

Plan de mobilité durable

Atelier 3 : Réseau routier et
transport de marchandises



Déroulement de la rencontre



- Mot de bienvenue (5 min.).
- Mise en contexte (10 min.).
- Diagnostic (20 min.)
- Atelier # 1: Défis et problématiques (30 min.).
- Pause (10 min.).
- Atelier #2: Pistes de solution - réseau routier (30 min.).
- Atelier #3: Pistes de solution – transport de marchandises (30 min.)
- Mot de fermeture et prochaines étapes (5 min.).

Mise en contexte

Clyde Crevier

Coordonnateur mobilité durable et circulation
Ville de Trois-Rivières

Thomas Baudé

Directeur planification des transports
Intervia



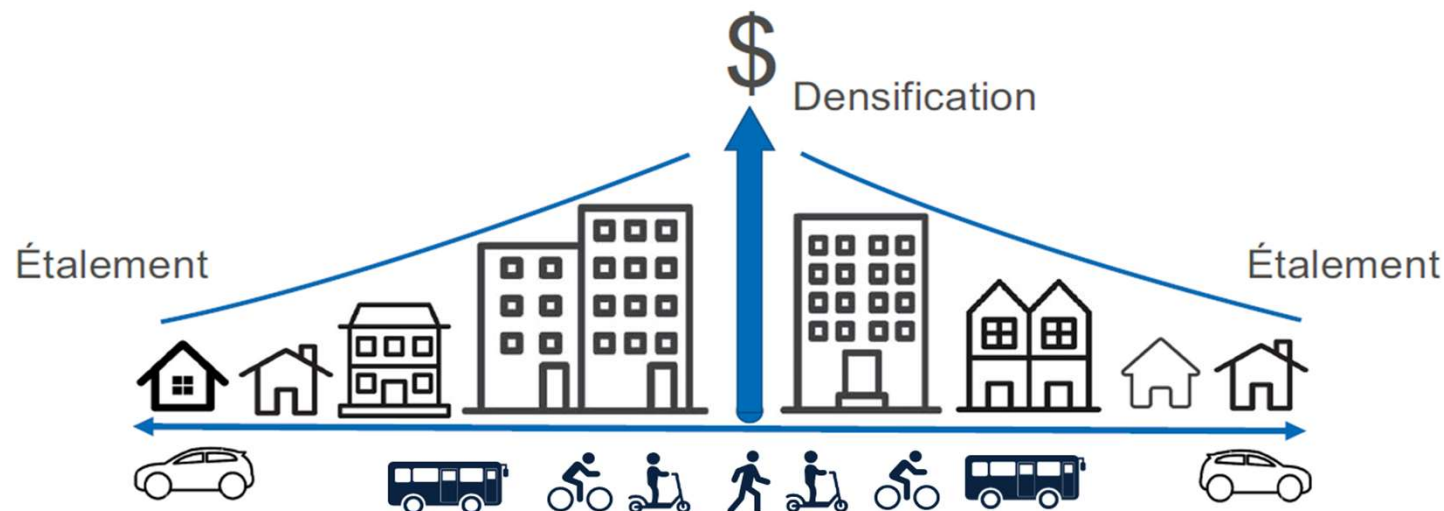
Contexte réglementaire



Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

- Orientation 4 du Gouvernement du Québec

Assurer la planification intégrée de l'aménagement et des transports



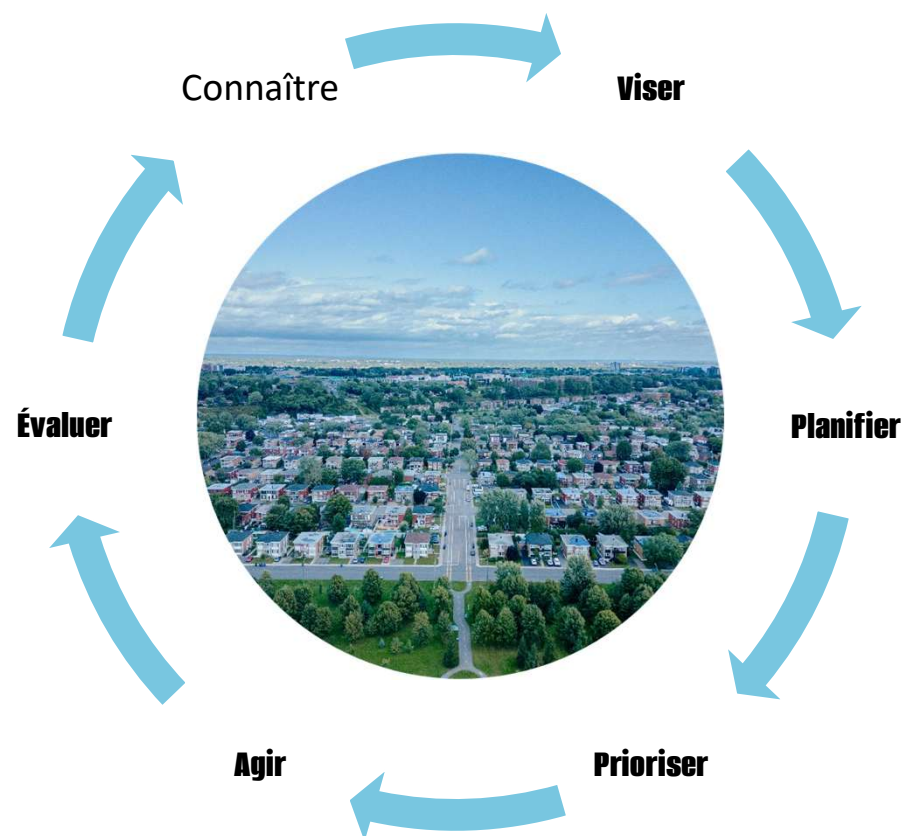
Plan de mobilité durable (PMD)



Le PMD est un document de planification qui permet de :

Accompagné de 2 outils :

- Plan directeur piétonnier.
- Plan directeur vélo.



Plan de transport et mobilité 2017

Historique et suivi



7 ateliers de travail



65 organisations consultées



64 actions identifiées

- Aménagement
- Mobilité et circulation
- Transports en commun
- Communications et contrôle



80 % des actions réalisées



Échéancier



2026

Diagnostic

Consultations

Orientations

Plan d'action

Projet de PMD

2027

Consultations

Stratégie de
mise en œuvre

PMD
2050



Vision et principes directeurs

Vision 2050



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**

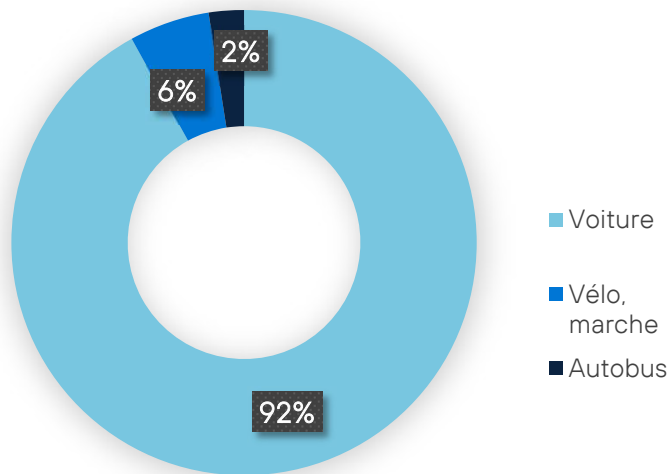


Portrait – Diagnostic du réseau routier

Mobilité des Trifluviens



Parts modales (Recensement 2021)



- Forte utilisation de l'auto solo pour les déplacements domicile-travail

Mise à jour des données prévue fin 2026

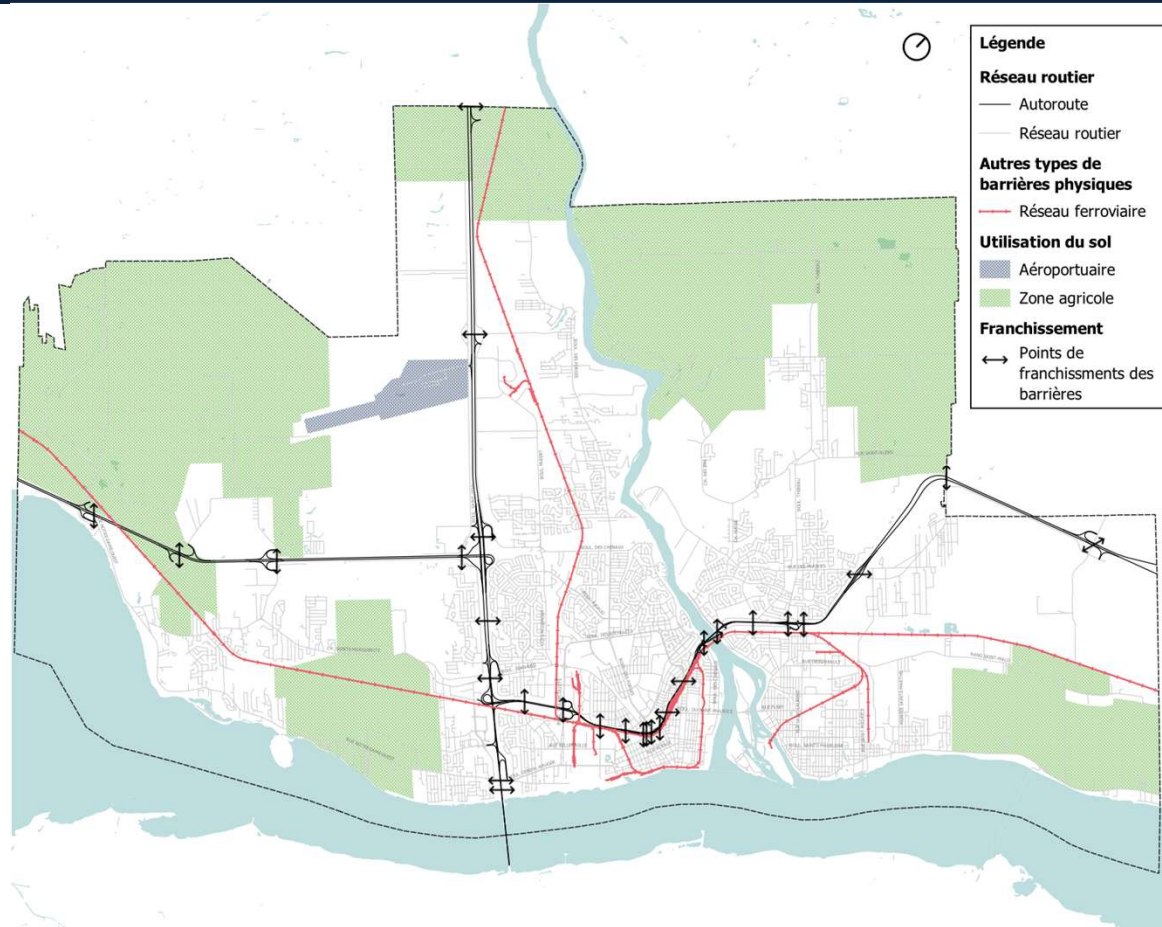
Description du milieu



Barrières naturelles et anthropiques

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

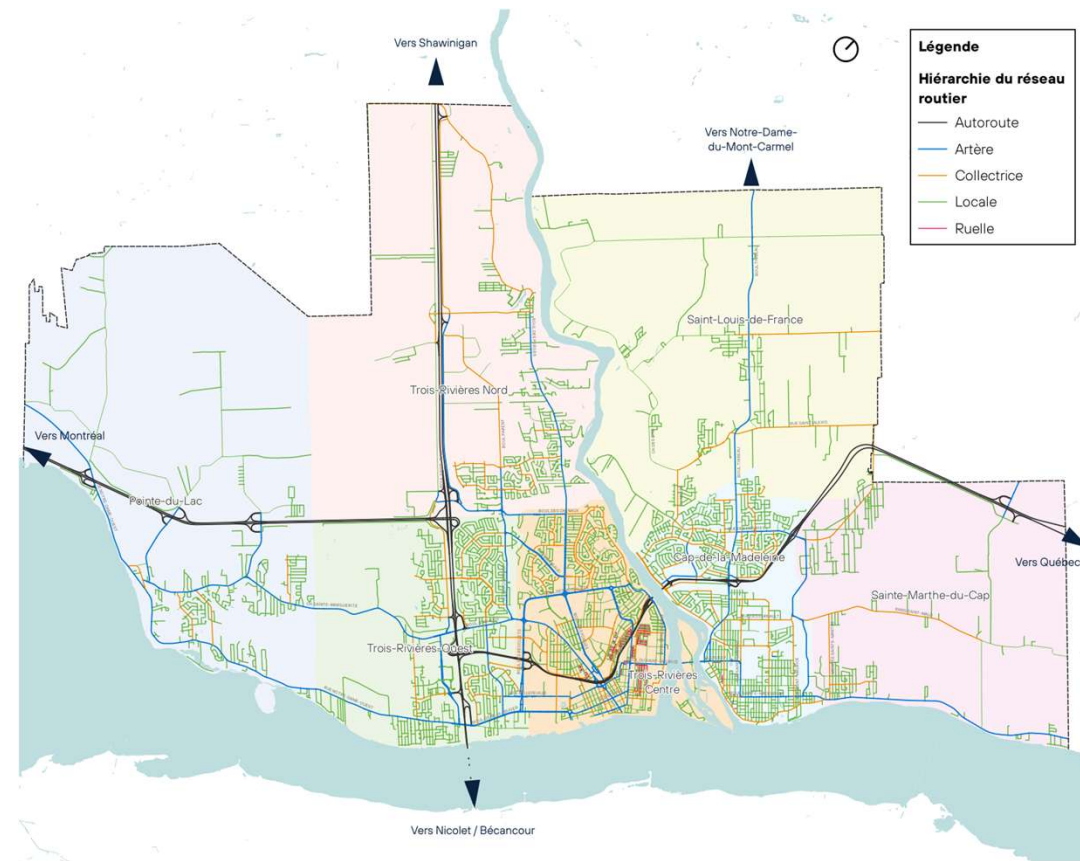
Les points de franchissement sont des contraintes pour les déplacements sur le territoire.



Réseau routier - Structure



- Bonne structure hiérarchique autour des axes régionaux
- Structure spatiale non optimale
 - boulevards sinueux
 - trame discontinue par endroits
 - noms de rue le long d'un axe
- Peu d'alternatives efficaces
- Enjeu de maillage interquartier



Réseau routier – Circulation



- Bonnes conditions de circulation générales
- Ralentissements aux heures de pointe (courts et localisés)
- Enjeux aux accès autoroutiers et à proximité des générateurs de déplacements
- Forte pression sur quelques axes structurants :
 - Boulevard des Forges
 - Boulevard des Récollets
 - Boulevard des Chenaux
 - Boulevard Gene-H.-Kruger
 - Boul. Jean XXIII
 - Abords du pont Radisson
- Vulnérabilité en cas d'incident

Réseau routier - Sécurité



- Environ 1 100 collisions par année (3 par jour)
- 335 blessés et entre 3 et 5 décès par année
- Concentration des collisions dans le centre urbanisé et le long des artères
- Enjeux : cohabitation entre les modes, aménagements, comportements (vitesse)
- Réalisation d'un plan d'intervention (2023)

Stationnement



- Offre de stationnement abondante et peu contraignante hors centre-ville
- Forte présence de stationnement en surface (commerces, institutions)
- Faible mutualisation des espaces
- Pas d'approche intégrée (gestion intelligente, données temps réel)

Stationnement – Carrefour du savoir



- Pression aux abords des établissements d'enseignement et de santé
- Forte variabilité de la demande selon les périodes
- Débordement vers les quartiers adjacents lors des pointes
- Mesures de contrôle (vignettes résidentielles, limitation de durée)

Figure 4-47 : Aire d'influence du stationnement sur rue dans le Carrefour du savoir



LÉGENDE
— Aire d'influence du stationnement
■ Pôles générateurs

Sources : Ville de Trois-Rivières, NRCap
Sif géométrique : TR16027A-01-00-MC

Source : Cima+ (2017)

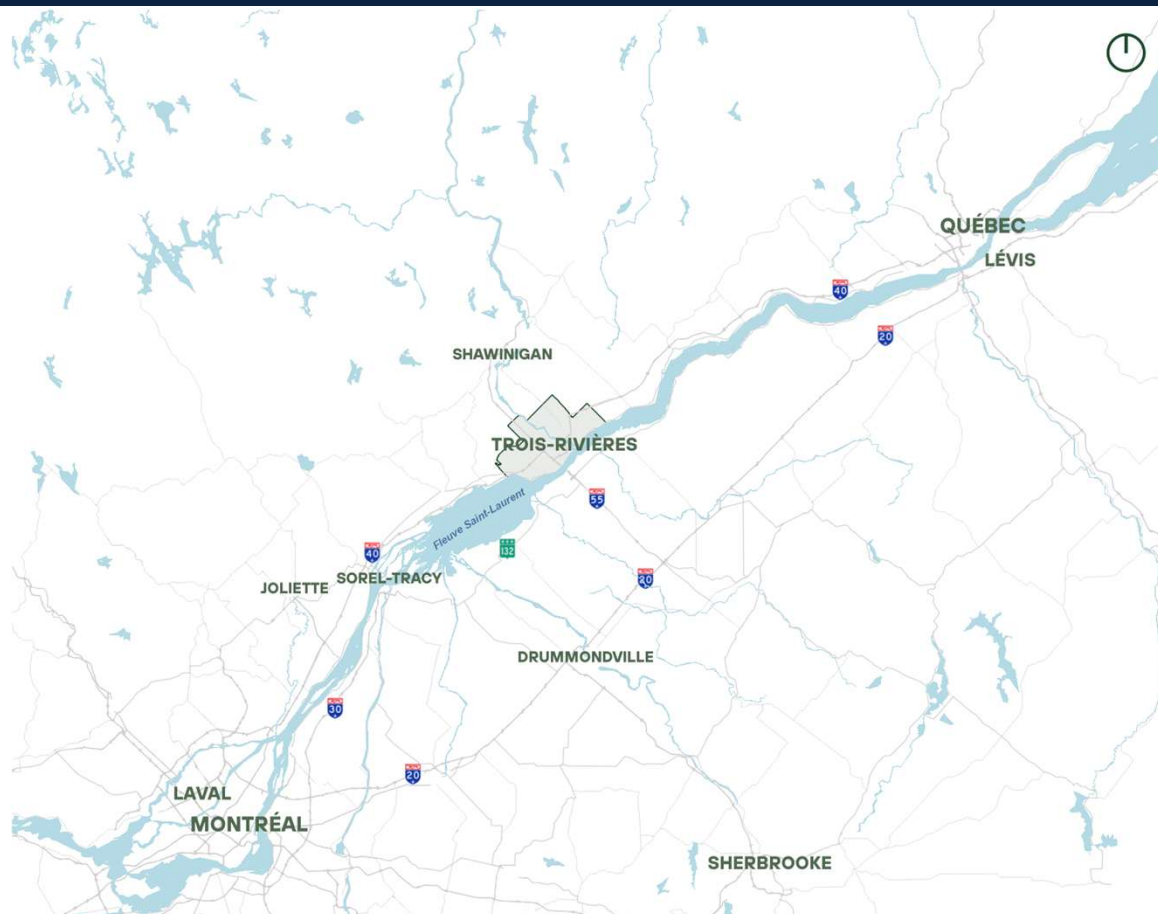
Portrait – Diagnostic du transport de marchandises

Transport de marchandise



- Position stratégique dans le corridor Québec - Montréal
- Proximité A-40 et A-55
- Présence d'un port en eau profonde
- Interface ferroviaire CN et CFQG

Nœud logistique
structurant régional

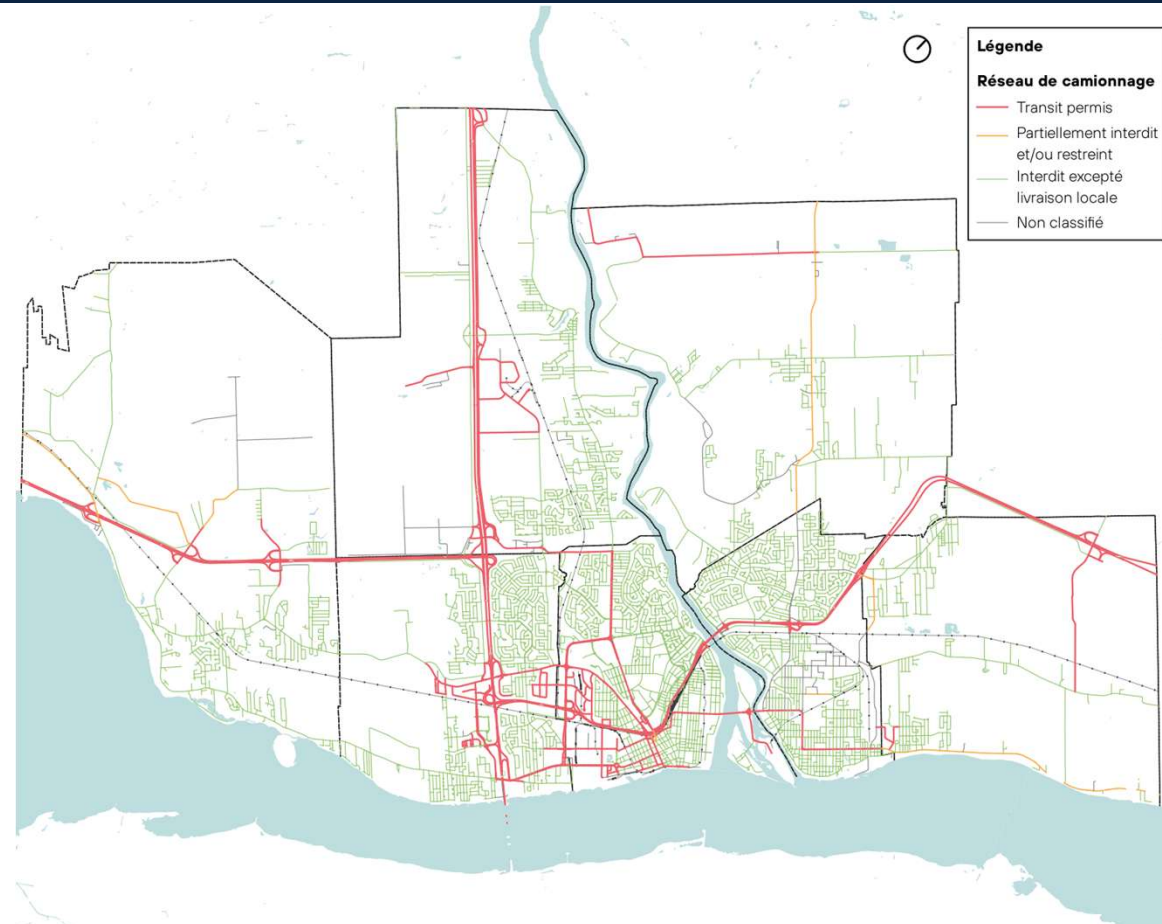


Transport de marchandise – Réseau de camionnage



- Connexion rapide à A-40
- Maillage avec zones industrielles
- Transport lourd pénétrant
- Congestion ponctuelle aux accès portuaires et industriels
- Dépendance forte au mode routier pour le dernier km

Enjeux d'accessibilité

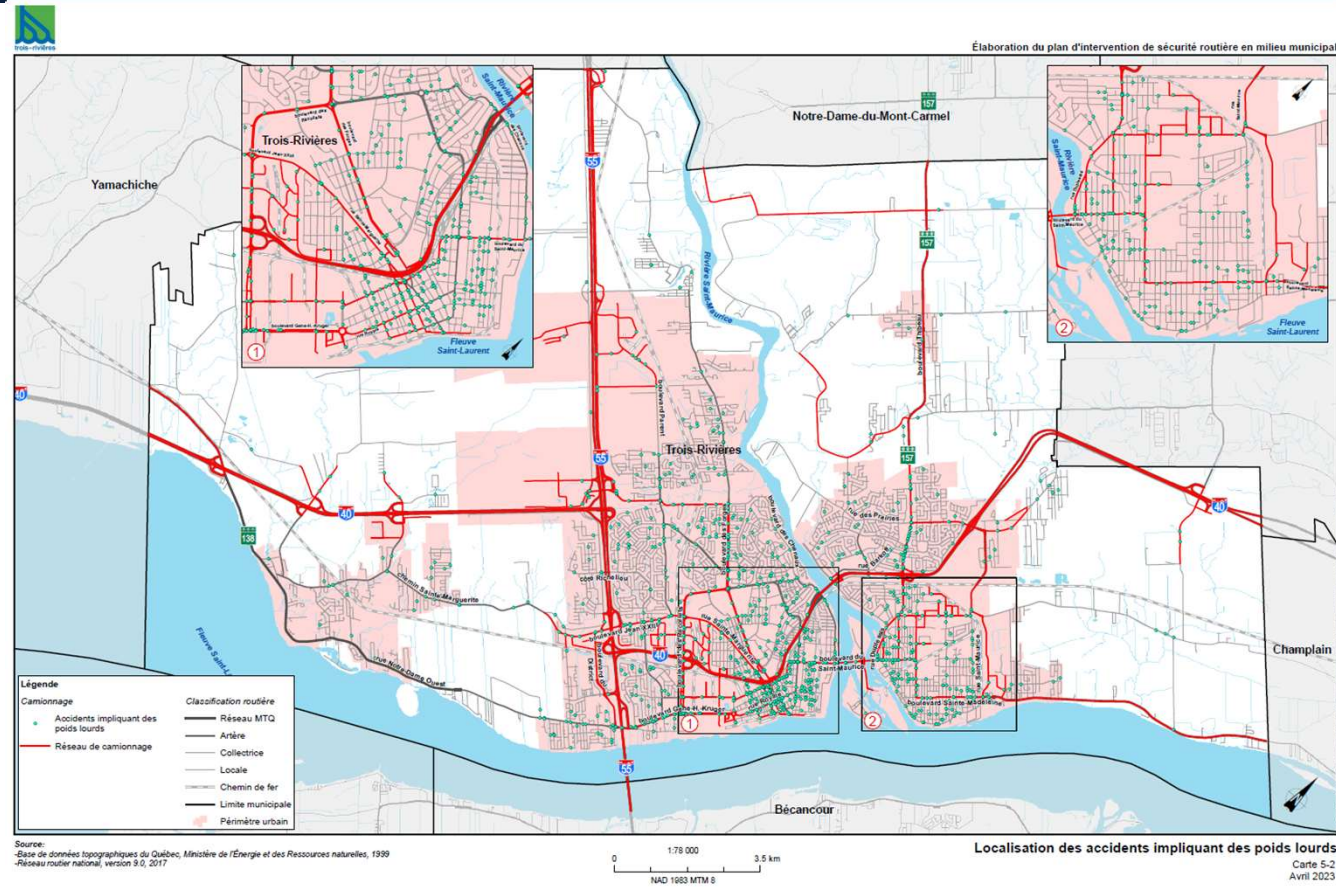


Transport de marchandise - Sécurité



- Collisions en zone urbaine, en dehors du réseau de camionnage
- Concentration au centre-ville
- Cohabitation du camionnage avec les modes actifs dans les milieux résidentiels

Pression croissante
sur la sécurité urbaine
et la qualité de vie

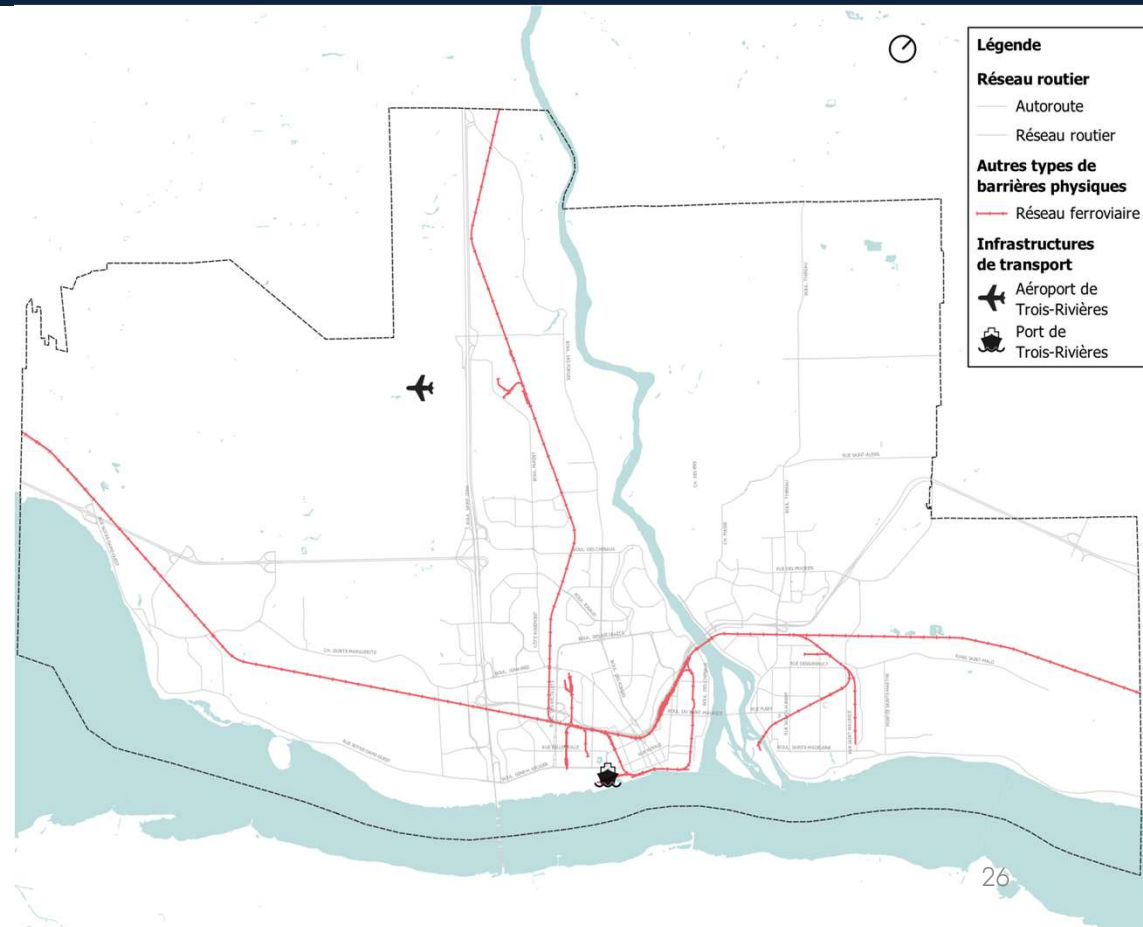


Transport de marchandise

Activités ferroviaires



- Infrastructures pénétrantes dans les secteurs urbanisés
- Transport de marchandises à capacité élevée mais faible fréquence
- Conflits avec circulation urbaine aux passages à niveaux dans les secteurs achalandés

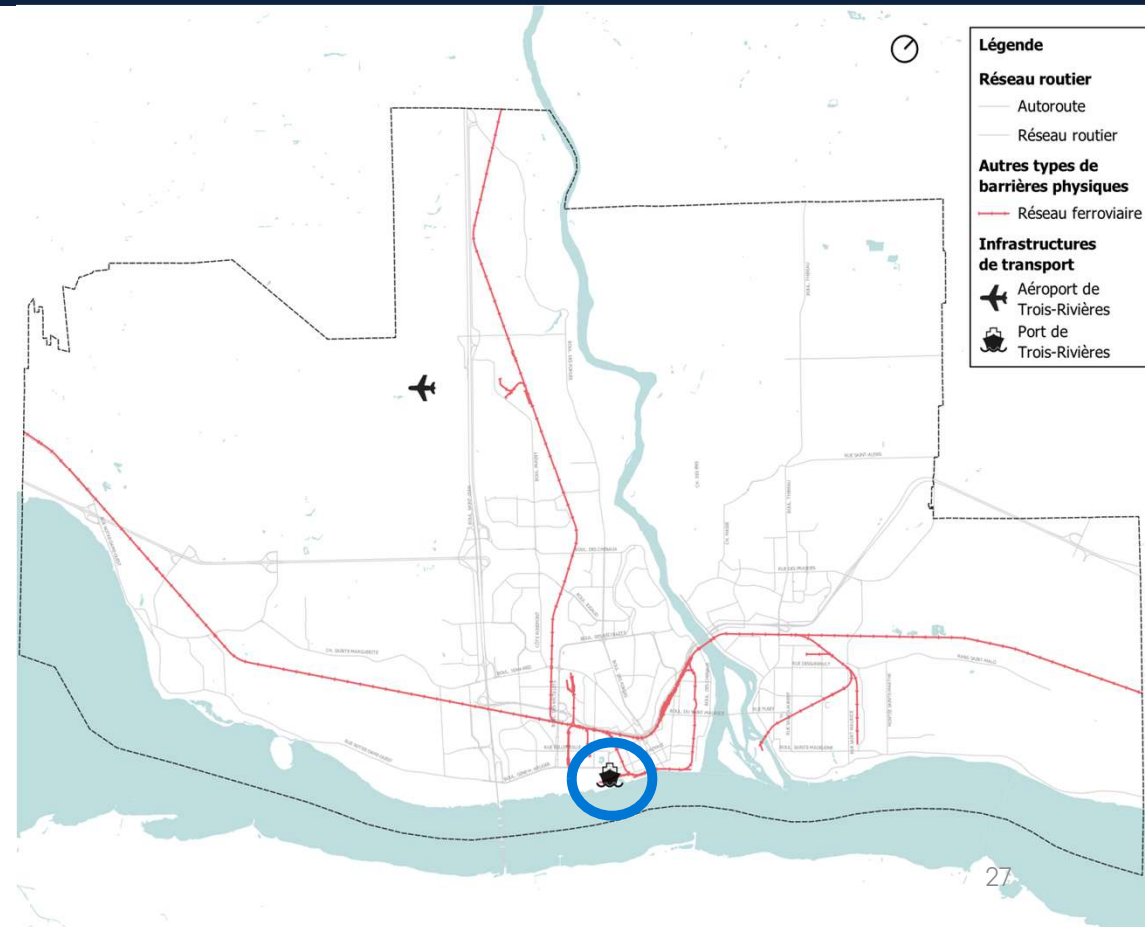


Transport de marchandise

Activités portuaires



- En activité 4 saisons
- Port situé à proximité du centre-ville
- Capacité limitée d'expansion
- Génération de camionnage
- Croissance des volumes nécessitant une amélioration de l'intermodalité port – rail et route

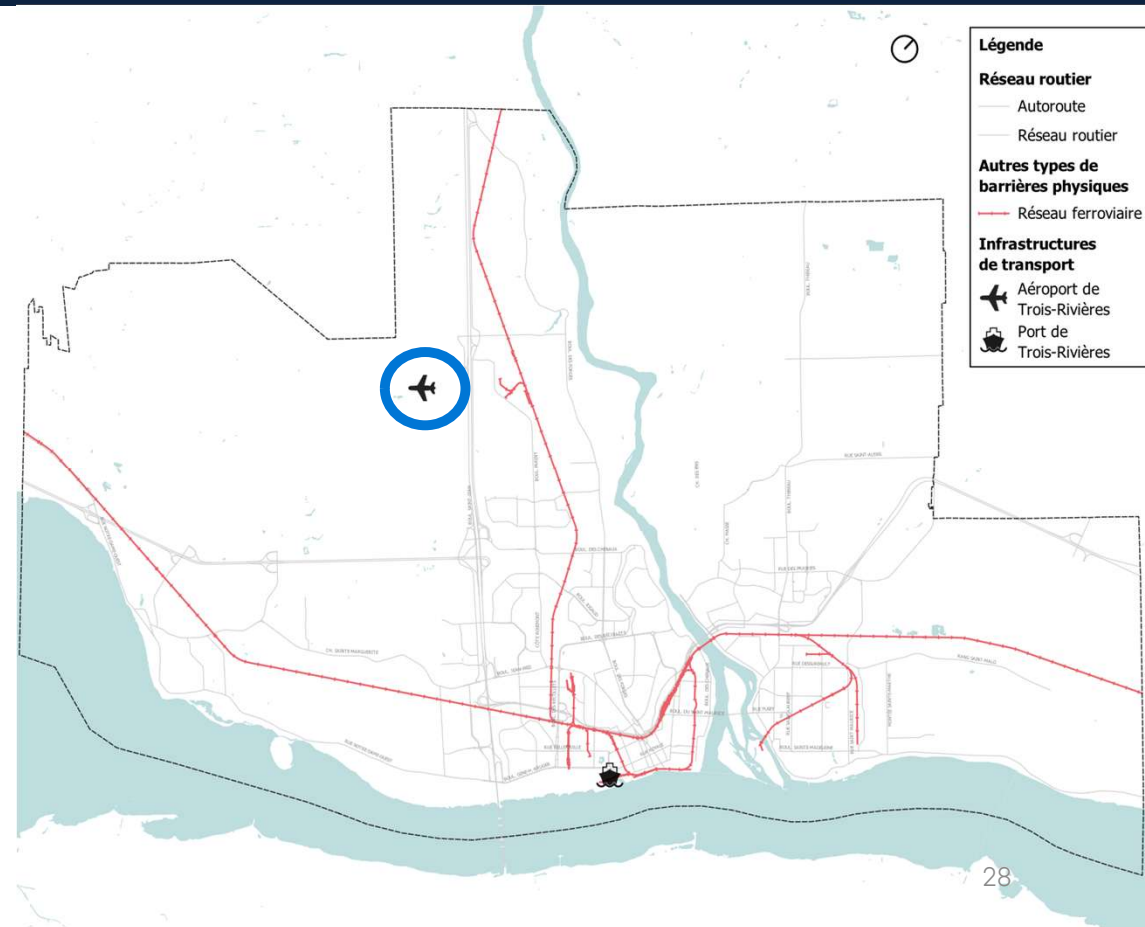


Transport de marchandise

Activités aéroportuaires



- Aéroport régional
- Vols d'affaires, touristiques, nolisement, centre d'entretien
- Faible utilisation pour le fret
- Rôle secondaire actuellement dans le transport de marchandises

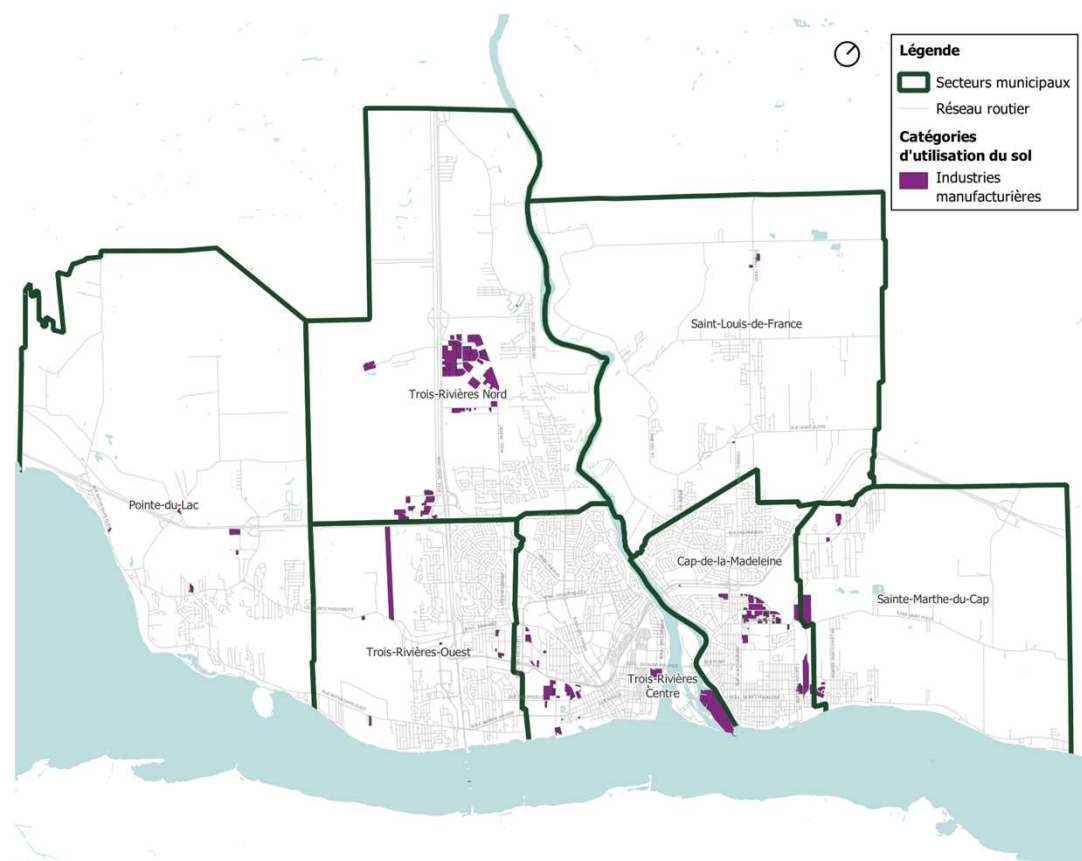


Transport de marchandise - Enjeux



- Activités industrielles proches des milieux résidentiels
- Pression accrue sur le réseau routier local
- Intégration opérationnelle entre port, rail, camionnage à optimiser

Opportunités liées à la position stratégique régionale





Atelier de consultation

Défis et problématiques



Pause

Atelier de consultation

Pistes de solution -
Réseau routier

Atelier – Pistes de solution



Déroulement

- Présentation des bonnes pratiques.
- Vote sur les bonnes pratiques.
- Discussion sur les avantages et inconvénients des différentes pistes de solution.

Bonnes pratiques: Réseau routier

Gestion intelligente de la circulation



Feux de circulation intelligents



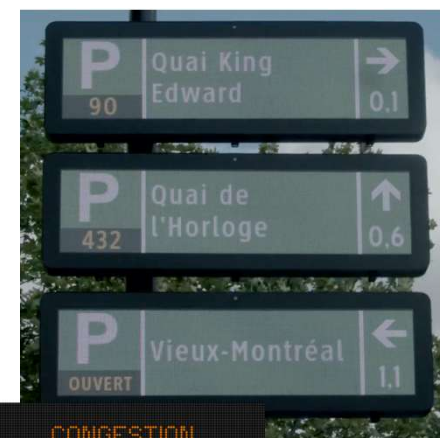
Systèmes à détection en temps réel qui ajustent les cycles selon le débit de véhicules

Centre de gestion de la mobilité



Salle de contrôle coordonnant les feux, caméras et interventions sur l'ensemble du réseau

Information aux usagers en temps réel



Panneaux à messages variables, applications mobiles et diffusion des conditions routières

Interventions rapides et gestion des incidents

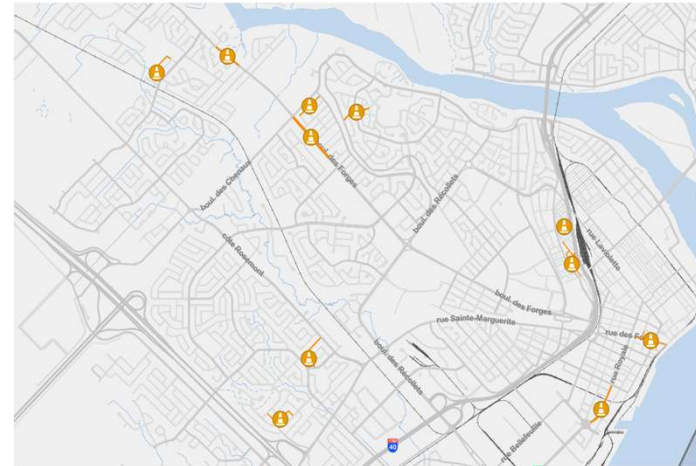


Réponse aux bris d'infrastructure



Détection automatisée des pannes de feux et mobilisation des équipes de maintenance (gestionnaire artériel)

Coordination des chantiers ou événements spéciaux



Planification intégrée des entraves pour réduire les conflits et limiter l'impact sur la circulation

Aménagement des axes de circulation



Intersections sécurisées



Reconfiguration réduisant les conflits et les taux d'accidents (Côte de l'hôpital Cooke)

Infrastructures séparées pour les différents usagers



Exemple du boulevard Saint-Maurice

Apaisement de la circulation

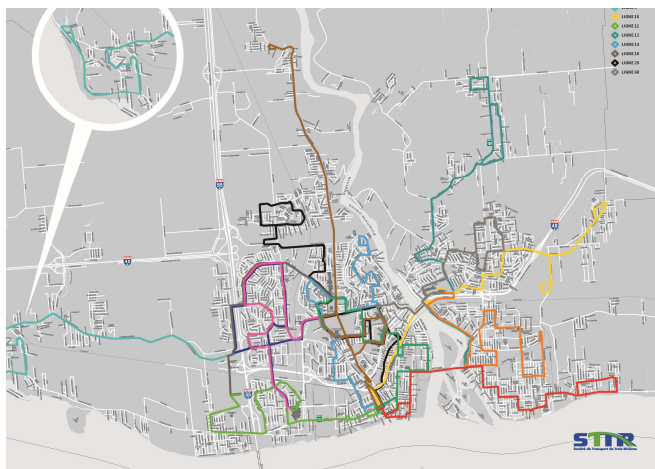


Mesures physiques (dos d'âne, rétrécissements, saillies) intégrées à la requalification des rues

Autres modes de transport



Transport collectif



Renforcement des fréquences de TC et optimisation des lignes

Pistes cyclables



Aménagement de pistes cyclables

Intégration multimodale



Pôles d'échange combinant TC, vélo en libre-service et stationnement incitatif

Amélioration des alternatives à l'auto solo



Stationnements incitatifs et covoiturage



Stationnements facilitant le covoiturage et plateformes de covoiturage

Autopartage



Déploiement de plus de stations d'autopartage

Atelier de consultation

Pistes de solution -
Réseau routier

Atelier de consultation

Piste de solution -
Transport de marchandises

Bonnes pratiques: Transport de marchandises

Feux intelligents et priorisation



Priorisation des véhicules lourds



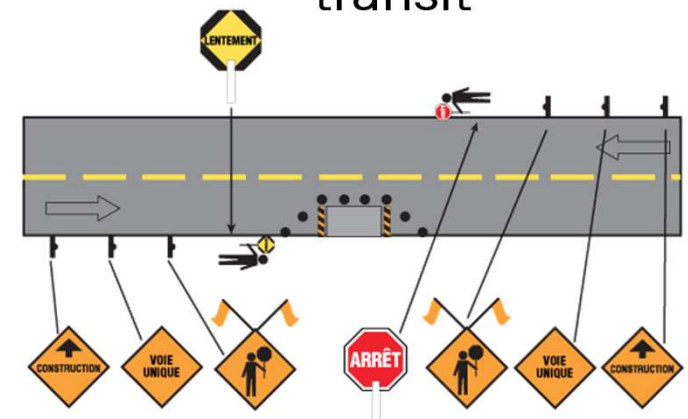
Détection des camions pour allonger les phases vertes et éviter les blocages aux intersections

Priorisation des véhicules de déneigement



Détection des véhicules de déneigement pour allonger les phases vertes et éviter les blocages aux intersections

Coordination des chantiers sur axes de transit



Planification des entraves sur les corridors de camionnage pour maintenir la fluidité des livraisons

Gestion du bruit et des nuisances



Véhicules à faible
émission



Encouragement à l'électrification du
transport lourd et zones à faibles
émissions

Itinéraires et
horaires de livraison



Contrôle de la livraison
(rues autorisées et
stationnements réservés)

Centres de distribution
de proximité



Hubs logistiques en périphérie
permettant le transbordement vers
des véhicules légers pour le dernier
kilomètre

Atelier de consultation

Piste de solution -
Transport de marchandises



Remerciements et prochaines étapes

Prochaines étapes



Printemps 2026

- Activités de consultations et finalisation du diagnostic

Été 2026

- Orientations
- Plan d'action préliminaire

Automne 2026 – Hiver 2027

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

Printemps 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



**Merci pour votre
participation !**