

Plan de mobilité durable

Atelier 1 : Réseau cyclable et piétonnier



Déroulement de la rencontre

- Mise en contexte
 - Objectifs et enjeux entourant le plan de mobilité durable.
 - Diagnostic du réseau piétonnier et cyclable.
- Ateliers de consultation
 - Réseau piétonnier (40 min.).
 - Réseau cyclable (40 min.).
- Kiosques de consultation (25 min.)
 - Analyse de différents secteurs de la ville.
 - Vote sur les bonnes pratiques.
 - Vision et principes directeurs.

Mise en contexte

Clyde Crevier

Coordonnateur mobilité durable et circulation
Ville de Trois-Rivières

Thomas Baudé

Directeur planification des transports
Intervia



Contexte réglementaire



Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)

Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT)

9 grandes orientations

Orientation #4

Consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation et d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles.

GOUVERNEMENT

COMMUNAUTÉS MÉTROPOLITAINES

MUNICIPALITÉS RÉGIONALES DE COMTÉ

MUNICIPALITÉS LOCALES



Plan de transport et mobilité 2017

Historique et suivi



Ateliers de travail (7)

1. Mobilité des usagers et transporteurs
2. Mobilité des aînés et accessibilité universelle
3. Mobilité au centre-ville
4. Transport des marchandises
5. Mobilité des employés
6. Mobilité des jeunes (14 – 25 ans)
7. Mobilité au carrefour du Savoir



65 participants (organismes, institutions et citoyens)

Assemblée publique de consultation (1)

64 actions réparties dans les axes d'intervention suivants :

Aménagement

Mobilité et circulation

Transport en commun

Communications

Contrôle



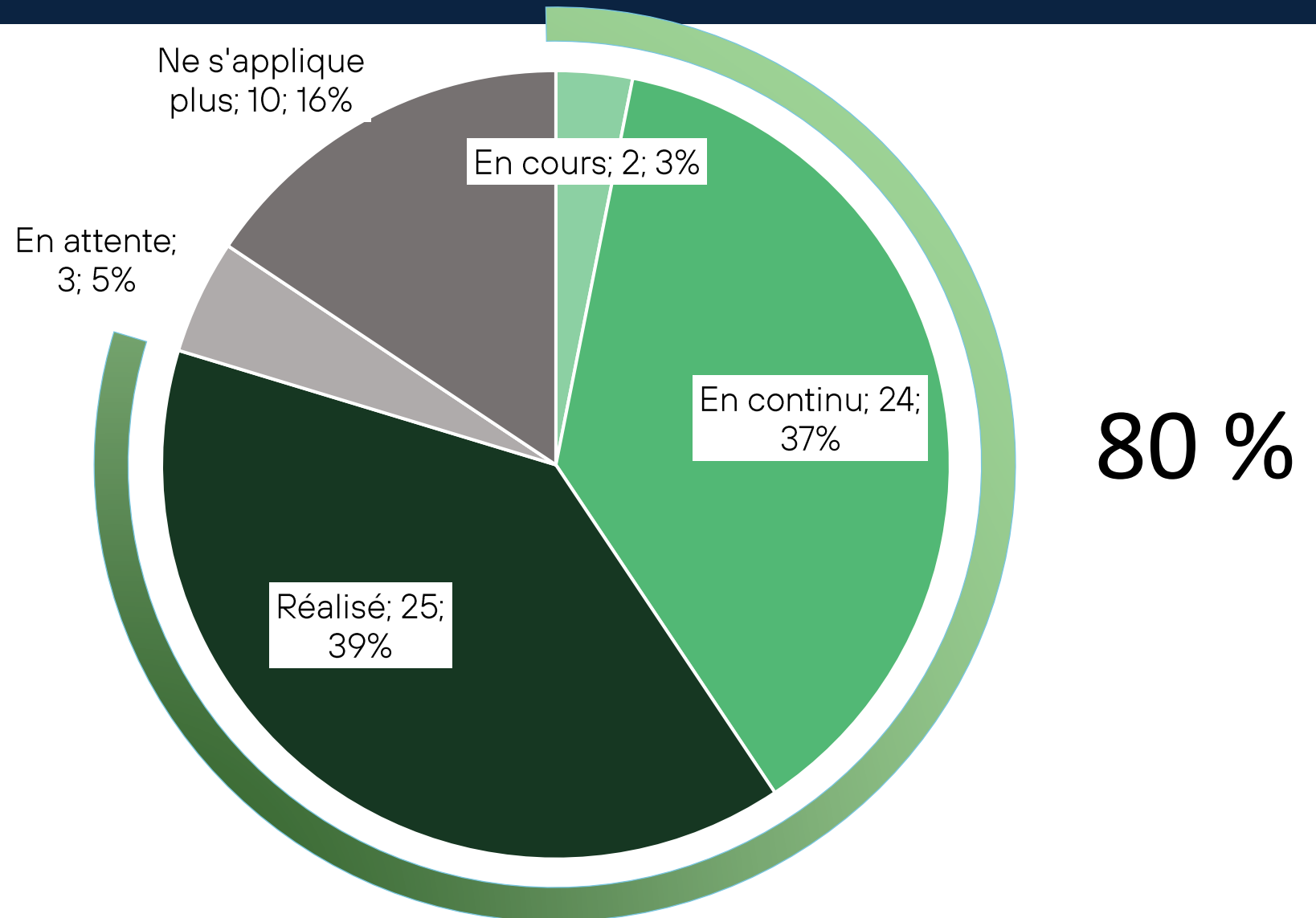
Plan de transport et mobilité 2017

Historique et suivi



Avancement des actions 2026

Stabilité attendue d'ici fin 2027



Objectifs du Plan de mobilité durable (PMD)



Le PMD est un document de planification qui permet de :

- Établir une vision et des principes directeurs en mobilité.
- Diagnostiquer les conditions de mobilité actuelles et anticipées.
- Élaborer une vision d'ensemble des réseaux et aménagements requis pour optimiser les déplacements, les sécuriser et en améliorer la convivialité.
- Dégager une vue d'ensemble concertée des interventions à entreprendre.
- Prioriser les interventions (importance, faisabilité, coût, impact).
- Orienter le développement et l'aménagement du territoire.

Portrait – Diagnostic des réseaux cyclables et piétons

- Portrait diagnostic préliminaire réalisé sur la base des intrants reçus de la part de la Ville et des partenaires en décembre 2025.
- Sera complété sur la base :
 - des consultations thématiques avec les partenaires (avril – mai – juin 2026).
 - des consultations publiques (avril – mai – juin 2026).
 - des sondages sur la mobilité (mars-avril 2026).
 - des données complémentaires disponibles au courant de l'année 2026 (ex. données origine-destination 2024).
- L'implication du public dans le processus de consultation prévue à différents moments du projet.

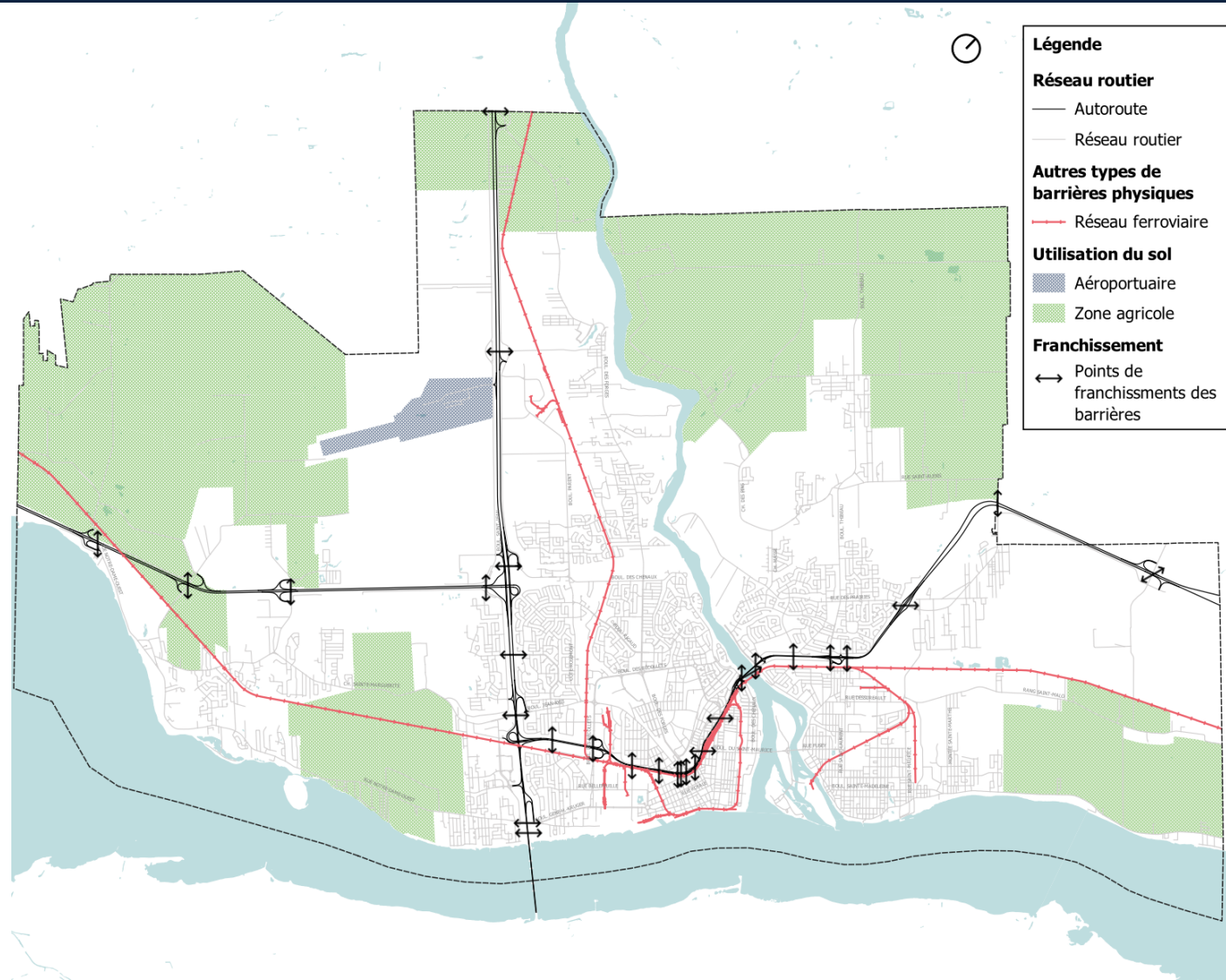
Description du milieu



Présence de barrières naturelles et anthropiques impliquant des points de franchissement limités:

- Fleuve Saint-Laurent
- Rivière Saint-Maurice
- Axes autoroutiers : A-40, A-55
- Réseau ferroviaire
- Talus

Le nombre et la distance entre les points de franchissement sont des contraintes pour les déplacements actifs sur le territoire.



Mobilité des Trifluviens



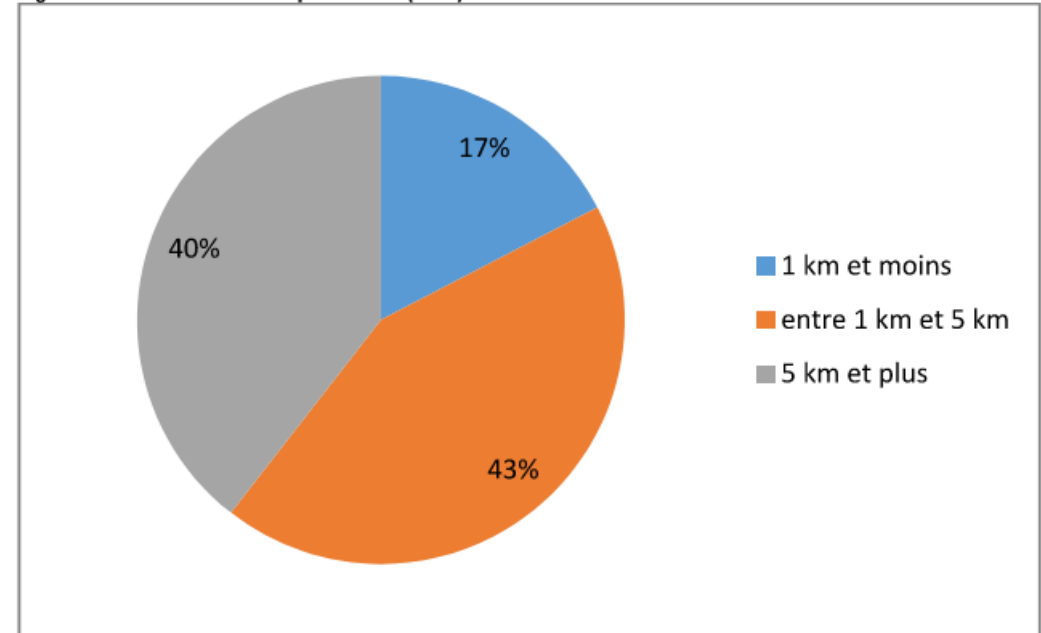
Parts modales

(Recensement 2021 vs Enquête origine-destination 2011)

- Voiture : 90,8 % (+ 6,4%)
- Transport actif : 5,5 % (- 2,9 %)
- Transport collectif : 2,4 % (+ 0,3 %)

Données - Enquête origine-destination 2024:
disponibles fin 2026.

Figure 3-2 : Distance des déplacements (2011)



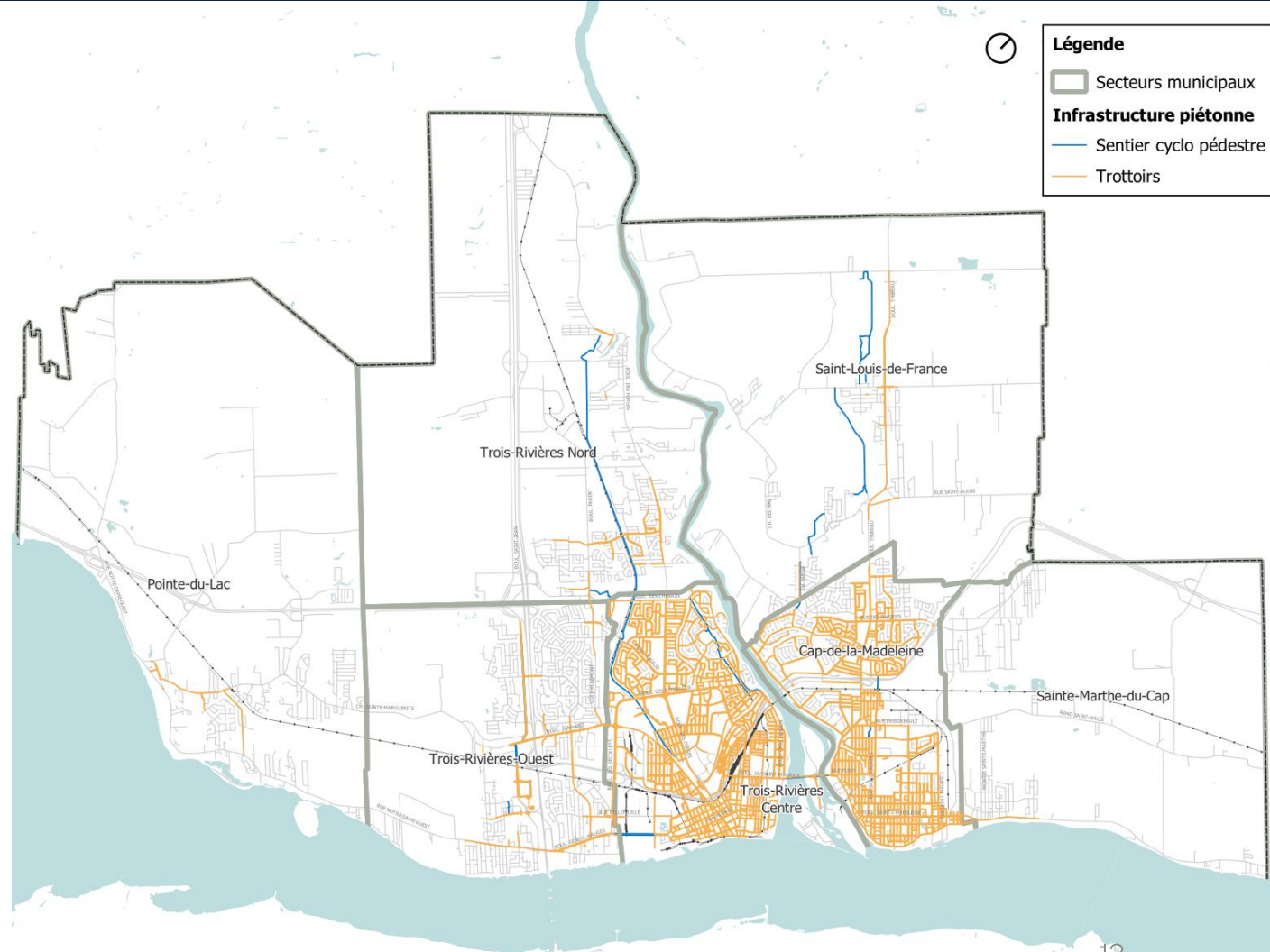
Source : Enquête OD 2011 à Trois-Rivières, Données : MTMDET, Traitement CIMA+

Malgré une part modale très importante pour l'automobile, les longueurs moyennes de déplacement sur le territoire de la ville mettent en lumière un potentiel de transfert modal vers les autres modes de transport.

Réseau piétonnier - Desserte



- Secteurs centraux pourvus de trottoirs.
- Carences identifiées en périphérie: seuls les axes principaux ont des infrastructures piétonnes.
- Présence de discontinuités.
- Pôles générateurs desservis.
- 46% des trottoirs déneigés (arbre décisionnel interne).



Réseau piétonnier – Sécurité

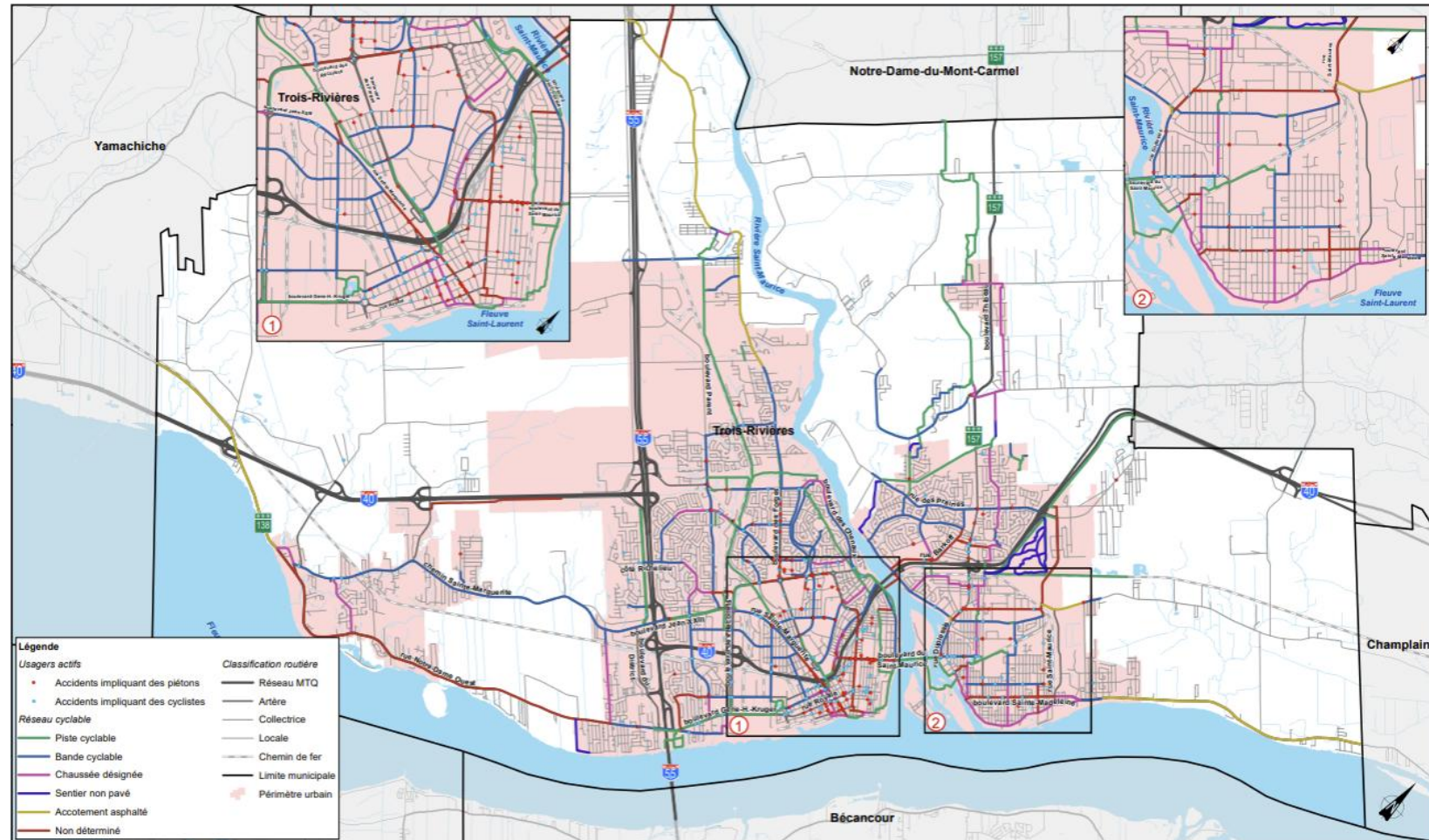


- Collisions de 2013 à 2017

- 151 collisions (2,5 par mois).
- 74 % des collisions ont lieu à des intersections. (112 collisions).

- Collisions concentrées sur les axes majeurs (Des Forges, Saint-Maurice et Thibeau).

- Enjeux:
Liens avec absence de trottoirs, traverses non protégées: risque de non-respect de la priorité.



Source:
-Base de données topographiques du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 1999
-Réseau routier national, version 9.0, 2017

1:78 000
0 3.5 km

Localisation des accidents impliquant des usagers actifs

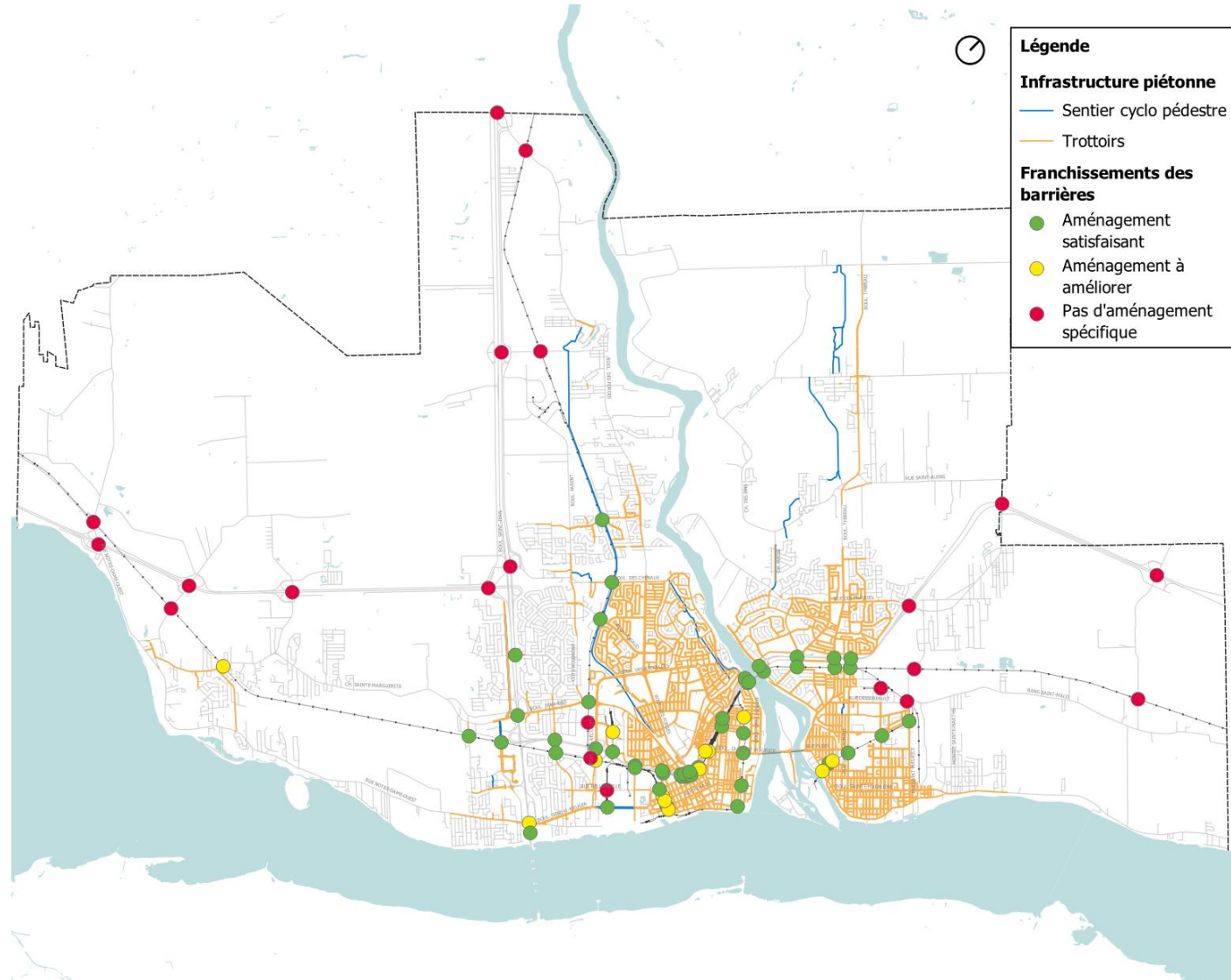
Carte 5-3
Avril 2022

Réseau piétonnier - Barrières



- Distance rédhibitoire pour les piétons pour franchir certaines barrières.
- En dehors des quartiers centraux, utilisation de la chaussée pour franchir les barrières.
- Présence de talus qui limitent l'accessibilité.
- Présence de ruptures dans les réseaux actifs au niveau des barrières.
- Analyse réalisée hors période hivernale.

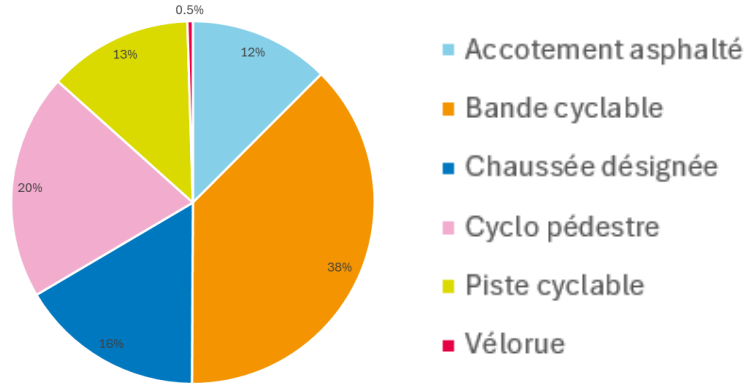
➤ **Potentiel d'optimisation** (intersections, bretelles autoroutières)



Réseau cyclable - Desserte



Diversité dans les types de liens en place



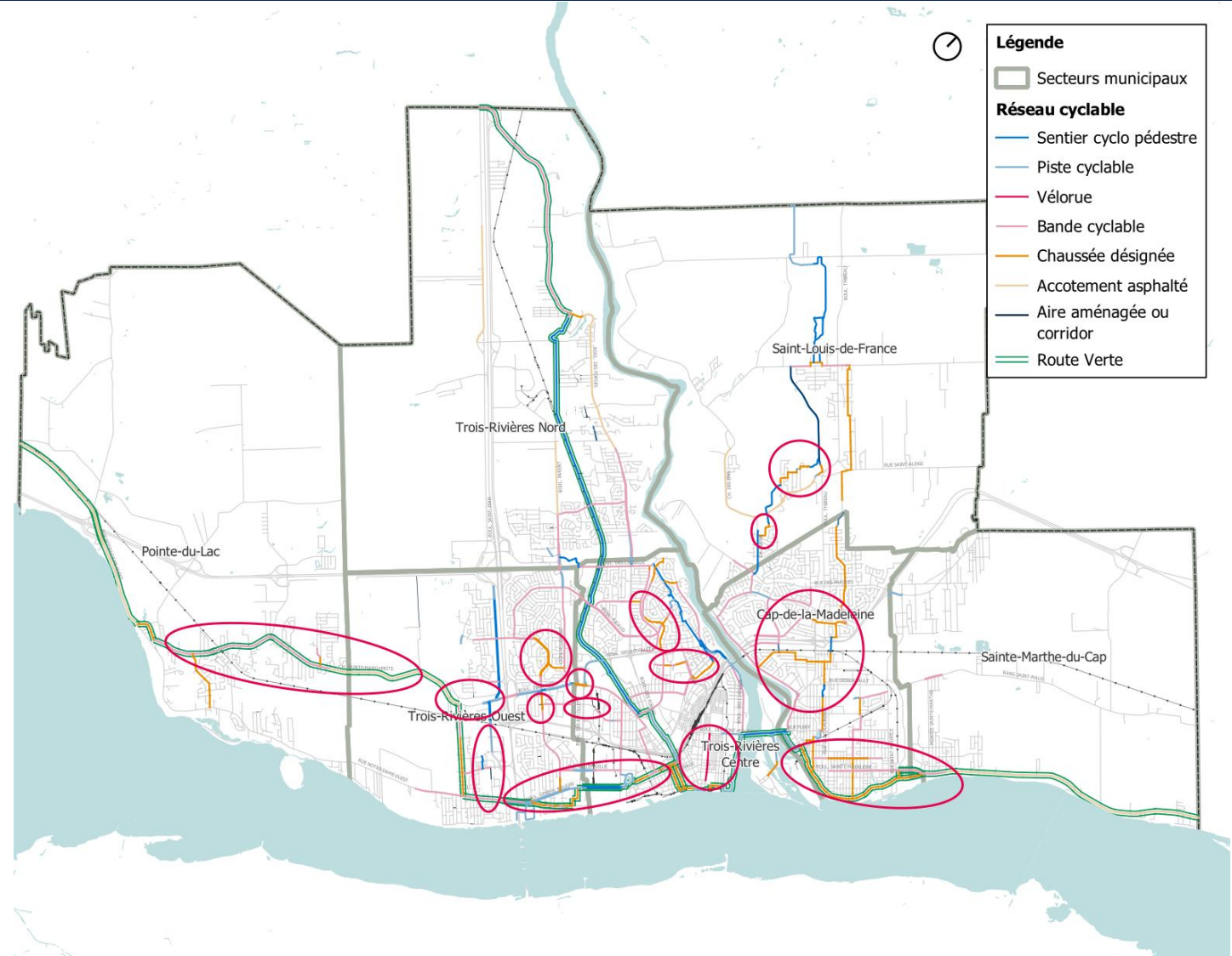
- Présence de liens signalisés dans la majorité des quartiers.
- Liens régionaux de la Route Verte dans les axes est-ouest et nord-sud.
- Zones peu ou pas desservies (Centre, District 55).
- Liens entre les pôles générateurs de déplacements à améliorer (ex.: abords UQTR).



Réseau cyclable - Desserte



- Axes récemment bien aménagés, mais connexion au réseau à améliorer (ex. : Sainte-Madeleine).
- Hétérogénéité du type de lien le long des corridors.
- Aménagements parfois non protégés sur artères ou axes collecteurs.
- Discontinuité sur certains axes majeurs (ex.: Des Forges, des Récollets).
- Présence de chaussées désignées offrant peu de protection (ex.: Route verte).
- Aménagements à mettre aux normes (ex.: bandes bidirectionnelles).

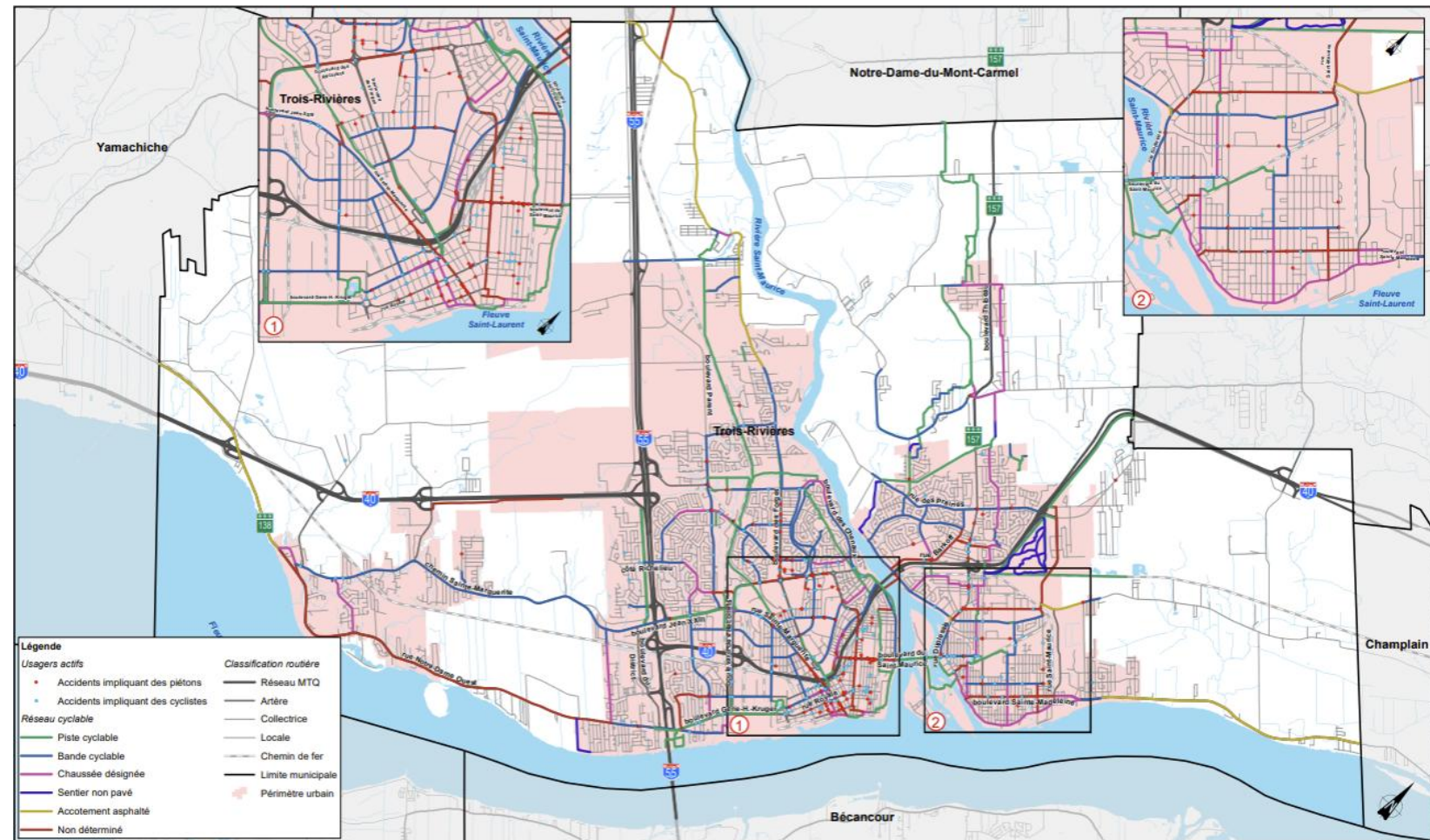


Réseau cyclable - Sécurité



• Collisions 2013 à 2017

- 189 (3,2 par mois).
- 81 % des collisions ont lieu à des intersections. (153 collisions).
- Enjeux à l'intérieur du périmètre urbain et le long d'axes majeurs (ex.: boul. des Forges et boul. Thibeau).
- Enjeux sur les aménagements non protégés (bandes cyclables et chaussées désignées).
- Pas de critère spécifique pour le déneigement des infrastructures cyclables.



Source:
-Base de données topographiques du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 1999
-Réseau routier national, version 9.0, 2017

0 1:78 000 3.5 km

Localisation des accidents impliquant des usagers actifs

Carte 5-3

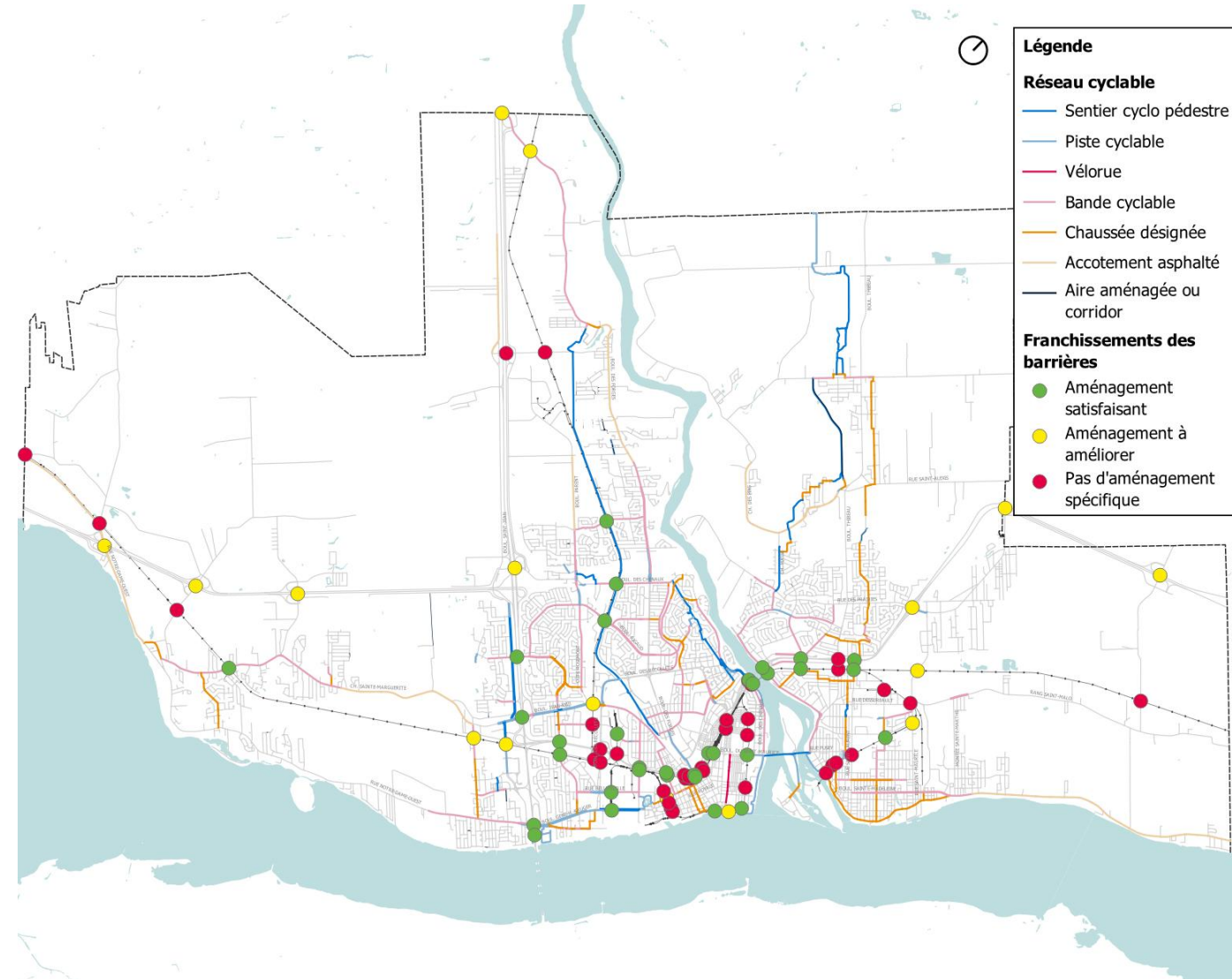
Avril 2017

Réseau cyclable - Barrières



- Lien unique pour traverser le Saint-Maurice.
- Parfois pas d'aménagement spécifique dans les quartiers centraux (passages plus étroits avec plus de trafic).
- Utilisation ponctuelle des trottoirs autorisée à certains endroits.
- Présence de bandes cyclables ou d'accotements asphaltés facilitent la traversée des barrières en périphérie.
- Traverses d'intersection majeures non aménagées.

➤ **Potentiel d'optimisation** (intersections, bretelles autoroutières)



Diagnostic - Synthèse



- Développement de la Ville autour de l'automobile (étalement urbain, aménagements des rues) : **part modale véhiculaire très importante**.
- **5 collisions en moyenne par mois** touchant un usager en transport actif (2013-2017).
- Déplacements actifs parfois difficiles selon les itinéraires.
(barrières physiques, discontinuité, qualité déficiente et hétérogénéité des liens).
- **Potentiel de transfert modal** en raison des distances de déplacements.
- **Bonnes pratiques en termes d'aménagement** et de développement d'outils ou de programmes pour la mobilité.
(guide d'aménagement des rues, guide d'études de circulation, arbres décisionnels, etc.).
- **Desserte des pôles générateurs** à consolider.
- **Opportunités de développement** d'infrastructures de transport structurantes avec l'arrivée du TGV, la densification de pôles d'activité et le potentiel de liens entre eux

Vision et principes directeurs

En 2050, Trois-Rivières se démarque par une **mobilité durable et inclusive**, appuyée sur un **réseau sécuritaire et convivial** pleinement cohérent avec la **planification urbaine**.

Ses réseaux et son offre variée de services privilégient les modes actifs, collectifs et partagés favorisant la participation sociale. Des **infrastructures intelligentes, vertes et résilientes** assurent des **liaisons efficaces** entre les pôles stratégiques.

Cette approche soutient la **qualité de vie**, la résilience climatique et la vitalité économique, contribuant au rayonnement de Trois-Rivières.

Principes directeurs



**Une ville
universellement
accessible et inclusive**



**Un réseau favorisant la
mobilité active
et durable**



**Des rues sécuritaires
et agréables pour tous**



**Des infrastructures
intelligentes, vertes et
résilientes**

Table de discussion

Réseau piétonnier

Table de discussion : réseau piétonnier



Des discussions en trois temps...

1. Présentation de bonnes pratiques en matière d'aménagement.
2. Discussion sur les obstacles et défis aux déplacements à pied.
3. Réflexion sur les pistes de solution.

Bonnes pratiques: Les bons aménagements aux bons endroits

Sécuriser les déplacements piétons



Des aménagements limitant les obstacles pour les piétons

Trottoir traversant



Verdun (Montréal)

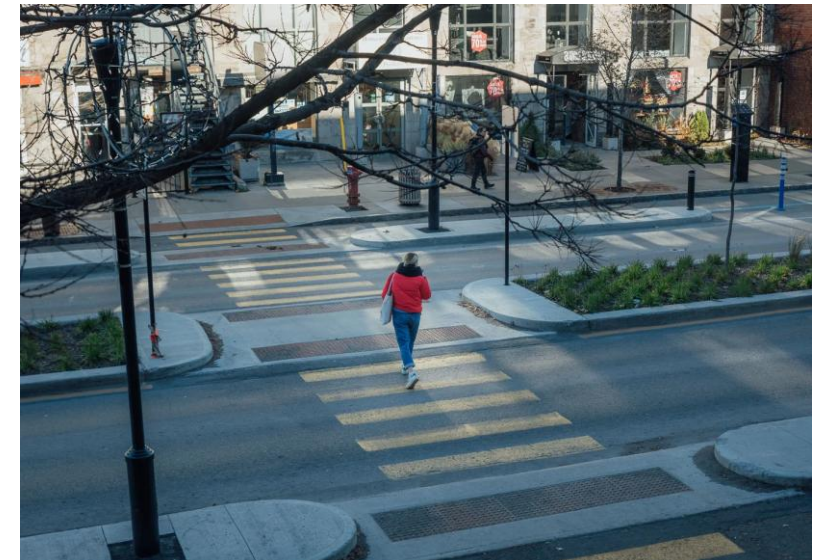
Passage piéton surélevé



Trois-Rivières

Crédit: Christine Préfontaine-Meunier

Traverse avec îlot de protection en tronçon



Rue Saint-Denis (Montréal)

Crédit: Valérien Mazataud (Le Devoir)

Sécuriser les déplacements piétons



Des aménagements priorisant l'accès piétonnier à la ville

Allée piétonne protégée et connectée au sein d'une aire de stationnement



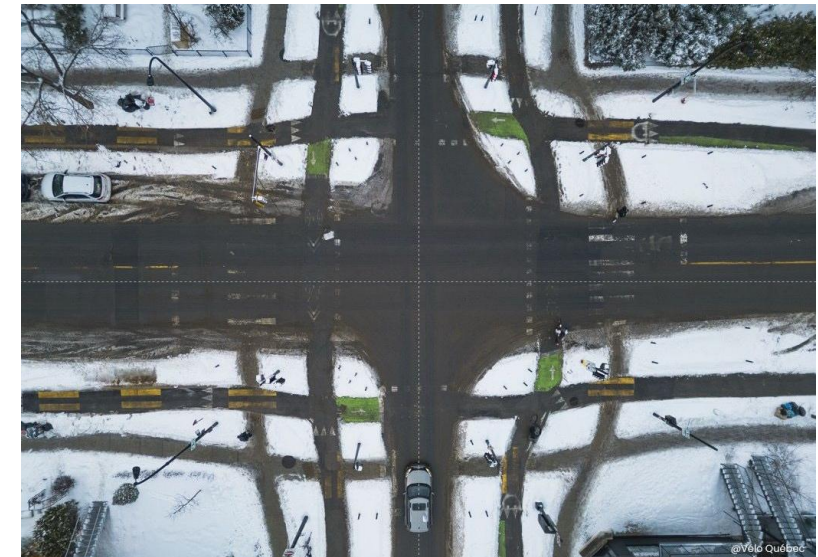
Montréal, aire de stationnement du
Marché Central
Street View, 2024

Trottoir de niveau continu au travers d'entrées charretières



Trois-Rivières, boulevard Sainte-
Madeleine
Street View, 2025

Séparation physique des modes et priorisation des piétons



Montréal, intersection Christophe-
Colomb et Bellechasse
Catrine Daoust Photographie

Placer la marche au cœur des milieux de vie



Des quartiers plaçant les déplacements piétons au cœur de leurs aménagements

Résidences accessibles depuis une rue de type *woonerf*



Boulder, Colorado

Passage piéton au sein d'un quartier résidentiel



Trois-Rivières, rue de Chambly
Street View, 2025

Entrée de quartier priorisant l'accès vélo et piéton



Portland, Oregon

Favoriser des déplacements piétons confortables

Du mobilier urbain adapté aux besoins des piétons

Paniers à rebut urbains esthétiques



Crédit: Morelli Design

Accès aux équipements d'hygiène publique sur les trajets



Ville de Montréal, toilette autonettoyante

Crédit: Sarah Mongeau-Birkett

Éclairage urbain adapté aux piétons



So lightning

Table de discussion : réseau piétonnier



Des discussions en trois temps...

1. Présentation de bonnes pratiques en matière d'aménagement.
2. Discussion sur les obstacles et défis aux déplacements à pied.
3. Réflexion sur les pistes de solution.

Table de discussion

Réseau cyclable

Bonnes pratiques: Les bons aménagements aux bons endroits

Consolider le réseau cyclable



Un réseau cyclable connecté et efficace qui participe à la qualité du cadre de vie

Piste unidirectionnelle utilitaire



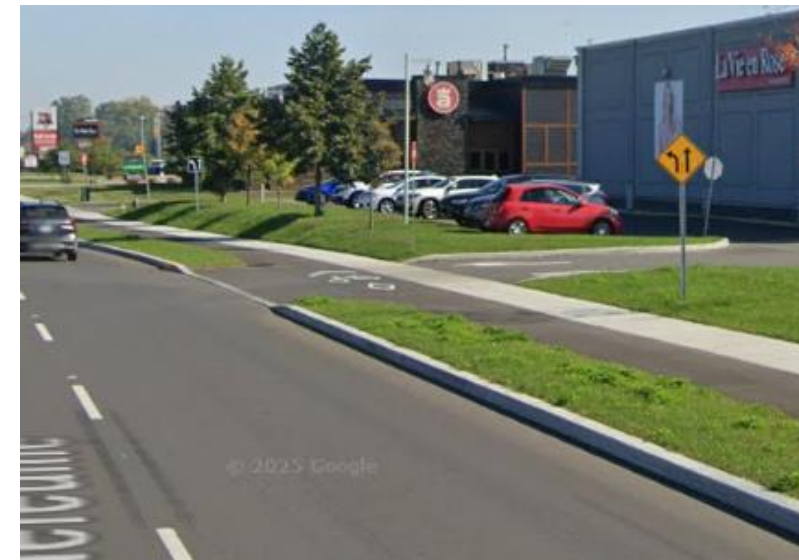
REV Saint-Denis (Montréal)
Archives Métro

Axe cyclable intégré au corridor paysager



Promenade Champlain, Québec
Commission de la Capitale-Nationale

Piste unidirectionnelle protégée sur un axe de transit



Trois-Rivières, rue Bellefeuille
Street View, 2021

Multiplier les choix de transport

Soutenir la multimodalité par une offre diversifiée d'outils de mobilité

Pôle de mobilité intégrant le stationnement pour vélo



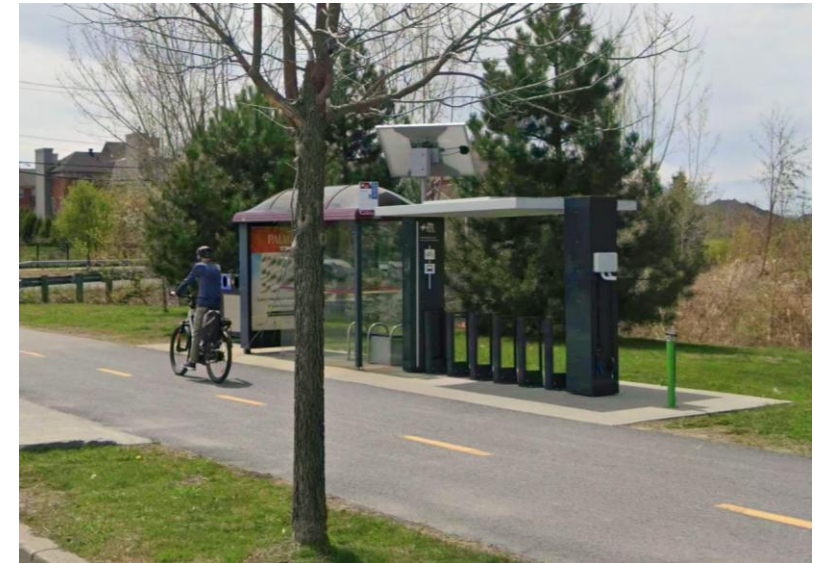
Ville de Montréal, pôle de mobilité sur la rue Masson
Agence de mobilité durable, 2024

Aménagement type d'un pôle de mobilité



Ville de Saguenay
Archives Le Quotidien, Marianne L. St-Gelais

Multimodalité aux abords des arrêts de transport collectif



Brossard, boulevard du Quartier
Street View, 2025

Soutenir le recours aux déplacements actifs



Des destinations équipées pour accueillir les cyclistes

Stationnement et borne de réparation intérieure



Ville de Trois-Rivières
Crédit: Ville de Trois-Rivières

Stationnement intérieur étagé pour vélos



Longueuil, Vélostation de l'Université
Sherbrooke
Crédit: Sandra Larochelle, Vélo Québec

Stationnement pour vélo sécurisé sur le domaine public



Ville de Montréal, rue Bellefeuille
Street View, 2025

Soutenir le recours aux déplacements actifs



Un système garantissant le confort des cyclistes

Signalétique directionnelle adaptée aux cyclistes



Ville de Adelaide
Crédit: Studio Binocular

Repose-pied sur rue à un arrêt



Toulouse Métropole
Crédit: Toulouse Métropole

Borne de réparation (Biciborne) extérieure



Ville de Trois-Rivières
Crédit: Ville de Trois-Rivières

Table de discussion : réseau cyclable



Des discussions en trois temps...

1. Présentation de bonnes pratiques en matière d'aménagement.
2. Discussion sur les obstacles et défis aux déplacements à pied.
3. Réflexion sur les pistes de solution.

Kiosques de consultation

- Analyse de différents secteurs de la ville.
- Vote sur les bonnes pratiques.
- Commentaires sur la vision et les valeurs.

Remerciements et prochaines étapes

Prochaines étapes



Printemps 2026

- Activités de consultations et sondage.
- Finalisation du diagnostic.

Été 2026

- Orientations.
- Plan d'action préliminaire.

Automne 2026

- Présentation en comité (résumé des consultations et orientations).
- Début des rencontres individuelles avec les membres du conseil (plans directeurs piétonnier et cyclable).

Hiver 2027

- Séance de consultation publique et dépôt de mémoires sur le projet de plan de mobilité durable.

Automne 2027

- Adoption de la version finale du plan de mobilité durable.