l'optique de :

- *Assurer la sécurité des individus et des milieux (bloc 1).*

Groupe	Obstacle ou défi	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>		
Vélos et pistes cyclables		
<b>JF</b>	Possibilité de circuler à pied/vélo	
<b>JF</b>	Me sentir en sécurité en vélo sur la route	
<b>JF</b>	Accessibilité aux voies de circulation difficiles	
<b>JF</b>	Continuité des pistes cyclables	Faire beaucoup plus de pistes cyclables, adaptées au développement de proximité : près des magasins, écoles, garderies
<b>JF</b>	Des pistes cyclables protégées, sécuritaires pour le trajet maison-garderie, accessible été et hiver	Sections sécuritaires (bloc de béton, aménagement pistes cyclables ou espaces)
<b>JF</b>		Considérer les piétons et les vélos dans le déneigement
<b>JF</b>	Déplacements sécuritaires (vélos et piétons)	Brigade à vélo

<b>JF</b>	Manque de connaissances des cyclistes et automobilistes	Prioriser la pensée urbaine piétonne
<b>JF</b>		Réduire la vitesse autour des parcs et/ou grossir les zones scolaires
<b>JF</b>		Signal lumineux pour signifier la priorité aux piétons
<b>PA</b>	Plusieurs différents transports actifs sur les pistes cyclables	Pistes cyclables doivent être davantage règlementées
<b>PA</b>	Trop de trafic de tout genre sur les pistes cyclables	Policiers qui appliquent les lois qui existent déjà (motos sur pistes cyclables et chiens sans laisse)
<b>PA</b>	Manque d'axes sur la piste cyclable Est-Ouest	Plus d'axe cyclable Est-Ouest
<b>PA</b>		Redéfinir les lignes cyclables de rue
<b>JF</b>	Sécurité aux intersections pour les piétons versus automobiles	Faire la promotion et valoriser le transport actif auprès de la population pour être bien vu et respecté quand on marche/vélo
<b>JF</b>	Circulation automobile	Meilleures intersections qui considèrent les plus vulnérables (vélos, piétons)
<b>JF</b>	Manque de signalisation	
<b>PA</b>	Accès voie piétonne sécuritaire	Entretien déneigement trottoirs, rues et escaliers urbains
<b>PA</b>	Glace sur les trottoirs, rues/trottoirs non déneigées	Déneiger les trottoirs pour marcher de façon sécuritaire
<b>PA</b>		Améliorer la signalisation
<b>PA</b>		Avoir des policiers visibles à pied

### Thématique 3 | Accès à la ville

La thématique de l'accès à la ville était une question intentionnellement plus large, voire un peu plus conceptuelle. Elle visait à explorer de quelle façon les avantages auxquels les citoyens s'attendent du fait de vivre en ville; et surtout dans quelle mesure ils pouvaient entrevoir des obstacles se dresser pour accéder à ces avantages (ou services) lorsqu'ils se projettent dans un futur marqué par les contraintes inhérentes au vieillissement. La question a ainsi été spécifiquement abordée lors de l'atelier auprès des personnes âgées.

#### *Un enjeu de mobilité locale...*

Dans une ville conçue largement selon les principes d'urbanisme qui ont guidé le développement des villes nord-américaine des dernières décennies, la dépendance à l'automobile est apparue en filigrane de la majorité des défis énoncés. En effet, la concentration des services et commerces dans certains secteurs à vocation déterminée, et les longues distances séparant souvent ces centres de services ou les lieux de loisirs et d'activités des quartiers résidentiels rendent aux yeux des participants le recours à

l'automobile une quasi-nécessité. Pour une personne vieillissante, qui entrevoit de devoir (ou de vouloir) se départir de sa voiture dans le futur – que ce soit pour des raisons de santé, financières, ou par choix personnel – les complications apparaissent rapidement. Les participants ont ainsi soulevé la nécessité de renforcer et d'améliorer l'offre en transport en commun afin de mieux répondre à leurs réalités ou de proposer de nouveaux services de navettes vers les centres de plein-air, dans le cas d'événements ponctuels, ou pour certains pôles de services, par exemple).<sup>2</sup> Les personnes handicapées ont également plaidé pour que ces navettes soient adaptées pour leurs besoins.

En contrepartie, certains participants aux consultations des personnes âgées comme des personnes handicapées ont également mentionné le manque de stationnement à certains endroits de la ville comme posant un problème en termes d'accès aux services – qu'il soit question de certains bureaux administratifs situés au centre-ville, ou encore de l'accès à certains sentiers ou parc-natures par exemple.

Du côté des personnes handicapées, le transport adapté est la question centrale dont dépend en très large partie leur accès aux services. Plusieurs améliorations au niveau de ce dernier pourraient, aux yeux des participants, avoir un impact majeur sur leur vie. En effet, les limites marquées du service, en termes d'horaire et de flexibilité, force une planification serrée plusieurs jours à l'avance de tout déplacement.

Les entretiens avec les personnes handicapées et les prochains aidants ont également fait ressortir qu'un grand nombre de commerces, notamment les restaurants et les bars du centre-ville par exemple, sont peu adaptés (accès universel, toilettes à l'étage ou au sous-sol, etc.). Les participants ont suggéré la mise-en-place de programmes visant à sensibiliser les commerçants et à les soutenir afin d'améliorer les dispositions de leurs commerces; de même que l'ajout éventuel d'inspections afin de s'assurer que les bâtiments sont conformes.

#### *...et interrégionale*

Pour certains participants, la problématique dépasse même le transport au sein de la ville (relevant de la STTR), et la très faible desserte en transport intermunicipale ou inter-régionale devient vite handicapante pour quiconque désirerait se libérer de l'automobile. Les participants ont également plaidé (bien que de manière plus marquée dans le cas des jeunes familles) pour le développement de quartiers disposant de services et de commerces de proximité.

---

<sup>2</sup> Le transport en commun relevant de l'autorité d'une entité autonome, la Société de transport de Trois-Rivières (STTR), laquelle mène ses propres initiatives de consultations auprès des populations, la présente démarche s'est volontairement abstenue d'approfondir les questions spécifiques au transport en commun. Les participants étaient bien sûr libres d'en discuter et de soulever les éléments qu'ils jugeaient pertinents, mais les facilitateurs ont priorisé l'approfondissement des autres enjeux soulevés.

Les participants aux entretiens virtuels ont également soulevé l'inexistence de services de transport adapté interrégional pour les personnes handicapées.

#### *Un enjeu de gouvernance*

Les participants ont également abordé cette question dans une compréhension moins « physique », et d'avantage dans une optique d'accès aux décideurs et à la gouvernance. En plus des propositions concrètes et opérationnelles de centralisation de l'information et de l'accès aux activités et services abordées plus loin dans ce rapport (voir la Thématique 6, p.30), ils ont évoqué le désir de voir leurs élus et les processus de gouvernance se rapprocher des citoyens. Les présents ateliers ont été cités en exemple positif, une pratique qui se doit selon eux d'être élargie. De plus, il est crucial pour les participants de garantir que ce type de pratiques ne se limite pas à un exercice de consultation symbolique, en assurant une forme de suivi et de retour sur les applications concrètes. Il a également été souligné que l'information, la consultation et la participation des citoyens devraient être maintenue dans un cadre plus large que celui de l'internet, lequel exclurait *de facto* une partie de la population qui n'y a pas accès, ou pour qui de telles méthodes de consultation se limitant au virtuel sont perçues comme démobilisantes.

Si la question n'a pas été posée de front en ces termes lors de l'atelier auprès des jeunes familles, la quasi-totalité des éléments mis de l'avant par les personnes âgées ont été abordés à un moment ou un autre par participants lors des discussions liées aux autres thématiques.

Les demandes formulées par les participants pour une gouvernance plus ouverte, et pour la multiplication des initiatives participatives s'alignent avec l'objectif suivant du plan de développement social :

- *Soutenir et favoriser la participation citoyenne de tous (Bloc 3);*
  - *Favoriser et soutenir la participation citoyenne dans la recherche et la mise en commun de solutions novatrices;*
  - *Être proactif afin de développer des mesures de soutien à la participation des clientèles vulnérables ou marginalisées.*

Les préoccupations des personnes âgées entourant les enjeux de mobilité, particulièrement liées aux défis anticipés face au vieillissement, rencontre les objectifs suivants :

- *Agir pour développer la mobilité urbaine (Bloc 1);*
  - *Sécuriser les déplacements;*
  - *Promouvoir l'utilisation du transport collectif et en faciliter l'accès;*
  - *Promouvoir et favoriser l'utilisation du transport actif.*

Groupe	Obstacle ou défi	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA)</b>		
Gouvernance		
<b>PA</b>	Transparence, informer avant que la Ville ne prenne des décisions	Trouver un autre moyen de communication que l'Internet pour informer et sonder les citoyens
<b>PA</b>	Manque de suivi avec la population	
<b>PA</b>	Cohésion et mécanisme d'information	Organismes de quartier, créer des pages Facebook (échange de service)
<b>PA</b>	Accès aux élus (accusés de réception, réponses tardives)	Faciliter la communication avec l'administration municipale (311)
		Mettre le citoyen en priorité
Transport		
<b>PA</b>	Pas de transport en commun le dimanche soir	Les aînés vont perdre leur permis dans quelques années alors il faut des navettes et des autobus
<b>PA</b>	Transport inter-cité	
<b>PA</b>	Stationnement	Stationnement (le système de paiement n'est pas efficace)
Autres		
<b>PA</b>	Entretenir les routes et les trottoirs\escaliers	Couloirs de marches plus larges
<b>PA</b>	Services et commerces de proximité (manque de quartier de ce type)	Avoir un marché public avec les différents secteurs de la ville
<b>PA</b>	Centre-ville est un désert alimentaire	
<b>PA</b>	Favoriser le tourisme	
<b>Personnes handicapées et proches aidants (PH)</b>		
Transport adapté		
<b>PH</b>	Accès au transport adapté. Réservation du 48h à l'avance ouvrable même principe depuis plusieurs années. Ex : Pour aller au cinéma, prévoir à l'avance, limitée dans le temps. Maxi pour le transport adapté – 11h. Partenariat avec un transporteur notamment pendant l'été.	Transport à la demande.
<b>PH</b>	Rendez-vous dernière minute problématiques.	
<b>PH</b>	Taxi : pas facile d'obtenir des services, ils n'ont pas de disponibilités	
<b>PH</b>	Pas beaucoup de taxi pour les fauteuils roulants, parfois ont la vanne mais pas le personnel qui peut la conduire	
<b>PH</b>	Transport adapté: Personne ne dit comment procéder. Transport adapté	

	n'ira pas jusque dans le garage de la personne.	
<b>PH</b>	Service qui est cher.	Maintenir le système de tarification sociale.
<b>Transports en commun</b>		
<b>PH</b>	N'existe pas de transports adaptés interrégionaux.	Transports adaptés interrégionaux
<b>PH</b>	Depuis les changements de trajets, les transports en commun débarquent les gens plus loin (ex : à 2 rues) pas tout le monde qui sont en mesure de bien se repérer, donc problématique pour trouver leur chemin.	Programme entre deux arrêts. Pour personnes handicapées.
<b>PH</b>	À cause du transport en commun inefficace, plusieurs lieux ne sont pas fréquentés puisque le transport prend énormément de temps pour s'y rendre. Les quartiers sont refermés sur eux-mêmes et isolent les gens qui ne peuvent pas utiliser une voiture, un vélo ou y aller à pied	Navettes adaptées lors des activités, festivals et événements.
<b>PH</b>		Au moment des festivals, navettes qui pourraient être un véhicule adapté
<b>Accès aux soins de santé</b>		
<b>PH</b>	Accès aux services de santé.	
<b>PH</b>	Au niveau médical : optométriste, dentiste pour les personnes qui sont en fauteuil et ne peuvent pas bouger	
<b>Culture, sports et services adaptés</b>		
<b>PH</b>	Les services adaptés pour les personnes handicapées sont manquants : La culture, le sport, les parcs. Exemples concrets : Il n'y pas assez d'organismes pour les personnes ayant des besoins, même chose pour les camps de jour adaptés.	Services adaptés. Sports, activités culturelles, parcs. Piscines. Camps de jour adaptés. Davantage d'organismes spécialisés.
<b>PH</b>		Rampes d'accès pour les piscines
<b>Commerces et restaurants</b>		
<b>PH</b>	Pas de place pour les personnes en fauteuil roulant dans les restaurants ou s'il ne trouve c'est souvent dans un coin ou éloignés	Terrasse Des Forges : Accès au restaurant.
<b>PH</b>	Plusieurs établissements (resto, bar...) les toilettes sont au sous-sol ou au deuxième étage. Pas adaptés aux personnes à mobilité réduite.	Ascenseur. Adaptation des buildings.

<b>PH</b>	Commerce non accessible, et ne veut pas améliorer la situation. Peut-il avoir un soutien ou de l'accompagnement à ces commerces? Ou bien de la sensibilisation? Il y a-t-il des inspecteurs qui passent à la suite de constructions ou travaux? Pour valider l'accessibilité?	Portes automatiques dans les bâtiments municipaux et autres lieux publics.
-----------	---	--

## Thématique 4 | Sentiment de sécurité

### Sécurité routière

La sécurité routière a monopolisé une grande partie des discussions portant sur le sentiment de sécurité des citoyens. Les participants ont identifiés certains points de tensions grandissants dans la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons.

La gestion des pistes cyclables génère elle aussi un nombre grandissant de problématiques à mesure que la popularité des transports actifs augmente. Le besoin de mieux définir la place accordée aux piétons au niveau des pistes cyclables, l'importance de sécuriser les traverses piétonnes, ou encore la séparation par des barrières physiques des corridors cyclistes par rapport aux automobilistes sont autant de pistes de solutions soulevés par les participants sur ces questions. Les traverses piétonnes se sont également révélées un enjeu d'insécurité important aux yeux des personnes handicapées, qui voient dans leur amélioration une priorité – et notamment aux alentours de certains services ayant une large clientèle handicapée.

### *Transit automobile et quartiers résidentiels*

L'enjeu de la sécurité dans les quartiers résidentiels, notamment par la diminution effective de la vitesse automobile, est également apparu comme une question importante pour les jeunes familles. Certains quartiers deviennent des voies alternatives de transit et se transforment ainsi en quasi-boulevards aux yeux de citoyens inquiets. Le programme de rues conviviales mises en place par la Ville a été cité comme un exemple porteur, pouvant être amélioré et élargi rapidement.

### *Sécurisation possible du parc portuaire*

L'absence de garde-corps au parc portuaire a également été cité comme une source d'insécurité qui préoccupe certains parents au point d'éviter l'endroit – certains s'étonnant qu'on n'y observe pas plus d'incidents.

### Itinérance et santé mentale

L'itinérance, et en particulier les problématiques liées à la santé mentale, sont également apparues comme des préoccupations de premier ordre affectant le sentiment de sécurité tant des personnes âgées que des jeunes familles. Si l'itinérance n'est pas un phénomène social nouveau à Trois-Rivières, il semble y avoir une perception partagée autour du fait

que celle-ci est en croissance rapide et qu'elle est de plus en plus visible. La source de cette recrudescence ne semble pas faire pas l'unanimité auprès des participants (pandémie, contexte économique, ou migrations venues d'autres régions du Québec ou du Canada), mais tous s'entendent cependant pour dire que cet enjeu, extrêmement complexe, devrait constituer une priorité commune de tous les paliers de gouvernance. Qui plus est, et même si la complexité de la problématique rend l'identification de pistes de solutions difficiles dans ce type d'exercice, il ressort néanmoins que les participants ne semblaient pas voir dans la répression une solution au phénomène.

#### Impératif de planification

Pour les personnes handicapées, les problématiques précédemment évoquées liées au transport adapté (voire Thématique 3 *Accès à la ville*), et notamment le besoin de planifier tout déplacement avec un préavis minimum de 48 heures, les place dans une situation vulnérable. En effet, elles ont le sentiment d'être difficilement en mesure de faire face à une urgence si celle-ci devait se produire.

Les enjeux de sécurité, qu'ils soient liés à la sécurité routière, à la sécurisation des quartiers, s'inscrivent directement dans les objectifs :

- *Agir pour développer la mobilité urbaine (Bloc 1);*
  - *Sécuriser les déplacements;*
  - *Promouvoir l'utilisation du transport collectif et en faciliter l'accès*
  - *Promouvoir et favoriser l'utilisation du transport actif;*
- *Assurer la sécurité des individus et des milieux (Bloc 1), et notamment le sous-objectif suivant :*
  - *Accroître le sentiment de sécurité des individus dans les espaces publics.*

La question de l'itinérance est ciblée spécifiquement par le sous-objectif suivant du plan de développement social :

- *Agir sur le vivre-ensemble, la tolérance et l'inclusion (Bloc 3);*
  - *Assurer une vigie en matière de prévention à l'itinérance.*

Cette question, et les problématiques de santé mentale qui y sont associées, peuvent également s'inscrire dans plusieurs autres objectifs, notamment :

- *Contribuer à la santé globale des citoyens et des citoyennes dans le respect des compétences municipales (Bloc 2);*
  - *Agir de manière concertée et en complémentarité des acteurs des services de la santé et des services sociaux;*
  - *Soutenir la santé mentale de la population.*

Mais devant la complexité de cette problématique spécifique, les réponses à apporter sont plus larges, et regrouperaient un nombre beaucoup plus important de composantes du développement social.

Groupe		Obstacle ou défi/Moment d'insécurité	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>			
Sécurité des piétons			
<b>PA</b>	Traverse de piétons		Lignes blanches piétonnes (améliorer le marquage des rues)
<b>JF</b>	Boulevard des Forges		Des Forges devant CNESST : besoin d'une traverse piéton
<b>JF</b>			Traverse piétonne des Forges (devant PEI)
<b>JF</b>	Marche en hiver, certains quartiers n'ont pas de trottoir (glacés et mal déneigés)		Traverse lumineuse ( <i>Timer</i> )
<b>JF</b>	Traverse de rue à certaines intersections (exemple: 4 coins de rues, mais 2 stops)		Lumière à piéton
<b>JF</b>	Traverse piétonne sur des forges près du petit bonheur (Beaucoup de circulation rapide)		Contravention (traverse piétonne)
<b>PA</b>	Escaliers pas déneigés		
<b>PA</b>	Trottoirs mal déneigés		
Éclairage public			
<b>PA</b>	Rues et ruelles mal éclairées		
<b>PA</b>	Pas de lumière		
Sécurité des pistes cyclables			
<b>JF</b>	Piste cyclable en bord de route en famille (l'enfant apprend, va tout croche; les autos s'en foutent)		Barrière protectrice le long des pistes cyclables?
<b>JF</b>			Sensibilisation à la population : piétons/cyclistes vulnérables
<b>JF</b>			Stop piste cyclable (parc Lambert/coin Rigaud)
<b>JF</b>	Voix cyclable hors-pistes cyclables		
<b>JF</b>	À vélo: pente importante, surtout quand les enfants ont de la difficulté à freiner		
<b>PA</b>	Pistes cyclables (pas de place pour les piétons)		
<b>PA</b>	Plus de place pour marcher sur les pistes cyclables		
<b>PA</b>			Déneiger les pistes cyclables
Itinérance			
<b>PA</b>	Personnes en situation d'itinérance		
<b>PA</b>	Personnes en situation d'itinérance sont imprévisibles, peur de se faire frapper		
<b>PA</b>	Pas d'infrastructures pour les personnes en situation d'itinérance		

<b>PA</b>	Les policiers seraient <i>lous</i> avec les itinérants	
<b>PA</b>	Cris des personnes en situation d'itinérance	
<b>PA</b>	Pas de connaissance/compétence pour intervenir avec les personnes en situation d'itinérance	
<b>JF</b>	Centre-ville la nuit: santé mentale de certains individus	Police communautaire, brigade de santé mentale plus présente, plus d'heures couvertes
<b>Sécurité routière</b>		
<b>PA</b>	Vitesse des voitures	Diminution de la vitesse dans la rue
<b>PA</b>	Vitesse dans les rues du centre-ville	Vitesse dans les rues du centre-ville et autre quartiers/secteurs
<b>PA</b>		Changer comme pour les quartiers résidentiels (30km/h)
<b>JF</b>	Zone 30km/h: zone familiale, quartiers résidentiels	Affiches zone 30km/h
<b>JF</b>		Terre-pleins pour réduire la vitesse dans les quartiers
<b>JF</b>	Automobile à vitesse élevée	Baisser les limites de vitesse à 30km/h
<b>JF</b>		Dos d'ânes
<b>JF</b>		Panneau lumineux 30km/h
<b>JF</b>	Zone scolaire non respectée, école non visible, n'y a plus de stop	Mettre des panneaux enfants pour zone scolaire Bollards dans zones scolaires et même l'été lors de camps
<b>JF</b>	Mauvaise gestion des traverses piétonnières « 4 stops »: notamment la traverse du Cégep Papineau	
<b>PA</b>	Manque d'affiche	Afficher mieux ou illuminer les signalisations piétonnières
<b>PA</b>	Pas de signalisation	Signalisation pour vélos pour ne pas qu'ils passent sur la lumière des piétons
<b>JF</b>		Synchronisation des feux (Sainte-Marguerite)
<b>PA</b>	Rues non sécuritaires en voiture	Déneigement des rues (pas sécuritaire en voiture)
<b>JF</b>	Deux groupes d'âge problématique: nouveaux conducteurs et boomers	Campagne de sensibilisation: conséquence
<b>Rues conviviales et vie de quartier</b>		
<b>JF</b>	2 rues donnent accès au quartier (circulation importante) : Boulevard de	Étendre le projet de la rue conviviale à l'ensemble des quartiers

	facto dans quartiers résidentiels (accès multiples)	
<b>JF</b>		Simplifier et vulgariser, élargir les projets de « rue conviviale »
<b>JF</b>	Rue du Cartier (rue d'accès au quartier)	
<b>Airbnb</b>		
<b>PA</b>	Augmentation des Airbnb (étrangers) au centre-ville	Règlementation et recension des Airbnb
<b>PA</b>		Recenser les Airbnb (comité sur cet enjeu)
<b>PA</b>		Faire une table de réflexion sur les Airbnb
<b>Parc portuaire</b>		
<b>JF</b>	Parc portuaire : pas de barrières le long du fleuve	Installer une barrière (parc portuaire)
<b>Bruit</b>		
<b>PA</b>	Bruits de moteurs d'auto	
<b>JF</b>	Scoters (bruit)	
<b>Autres</b>		
<b>PA</b>	Parc de l'hôtel de ville	Repenser et axer les routes sur les citoyens et non la voiture
<b>PA</b>		Penser différemment les rues
<b>PA</b>	Insécurité face aux événements gens autour qui fréquentent, qui circulent	Stationner mon vélo sans me le faire voler
<b>PA</b>	Arrêts d'autobus trop espacés	Recenser le nombre de voitures à Trois-Rivières
<b>PA</b>	Non-respect des arrêts-stop	Sensibilisation au code de la route
<b>PA</b>	Voie d'accès véhicule d'urgence	Sensibilisation/document d'information facile d'accès à la réglementation du code de la route
<b>PA</b>	Délai de réponse long avant de se faire répondre par les services d'urgence	Urbanisme participatif dans les quartiers
<b>JF</b>	Abris « tempo » trop avancés sur la rue, nuisent à la visibilité	
<b>JF</b>	École des pionniers de la Terrière	
<b>JF</b>	Absence de présence de policier.es	
<b>JF</b>	Certains parcs du centre-ville ou parcs moins fréquentés	
<b>Personnes handicapées et proches aidants (PH)</b>		
<b>Itinérance et maladie mentale</b>		
<b>PH</b>	Sentiment d'insécurité avec les personnes ayant des maladies mentales qui crient dans la rue.	
<b>PH</b>	Le parc Champlain : seringues trouvées au sol, l'entretien mal fait (déchet). Des gens bizarres. Ils n'ont pas fait de gestes	Entretien des lieux publics

	compromettants, mais la dame ne se sentait pas en sécurité. La quantité de gens en situation d'itinérance augmente et ça inquiète beaucoup de gens	
<b>Dépendance et vulnérabilité au transport adapté</b>		
<b>PH</b>	Avec le transport adapté, doit être fait à l'avance, les garanties d'avoir un transport est inquiétant. Problème de transport adapté, 48h à savoir d'avance.	Endroit où communiquer en soirée. Pour aider.
<b>PH</b>	Isolement: Transport de soir, pas assez d'heures disponibles, les gens finissent par annuler leurs activités	Améliorer le service et l'offre de taxi
<b>Trottoirs et circulation piétonnière</b>		
<b>PH</b>	Sentiment d'insécurité quand la personne roule sur le trottoir.	Reproduire ce qui a été fait comme aménagement sur le boulevard Sainte-Madeleine – très facilitant. Avancée de trottoirs. Lien cyclable > facilite les traversées.
<b>PH</b>	Éviter certaines rues pour des entrées qui sont trop hautes ou qui ne fonctionnent pas	Améliorer l'accessibilité pour les fauteuils roulants (montées et descentes)
<b>PH</b>	Sens unique sur St-Francois : sens unique, doit débarquer à gauche qui est vers la rue, donc insécurisant	Élargir les trottoirs
<b>PH</b>	Trottoir : beaucoup sont abîmés (des chenaux, des forges). Entrées de trottoir difficile d'accès	Augmenter le temps pour traverser les boulevards et les grandes rues
<b>PH</b>	Plusieurs artères de notre ville ne comportent pas de trottoirs (problème pour les gens à mobilité réduite). Particulièrement l'hiver.	Ajouter des bancs près des arrêts d'autobus et en bordure de rues (non seulement dans les parcs)
<b>PH</b>	Problématique du déneigement des trottoirs	Améliorer le déneigement des espaces lors des tempêtes
<b>PH</b>	Les routes sont plus étroites, parfois, il y a des bacs de poubelle en bordure de rue qui ne sont pas ramassés ce qui complique encore plus les déplacements en fauteuil	Ajouter un bouton de vibration aux lumières d'arrêt pour que les personnes non voyantes puissent savoir qu'il est possible de traverser la rue
<b>PH</b>	Passage piétons : pas assez en quantité dans la ville, surtout près d'un organisme ayant une clientèle de personne en situation d'handicap	Les rails de train, le long du port portuaire – Enfer pour les fauteuils
<b>PH</b>	Sécurité routière / Passage piéton : Les traverses de rues sont difficiles. Proche du centre des Rivières, il y a un centre pour personnes handicapées. Il y a malheureusement 6 voies à traverser et	Traverse piétonne : Lumière. Vibration du bouton. Plaque podotactile.

	le temps de traverse est très court (30 sec). Le délai pourrait être modifié. Les rues près des grands centres sont souvent problématiques.	
<b>Transports en commun</b>		
<b>PH</b>	Anxiogène : la surpopulation dans les autobus qui fait en sorte qu'il n'y a pas assez de places assises. Parfois, le handicap n'est pas apparent, ce qui fait que les gens ne sont pas portés à être courtois dans les autobus. Ce n'est pas non plus garant d'avoir accès à un transport adapté, même si la personne est en situation d'handicap.	Avoir un autobus (entre les arrêts)
<b>PH</b>	Sentiment d'insécurité est accentué quand l'attente pour prendre l'autobus est d'une heure et que tu dois attendre seule sur le bord de la rue	Améliorer le service de transport en commun -avoir plus d'arrêts au centre-ville – des horaires plus fréquents et des affiches aux arrêts indiquant les horaires
<b>Autres</b>		
<b>PH</b>	Quadriporteurs font n'importe quoi en ce moment: Règlementation des quadriporteurs.	Cibler des endroits prioritaires. Avoir un plan d'intervention en matière d'accessibilité universelle.
<b>PH</b>	Pas d'utilisation des toilettes publiques car il ne peut les utiliser à cause du papier toilette. La personne ne sort pas.	Installation de siège bidet. Avoir des spots centralisés auprès des endroits stratégiques.

## Thématique 5 | Infrastructures et mobilier urbain

Les discussions portant sur les infrastructures et le mobilier urbain sont généralement demeurées très concrètes. Il ressort toutefois que pour les participants l'un des principaux enjeux à ce niveau demeure l'accès aux infrastructures : dans un premier temps par des installations de proximité dans leur quartier de résidence (parcs, modules de jeux, sentiers de promenade ou de ski de fond, ou chutes de retour pour les documents de bibliothèque par exemple); ou, dans un second temps, dans les cas où la nature des installations ne permet pas leur aménagement dans un quartier (parcs nature, installations sportives lourdes, etc.) par le développement d'une desserte en transport en commun et en transports actifs renforcés.

### *Les piscines publiques*

L'accès à une piscine fut un thème récurrent et persistant lors des deux ateliers. Les participants ont soutenu désirer plus de service sur ce plan tant en termes d'horaires, de tarifs et de proximité que d'accessibilité par transports en commun ou en desserte sécuritaire en vélo ou à pied (notamment au niveau de la piscine du CAPS). Alors que les personnes âgées ont insisté sur les ententes préférentielles et les tarifs spéciaux à

pérenniser, les familles ont de leur côté mentionné le besoin de dynamiser certaines piscines pour les rendre plus attrayantes pour les enfants (avec l'ajout de jeux notamment).

Du côté des personnes handicapées, l'accès aux piscines signifie également, en addition aux éléments mentionnés par les autres groupes, l'ajout de rampes d'accès aux piscines elles-mêmes.

#### *Mobilier urbain*

En termes de mobilier urbain, les discussions ont surtout porté sur les parcs. L'ajout de bancs ou de tables est revenu systématiquement; un participant a fait remarquer que si le fait de placer des bancs sous les arbres était à priori une bonne idée afin de fournir de l'ombre en été, cela avait également pour effet de les exposer à certaines nuisances liées à la présence d'oiseaux nichés dans les arbres. Des bancs couverts permettraient selon les participants de résoudre cette situation déplaisante. L'installation de toilettes publiques, en particulier dans les parcs, a été proposé par les deux groupes, mais particulièrement par les personnes âgées. Une partie de ces dernières s'est également dite inconfortable au centre-ville en soirée du fait du faible éclairage et de l'agitation. L'ajout de poubelles dans cette zone a également été mentionné.

Les jeunes familles ont quant à elles souligné le besoin d'un meilleur entretien des modules de jeux, lesquels sont très populaires et fréquentés.

#### *Marchés publics*

L'ouverture d'un marché public, favorisant l'accès à des producteurs et des marchands locaux a été proposée lors de plusieurs discussions. À cet effet, voir la sous-section *saine* alimentation au niveau de la Thématique 1 présentée précédemment dans ce rapport (p.8).

#### *Autres infrastructures*

Hormis la question des installations aquatiques, les participants ont jugé l'offre en matière d'infrastructures globalement satisfaisante, mais ont mis l'accent sur le besoin de préserver, entretenir et améliorer les acquis. L'offre en matière de patinoires extérieures en hiver pourrait en revanche être améliorée selon eux, notamment en termes de temps pour le patinage libre – les réservations et les ligues de hockey accaparant une grande partie des disponibilités. Toujours en hiver, des participants ont souhaité voir les pistes cyclables entretenues.

La discussion en plénière a également permis aux participants de se montrer créatifs en matière d'infrastructures récréatives qu'ils aimeraient voir apparaître (*skate parcs*, anneau pour patins à roues alignées, *pumptracks*, sont du nombre), des propositions s'ajoutant à celles préalablement émises lors des autres discussions thématiques (terrains de badminton, club de marche, pistes cyclables, mise à l'eau pour kayak et *paddle board*, entre-autres).

Du côté des personnes handicapées et des proches aidants, de l'avis de certains participants, la ville de Trois-Rivières se compare avantageusement par rapport à d'autres villes au Québec. Une série de recommandations concrètes ont toutefois été formulées (voir le tableau spécifique ci-dessous).

Les questions liées aux infrastructures au mobilier urbain s'inscrivent clairement dans les objectifs suivants :

- *Veiller à des aménagements inclusifs pour les espaces extérieurs et les bâtiments de la Ville (Bloc 1);*
  - *Aménager des environnements encourageant les Saines Habitudes de Vie et la participation sociale;*
  - *Prévoir et maintenir des infrastructures et du mobilier adaptés aux besoins actuels de la population;*
  - *Aménager des espaces extérieurs favorisant les rencontres intergénérationnelles et la mixité sociale;*
- *Contribuer à la qualité de vie et au bien-être des citoyens par le loisir et la vie communautaire (Bloc3);*
  - *Développer et maintenir l'accessibilité aux programmes, aux équipements, aux services et aux infrastructures de loisirs sportifs, récréatifs et communautaires.*

Groupe	Lieux fréquentés	Obstacle ou défi	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>			
<b>Centre-ville</b>			
<b>PA</b>	Centre-ville dans son ensemble		
<b>JF</b>	Centre-ville	Problèmes d'accessibilités aux commerces : pots de fleurs; il manque de poubelles	
<b>JF</b>	Choix des écoles		Gymnase sport libre
<b>JF</b>	Rue des Forges l'été		Rues piétonnières des Forges (en ajouter)
<b>Bibliothèques</b>			
<b>JF</b>	Bibliothèque	Horaire certaines bibliothèques pas adapté aux familles (soir)	
<b>JF</b>	Bibliothèque Gastien-Lapointe	Vivre ensemble : Problématique des itinérants	
<b>JF</b>	Parc Marion	Itinérance	
<b>JF</b>	Pentes de glisse		Glissade organisée en hiver

<b>JF</b>	Nouvelle piste cyclable		Pistes cyclables (rue Saint-François Xavier) continuité de la piste
<b>JF</b>		Problématiques en hiver	Unification des pistes cyclables
<b>Skate parcs et apparentés</b>			
<b>JF</b>	<i>Skate parcs</i>		<i>Ajouter des skate parcs</i>
<b>JF</b>			Anneau pour Rollerblade
<b>Piscines</b>			
<b>PA</b>	Piscine de l'expo	Manque de piscine intérieure	
<b>JF</b>	Piscine Anjou	Piscine Anjou (fermée), elle ne sera plus là	
<b>Parcs</b>			
<b>PA</b>	Parc Pie-XII	Aménagement à améliorer	Ajouter une patinoire notamment
<b>JF</b>	Parc Anjou	Module brisé...	...à réparer et à entretenir
<b>PA</b>	Parc des Chenaux	Parc naturel qui mériterait d'être réaménagé	Évènement qui a plu au sein du parc : Concerts champêtres
<b>JF</b>	Parc Marion	Itinérance, problématique	
<b>PA</b>	Parcs		Plus de poubelles
<b>PA</b>		Toilettes	Toilettes chimiques ou autres pour que les gens puissent occuper l'endroit dans les parcs
<b>PA</b>			Ajouter des tables
<b>JF</b>		Tables, bancs et toilettes dans tous les parcs	
<b>JF</b>			Grands espaces, nature accessible et gratuite
<b>JF</b>			Parcs de quartiers
<b>JF</b>		Modules de jeux à entretenir	Entretien des infrastructures
<b>JF</b>		Parcs mal entretenus	
<b>PA</b>	Amphithéâtre Cogeco	Manque de panneaux d'interprétations	
<b>PA</b>			Nettoyer
<b>Personnes handicapées et proches aidants (PH)</b>			
<b>Parcs</b>			
<b>PH</b>	Parc Pie-XII		Exemple positif : Expérience agréable
<b>PH</b>	Parc Lambert		Exemple positif : Tout est accessible en fauteuil
<b>PH</b>	Parc Bon-Départ (sur des Chenaux) dans le secteur Adélarde Dugré		Exemple positif : Espace pour s'entraîner et accessibilité pour les fauteuils roulants
<b>Bibliothèque</b>			

<b>PH</b>	Bibliothèque Gatien Lapointe		
<b>Autres</b>			
<b>PH</b>	Organismes communautaires spécialisés		

Groupe	Lieux <b>non- fréquentés</b>	Obstacle ou défi	Solution ou proposition
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>			
<b>Centre-ville</b>			
<b>JF</b>	Centre-ville		Politique sur le bruit
<b>PA</b>		Centre-ville agité, et donc ses commerces	
<b>Piscines</b>			
<b>JF</b>	Piscine avant l'âge de 12 ans pour les enfants	Piscines ennuyeuses, pas de jeux	
<b>JF</b>	Piscines		Plus de piscines
<b>JF</b>	Piscine du parc de l'expo	Accès difficile à l'Expo	
<b>Parc de l'expo</b>			
<b>JF</b>	Expo	Accès difficile à l'Expo	
<b>JF</b>	Patinoire		Patinoire extérieure réfrigérée
<b>JF</b>	extérieures	Temps pour le patinage libre	
<b>JF</b>		Heures limitées	
<b>JF</b>			Hockey en été
<b>Parc portuaire</b>			
<b>JF</b>	Parc portuaire	Pas de barrière manque de sécurité	
<b>Parcs</b>			
<b>JF</b>	Parcs		Parc pour enfant de moins de 2 ans et plus de 10 ans
<b>PA</b>	Parc des chenaux	Abandon/gêne face à ce parc insalubre, étang contaminé, île pas entretenue, mauvais entretien de la piste	Précision (en réaction à certains propos) : <i>Les quenouilles dans un étang ne sont pas un élément à enlever: ce sont des plantes normales dans un tel milieu</i>
<b>PA</b>	Parc des chenaux		Aménager un espace de repos pour les aînés et Mieux entretenir Ajout de bancs
<b>PA</b>	Parc Lambert	Toilette fermée	

<b>PA</b>			Toit sur les bancs de parc sous les arbres (pour protéger des crottes d'oiseaux)
<b>PA</b>	Parc Saint-Sacrement	Enfants, chiens, mauvaise gestion de l'entretien	
<b>PA</b>	Parc Champlain	Parc négligé	
<b>PA</b>	Plage Pointe du lac		Négocier une entente avec les frères pour aménager le site de la plage Pointe du lac et donner accès au site
<b>PA</b>	Île Saint-Quentin	Île Saint-Quentin trop loin, accessibilité limitée	
<b>PA</b>			Gratuité et prix de stationnement pour l'île St-Quentin
<b>Bibliothèques</b>			
<b>JF</b>	Pas de bibliothèque au Nord des Forges		
<b>JF</b>		Petite bibliothèque	
<b>Autres</b>			
<b>JF</b>	Colisée, amphithéâtre	Colisée, amphithéâtre est coûteux	
<b>JF</b>	Musées	Musée coûteux	
<b>PA</b>		Carré de la fosse sous exploitée	
<b>JF</b>			Toilettes
<b>JF</b>			Eau/remplissage pour bouteilles
<b>JF</b>		Passage enfant à adolescence : autonomie	
<b>JF</b>	Gym, écoles	Manque de communication	
<b>JF</b>			Guide à l'attention des nouveaux arrivants
<b>JF</b>			Services de proximité
<b>JF</b>		Manque de salles à louer pour la population	
<b>JF</b>		Ouverture des infrastructures pas adaptée aux heures des familles	
<b>Personnes handicapées et proches aidants (PH)</b>			
<b>PH</b>	Rue des forges	Les terrasses qui bloquent le chemin	Besoin de meilleures voies de circulation
<b>PH</b>	Ile St-Quentin	Promenade en bois; la dernière fois il manquait une	Devrait avoir une meilleure surface pour un fauteuil roulant

		marche; et quelques bouts en sable à la fin du trajet.	
<b>PH</b>			Collant pour identifier dans la fenêtre de la chambre pour une personne à mobilité réduite en cas de feu, que cette personne a besoin d'assistance
<b>PH</b>	Les trottoirs	Les trottoirs : une allée de 33 pouces	Besoin d'élargir les trottoirs
<b>PH</b>	Parc portuaire	Stationnement actuel limité	Stationnement supplémentaire
<b>PH</b>	Rue des forges	Le pavé uni est problématique	
<b>PH</b>	Une grande partie de l'amphithéâtre		
<b>PH</b>	Terrasse Turcot		
<b>PH</b>	Restaurants		Programme d'aide à la Ville pour les restaurants soient adaptés
<b>PH</b>			Les trottoirs au niveau de l'asphalte
<b>PH</b>	Parcs		Toilettes adaptées dans les parcs Tables adaptées
<b>PH</b>			Bien identifier les lieux adaptés; Carte interactive de la Ville (Bail-Mauricie recense certains lieux)

## Thématique 6 | Activités culturelles et de loisir

### *Un besoin de repères et de simplicité*

Un besoin ayant émergé de manière transversale à travers les différentes thématiques abordées, mais avec une emphase particulière lors des discussions sur la thématique des loisirs et activités culturelle, est celui de l'accès à l'information et de la centralisation des démarches d'inscription. Les participants ont en effet souvent reconnu – ou découvert – à travers les différents échanges plusieurs services ou activités pertinentes et répondants à leurs besoins ou à leurs souhaits; mais ils ont du même souffle souligné que la dispersion des informations sur l'offre et, plus important encore, des démarches d'inscription ne facilitait pas la participation. La mise en place d'une plateforme s'apparentant à une forme de « guichet unique » faciliterait selon eux l'information sur l'ensemble de l'offre disponible – que celle-ci relève de la Ville ou d'autres organismes – et faciliterait la participation.

Une proposition similaire a été formulée lors de la consultation des personnes handicapées et des proches aidants, afin de répertorier les lieux et services adaptés et accessibles – possiblement au moyen d’une carte interactive notamment.

Les participants ont par ailleurs souligné leur appréciation des activités gratuites, et formulé le souhait d’en voir davantage être programmées, qu’il s’agisse d’activités à grands déploiements ou plus locales et intimes.

Cet élément précis répondrait notamment aux sous-objectifs suivants du plan de développement social :

- *Développer les connaissances sur les spécificités du territoire trifluvien en matière de développement social (bloc 4);*
- *Contribuer à la qualité de vie et au bien-être des citoyens par le loisir et la vie communautaire (bloc 3), et notamment ses sous-objectifs :*
  - *Développer et maintenir l’accessibilité aux programmes, aux équipements, aux services et aux infrastructures de loisirs sportifs, récréatifs et communautaires;*
  - *Favoriser le développement d’activités diversifiées, accessibles et abordables.*

### *Bibliothèque*

Le verdict des participants aux deux ateliers sur le service de bibliothèque de la ville fut unanimement positif. Les citoyens présents apprécient grandement l’offre et la qualité des services offerts, de même que le dynamisme démontré. Seules les heures d’ouvertures plus limitées de certaines bibliothèques secondaires plus petites et éloignées ont été déplorées. Étant donné la présence d’un responsable du service de bibliothèque lors de l’atelier auprès des jeunes familles, les participants ont été invités plus spécifiquement, lors de la plénière, à s’attarder à formuler des propositions ou critiques constructives pour permettre aux responsables d’améliorer encore d’avantage leurs services; s’en est suivi une rapide séance de remue-méninges (*brainstorming*) improvisée au cours de laquelle quelques propositions supplémentaires ont été formulées.

Un sous-objectif spécifique du plan concerne spécifiquement le service de bibliothèques :

- Favoriser la culture comme vecteur d'intégration, de cohésion sociale et d'amélioration de la qualité de vie citoyenne (Bloc 3);
  - Développer les bibliothèques comme actrices de proximité privilégiées.

À ce niveau, il convient de souligner à quel point l'appréciation des participants pour le service de bibliothèque de la ville de Trois-Rivières est ressorti de façon remarquable des consultations.

Plus largement, les besoins et propositions formulées par les participants seront en mesure de contribuer aux réflexions visant à remplir l'objectif et sous-objectif suivant visant spécifiquement l'offre d'activités:

- Contribuer à la qualité de vie et au bien-être des citoyens par le loisir et la vie communautaire (Bloc 3);
  - Favoriser le développement d'activités diversifiées, accessibles et abordables.

Groupe	Activités	Obstacles ou défis	Solutions ou propositions
<b>Personnes âgées (PA) et jeunes familles (JF)</b>			
Coûts/gratuité des activités			
<b>PA</b>	Beaucoup d'activités gratuites	La quantité de l'offre est ok	
<b>JF</b>		Parkings et nourriture (coûts connexes aux activités) peuvent s'avérer coûteux	Concerts gratuits
Information et publicité			
<b>PA</b>		Manque de publicité pour les activités	
<b>JF</b>		Information dispersée	Centralisation de l'info/calendrier
Accès en transport			
<b>PA</b>		Gros frein : accessibilité	Avoir des navettes pour se déplacer
<b>PA</b>		Frein : pas de voiture	
Piscines et centres d'amusement			
<b>JF</b>	Piscine	Coût de la piscine	
<b>JF</b>		Accessibilité pour piscine si enfant vivant avec handicap (TSA)	

<b>JF</b>		Horaire de la piscine	Offrir plus de plage horaire pour la piscine
<b>JF</b>	<i>Récréofun</i>		Centre d'amusement intérieur
<b>Musées</b>			
<b>JF</b>	Aller au musée		Carte accès aux musées
<b>PA</b>	Musée pop		
<b>Parcs</b>			
<b>JF</b>	Aller au parc	Éclairage dans les parcs	Accessibilité du parc à pieds désirée
<b>Installations vélos, skates et autres</b>			
<b>JF</b>	Vélo (piste BMX et skateparc)		Revitaliser le skateparc
<b>JF</b>			Skateparcs
<b>JF</b>			Pumptrack
<b>Marches et randonnée</b>			
<b>PA</b>	Sentiers pour la marche		Club de marche
<b>JF</b>	Randonnée	Coût de l'Île Saint-Quentin	Plein air: sentier, espaces verts, etc.
<b>JF</b>	Marche		Conserver milieux naturels
<b>JF</b>	Parcs		Balisage pour préserver milieux
<b>JF</b>	Parc Portuaire		Protection boisés privés
<b>JF</b>	Plage		
<b>JF</b>	Randonnée à vélo en famille	Cohabitation entre cycliste et marcheur.ses	Piste cyclable : désir accès rapide
<b>Bibliothèques</b>			
<b>JF</b>	Bibliothèque		Médiathèque
<b>JF</b>			Ajouter des points de service de proximité (chutes de livres) (x2)
<b>JF</b>			Dimanches estivaux
			Carte bibliothèque « accès + »
<b>JF</b>	Activités de la bibliothèque	L'inscription aux activités était longue cette année (45 minutes au téléphone)	
<b>PA</b>	Bibliothèque (activités d'animation)		
<b>PA</b>	Bibliothèque : offre très bien ciblée		
<b>Gym</b>			
<b>JF</b>	Activités libres dans un gym	Accessibilité aux activités sportives ou autres	Espaces disponibles sur les terrains sportifs (presque toujours occupés par les ligues)
<b>Autres</b>			
<b>PA</b>	Spectacles (Festivoix)	Manque de terrain de jeux pour les aînés	

<b>PA</b>	Cours d'anglais		Avoir plus de mise à l'eau (kayak, paddle)
<b>PA</b>	CAPS badminton	Terrain de badminton au parc des Chenaux	
<b>PA</b>		Pistes cyclables	
<b>PA</b>		Espace inutilisé	
<b>PA</b>		Désert alimentaire	Marché public
<b>JF</b>	Soccer		Deck Hockey + surfaces
<b>JF</b>	Jeux d'eau	Inscriptions aux activités par divers organismes	
<b>JF</b>	Festival de cinéma	Valoriser les petites salles/productions	
<b>JF</b>	Tour d'autobus		
<b>JF</b>	Activités thématiques (Pâques, Noël, Halloween)		Organisation d'activités/événements par les citoyens dans le quartier
<b>JF</b>	Maison de la famille		

### Personnes handicapées et proches aidants (PH)

#### Spectacles

<b>PH</b>	Très limité. Activité à domicile. Aimerais voir des spectacles.		Accompagnement des personnes pendant les spectacles. Projet carrière étude. Des heures d'accompagnement; Avoir accès à un accompagnateur pour des activités – un service en partenariat avec des employés étudiants?
<b>PH</b>	Spectacles	Stationnements difficilement accessibles. Peu de stationnement pour personnes handicapées ; Stationnements secondaires qui sont tous en train de disparaître, donc enlève bcp de stationnements pour handicapés également.	Stationnement sous-terrain hôtel de ville est le truc trouvé pour la salle Thompson; Escalier pour emprunter le stationnement de l'hôtel de ville. Possibilité d'avoir une rampe.
<b>PH</b>	Spectacles amphithéâtre; Festivoix (le Festivoix s'est amélioré)	Pas beaucoup de stationnement sur place ; doit arriver de très bonne heure et souper au centre-ville, puis attendre plusieurs heures sur	Arrive plus tôt pour être près de la cathédrale pour un spectacle à la Salle Anais-Rousseau

		place avant le spectacle pour avoir du parking	
<b>PH</b>	Spectacles à la salle J. Antonio.	Difficulté de traverser la rue près de la salle J. Antonio	
<b>PH</b>	Spectacle Amphithéâtre (grand espace pour les fauteuils)	Dès que les gens se lèvent pour danser à l'Amphi, on ne voit plus rien	Il faut que tous les événements soient adaptés et tenir pour acquis que pour toutes formes d'activités, il y aura des gens avec un handicap : aucune discrimination
<b>Autres</b>			
<b>PH</b>	Cinéma		La carte C.A.L + accès pour deux = gratuité pour les accompagnateurs des personnes handicapées lors des activités (mais pas acceptée partout). Améliorer les communications en ce sens afin que le plus grand nombre puisse les utiliser.
<b>PH</b>	Restaurant		
<b>PH</b>	Grand prix	Aménagement du Grand prix ne tenant pas compte de l'accessibilité universelle.	
<b>PH</b>	Bibliothèque		
<b>PH</b>	Activités à l'organisme La fenêtre (toutes celles proposées)		
<b>PH</b>	Hockey cosom		Améliorer les connaissances en lien avec les sports offerts pour les jeunes ayant des handicaps.
<b>PH</b>	Festival de danse (juin 2022)	Aucun banc pour s'asseoir et regarder le spectacle	
<b>PH</b>	Match des Aigles	Pendant 1 mois, ne va pas aux Aigles car pas de place pour stationner ni d'espace pour débarquer	
<b>PH</b>			La Ville pourrait avoir des vélos adaptés et disponibles pour les organismes et les familles.
<b>PH</b>			Réduire les coûts ou avoir un plus grand nombre d'activités gratuites pour briser l'isolement social et favoriser l'intégration des personnes handicapées

<b>PH</b>			Rampe d'accès à l'eau pour les piscines extérieures
-----------	--	--	---

### Autres préoccupations

Les participants ont également été invités à faire part de préoccupations qui les habitent ou de propositions qui les stimulent mais ne cadrant pas dans les thématiques définies de l'atelier. À cette fin, un mur désigné pour recueillir ces réflexions sous-formes écrites a permis de recenser les éléments suivants :

Autres préoccupations	Autres propositions
Accessibilité des camps de jour (inscription difficile)	Encourager à ramasser les déchets dans la ville
Vieillesse de la population	Encourager les petites entreprises
Politique sonore	Calendrier d'activité de quartier accessible, efficace et simple
Accès à la nature en transport en commun	Continuer et bonifier l'accès aux subventions couches lavables et/ou produits d'hygiène féminine réutilisables
	Populariser le fait de vivre en condo (les mettre à proximité des parcs et boisés)

## Faits saillants

En dépit de nombreux défis et préoccupations formulés – ce qui est évidemment l’objectif même de ce type de démarche – il ressort globalement des consultations un portrait positif de la ville de Trois-Rivières en ce qui a trait au développement social. Les participants n’ont pas manqué de souligner de nombreuses initiatives positives, et plusieurs d’entre eux considèrent que Trois-Rivières se compare avantageusement aux autres villes comparables du Québec sur plusieurs plans. Il ressort le sentiment qu’aux yeux des participants, la ville se dirige dans la bonne direction.

Il n’en demeure pas moins que la vaste majorité des participants aimeraient voir la ville poursuivre sa transformation vers davantage de service de proximité et un développement axé sur la vie de quartier. Pour se faire, le développement et le renforcement du réseau cyclable, l’amélioration et l’entretien d’espaces verts de proximité, et la bonification du transport en commun figurent en tête de liste des enjeux ayant occupé le plus d’espace au cours des réflexions. La question de la sécurité routière, et a fortiori celle de la cohabitation entre voitures, vélos et piétons préoccupe également beaucoup les participants.

En termes de propositions concrètes, le besoin de centraliser l’information et les procédures d’inscription relatives aux services et activités disponibles a suscité une forte adhésion, tout comme celle de développer l’infrastructure nécessaire à un meilleur accès aux produits locaux (par un marché public ou une multiplicité de kiosques).

## Annexe | Canevas d'animation

<b>Mobilier urbain et infrastructures</b>			
	Lieux et espaces publics	Existant	Besoin/Manquant
Lieux fréquentés			
Lieux évités			

<b>Sentiment de sécurité</b>			
	Moment/Autre facteur	Obstacle/Défi	Solution/Proposition
Lieux			

<b>Transport actif</b>			
Trajet et raison	Type de transport	Obstacle/Frein au recours au transport actif	Solution/Proposition/Incitatif

<b>Activités de loisir et culturelles</b>			
Activités pratiquées		Activités désirées	
<b>Obstacles</b>			
Quantité de l'offre		Coût des activités	
Nature de l'offre		Fréquence, logistique et autre	

## Accès à la ville



Avantages/Services
Encerclez ceux pour lesquels il y a ou il y aura des défis d'accès.

Obstacles
Si pertinent, identifiez l'emplacement sur la carte du service/avantage et/ou de l'obstacle.

## Saines habitudes de vie



	Obstacle/Défi	Solution/Proposition
Habitudes de vie/Saine alimentation/Exercice/Autres...		

## Saines habitudes de vie



	Obstacle/Défi	Solution/Proposition
Habitudes de vie/Saine alimentation/transport actif/Autres...		