

19 juin 2026

Plan de mobilité

Rapport : ateliers de consultation publique



Table des matières

Mise en contexte	1
Les ateliers de consultation	1
Présentation des résultats	2
Réseau piétonnier	3
Consultation des partenaires	4
Consultation citoyenne.....	6
Opinion à l'égard des bonnes pratiques	7
Réseau cyclable.....	9
Consultation des partenaires	10
Consultation citoyenne.....	12
Opinion à l'égard des bonnes pratiques	14
Analyse des quartiers de la ville.....	15
Carrefour des savoirs	15
Centre-ville	17
Quartiers commerciaux.....	19
Quartiers périphériques et ruraux	20
Quartiers résidentiels	21
Transport collectif	22
Consultation des partenaires	23
Consultation citoyenne.....	25
Opinion à l'égard des bonnes pratiques	26
Mobilité scolaire.....	27
Consultation des partenaires	28
Consultation citoyenne.....	30
Opinion à l'égard des bonnes pratiques	31
Réseau routier.....	32
Consultation des partenaires	33
Consultation citoyenne.....	34
Opinion à l'égard des bonnes pratiques	36
Transport de marchandises	37
Consultation des partenaires	38
Consultation citoyenne.....	39

Opinion à l'égard des bonnes pratiques	40
Vision et principes directeurs	41
Énoncé de vision.....	42
Principes directeurs.....	42
Processus décisionnel et suites du projet	44

Mise en contexte

À l'hiver 2026, la Ville de Trois-Rivières a entamé l'élaboration de son *Plan de mobilité durable (PMD)*. Celui-ci vise à assurer un meilleur arrimage entre le développement urbain et la planification des interventions en matière de mobilité.

En complément au PMD, la ville souhaite produire un *Plan directeur vélo* ainsi qu'un *Plan directeur des aménagements piétonniers*. Ces plans ont pour objectif de prioriser les interventions et de définir les emplacements où les réseaux cyclables et piétonniers sont requis.

En vue d'établir un portrait détaillé de la situation en matière de mobilité et de comprendre les besoins actuels et futurs du territoire, la Ville a invité la population, les organismes, les institutions et les membres de la communauté d'affaires à participer à une série d'ateliers de consultation.

Les ateliers de consultation

La population, les partenaires et la communauté d'affaires ont été invités à participer à des ateliers de consultation portant sur les thématiques suivantes :

Thématique d'ateliers	Date / lieu
1. Réseaux piétonnier et cyclable.	8 avril 2026 Bâtisse industrielle
2. Transport collectif et mobilité scolaire.	13 mai 2026 Hall Henri-Audet de l'Amphithéâtre Cogeco
3. Réseau routier et transport de marchandises.	3 juin 2026 Hall Henri-Audet de l'Amphithéâtre Cogeco

Pour chaque thématique, la Ville a organisé deux ateliers de consultation :

- 13 h à 15 h 30 : ateliers de consultation destinés aux partenaires et à la communauté d'affaires.
- 18 h à 20 h 30 : ateliers de consultation auprès des citoyennes et citoyens de Trois-Rivières.

Afin de mobiliser les différentes parties prenantes, la Ville a déployé un important plan de communication comprenant notamment les actions suivantes :

- [Publication d'un communiqué de presse](#);
- Site Web municipal (actualité et page dédiée à la démarche de participation publique);
- Alertes citoyennes;
- Campagne courriel auprès des parties prenantes;
- Réseaux sociaux;
- Infolettre municipale;
- Tribune jeunesse;
- Placements publicitaires (médias, Web, STTR).

Au total, **126 personnes** ont participé aux ateliers de consultation sur le plan de mobilité.

- Partenaires et membres de la communauté d'affaires :
 - Réseaux piétonnier et cyclable : 17.
 - Transport collectif et mobilité scolaire : 23.
 - Réseau routier et transport de marchandises : 13.
- Population trifluvienne :
 - Réseaux piétonnier et cyclable : 53.
 - Transport collectif et mobilité scolaire : 3.¹
 - Réseau routier et transport de marchandises : 17.

Présentation des résultats

Les ateliers de consultation débutaient par une courte présentation visant à :

- Expliquer les objectifs du plan de mobilité durable;
- Informer la population par rapport aux différents enjeux de mobilité du territoire.

Cette mise en contexte du projet fut réalisée par la Ville en collaboration avec la firme Intervia, qui a été mandatée pour élaborer le plan de mobilité.

L'Atelier urbain, une firme d'urbanisme collaborant avec Intervia dans le cadre du mandat, présentait ensuite différentes bonnes pratiques en matière de mobilité pour alimenter la réflexion des personnes participantes.

Au cours des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à participer à des discussions en sous-groupes. Les discussions étaient structurées de la manière suivante :

- Défis et problématiques;
- Pistes de solution.

Chacun des sous-groupes a ensuite réalisé un exercice de priorisation pour identifier les principaux défis et les pistes de solutions les plus porteuses. Lors de l'atelier sur les réseaux piétonnier et cyclable, les personnes participantes ont également été invitées à analyser différents quartiers de la ville dans le cadre de kiosques de consultation.

Finalement, les personnes participantes ont été invitées à voter sur les bonnes pratiques présentées par l'Atelier Urbain. Elles pouvaient aussi commenter l'énoncé de vision et les principes directeurs préliminaires qui leur ont été présentés lors de la mise en contexte du projet.

Les pages qui suivent présentent les principaux constats soulevés par les personnes participantes lors des différents ateliers.

¹ Malgré le faible taux de participation, il a été décidé de ne pas reprendre l'exercice de consultation afin d'éviter des retards dans l'élaboration du plan de mobilité. La Ville possède plusieurs intrants qui permettent de comprendre les besoins de la population en matière de transport en commun (sondage sur le plan de mobilité, sondages réalisés par la STTR, consultation sur la politique de développement social, consultation municipalité amie des aînés).

Réseau piétonnier



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Déneigement et déglacage des trottoirs (8 votes); 2. Manque de connexions piétonnes vers les lieux de destination (8 votes); 3. Circulation piétonne importante et enjeu de cohabitation des différents modes de déplacement dans le secteur du Carrefour des savoirs (8 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Sécurité et cohabitation • Vitesse élevée / non-respect de la vitesse; • Axes routiers centrés sur l'automobile; • Conflits d'usages entre piétons, cyclistes et automobilistes; • Boulevards peu accueillants pour les piétons; • Présences d'intersections peu sécuritaires; • Signalisation insuffisante; • Temps de feux piétons insuffisant. Connectivité du réseau et infrastructures piétonnes • Discontinuité du réseau piéton / manque de trottoirs dans certains secteurs; • Nouveaux développements immobiliers mal adaptés au transport actif; • Infrastructures non adaptées aux piétons; • Présence de trottoirs étroits ou en mauvais état; • Manque d'aménagements sécuritaires (zones refuges, éclairage); • Accessibilité limitée pour certaines clientèles (enfants, personnes âgées). Qualité des aménagements et confort • Environnements peu attrayants pour la marche; • Manque de verdure et d'ombre; • Peu de mobilier urbain (aires de repos, points d'eau).	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Développement du réseau piétonnier en vue de relier les différents quartiers de la ville ensemble, notamment à l'aide de raccourcis piétons et d'une traverse interrives supplémentaire reliant le centre et l'est de la ville (10 votes); 2. Déneigement des trottoirs et escaliers, particulièrement dans les secteurs densifiés et au centre-ville (6 votes); 3. Signalisation et marquage des voies en vue d'améliorer la cohabitation des usages et la sécurité routière (4 votes); 4. Communication et sensibilisation de la population et des élus à l'importance des modes de déplacement alternatifs à l'automobile (4 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Sécurité et cohabitation • Réduction de la vitesse / apaisement de la circulation; • Aménagements favorisant la cohabitation aux intersections; • Amélioration des traverses piétonnes (visibilité, emplacement, temps de feux); • Marquage piéton prioritaire; • Mesures de protection (barrières, aménagements physiques). Connectivité du réseau et infrastructures piétonnes • Développement d'un réseau piéton continu et structurant permettant de relier les quartiers et les destinations clés; • Construction et amélioration de trottoirs (largeur, qualité); • Amélioration de l'accessibilité universelle des infrastructures; • Intégration d'aménagements sécuritaires au sein du réseau (éclairage, refuges);

	• Réaménagement des grands espaces de stationnements pour favoriser la marche. Confort, attractivité et qualité de vie • Création d’environnements propices à la marche et bonification de l’esthétique des aménagements; • Plantation d’arbres et création d’îlots de fraîcheur; • Ajout de mobilier urbain (bancs, points d’eau). Gouvernance et planification • Priorisation de certains secteurs de la ville (ex. populations vulnérables ou secteur à densifier); • Planification des nouveaux développements en fonction de la marche; • Augmentation des budgets dédiés à la sécurité routière et aux infrastructures piétonnes.
--	---

Consultation citoyenne

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : 1. Discontinuité du réseau piétonnier et manque de trottoirs à proximité des grands axes routiers (24 votes); 2. Déneigement et entretien des trottoirs (19 votes); 3. Sécurité et insuffisance des traverses piétonnes, notamment dans les quartiers commerciaux et industriels (17 votes); 4. Culture de l'automobile et manque de sensibilisation vis-à-vis la priorité piétonne (13 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Continuité et connectivité du réseau • Situations dangereuses créées par la discontinuité du réseau; • Plusieurs intersections difficiles à traverser; • Axes principaux non adaptés aux piétons; • Manque de liens entre les quartiers / secteurs de la ville. Sécurité et cohabitation • Vitesse élevée des automobiles; • Non-respect des passages piétonniers; • Stationnement empiétant sur les trottoirs; • Peu de protection physique pour les piétons; • Situations dangereuses créées par l'autorisation de virage à droite à proximité de traverses piétonnes; • Signalisation insuffisante; • Manque de visibilité des traverses piétonnes. Accessibilité universelle • Trottoirs et infrastructures peu adaptées aux personnes à mobilité réduite (pentes, obstacles, entretien, largeur). Aménagement et confort piéton	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : 1. Améliorer la connectivité du réseau piétonnier pour favoriser les liens entre les quartiers et l'accès aux services et aux commerces (18 votes); 2. Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation et de réduction de la vitesse, notamment dans les zones scolaires et les quartiers résidentiels (19 votes); 3. Sensibilisation des usagers de la route à la sécurité routière et aux déplacements actifs (16 votes); 4. Améliorer le déneigement et le déglacage des trottoirs (14 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Sécurité et cohabitation • Ajout de feux piétons; • Augmentation du temps pour traverser aux intersections; • Amélioration de la visibilité des traverses piétonnes. Amélioration des infrastructures piétonnes • Élargissement des trottoirs; • Augmentation de la hauteur des trottoirs par rapport à la chaussée; • Entretien des trottoirs (végétation, fissures, etc.). Confort et attractivité • Création d'environnements propices à la marche; • Plantation d'arbres et création d'îlots de fraîcheur; • Ajout de mobilier urbain (bancs, points d'eau, toilettes); • Amélioration de l'éclairage.

- Manque d'aménagements pour optimiser l'expérience piétonne (banc, abris, toilettes, verdure).

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques en matière de mobilité. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser pour le réseau piétonnier :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Sécuriser les déplacements à pied	Trottoir traversant	2	4	6
	Passage piéton surélevé	5	10	15
	Traverse avec îlot de protection en tronçon	3	6	9
	Allée piétonne protégée et connectée dans les stationnements	0	0	0
	Trottoirs de niveau continu au travers des entrées charretières	2	4	6
	Séparation physique et mode de priorisation des piétons	0	0	0
Placer la marche au cœur des milieux de vie	Résidences accessibles de types <i>woonerf</i>	2	4	6
	Passage piéton au sein des quartiers résidentiels	0	0	0
	Entrée de quartier priorisant l'accès vélo et piéton	1	2	3
Favoriser des déplacements piétons confortables	Paniers à rebut urbains et esthétiques	2	4	6
	Accès aux équipements d'hygiène publique	4	8	12
	Éclairage urbain adapté aux piétons	4	8	12

Dans le cadre des kiosques de consultation, les personnes participantes étaient invitées à s'exprimer sur les défis de mise en application des bonnes pratiques proposées. Voici les éléments qui ont été soulignés :

Gouvernance

- Manque de budget et de priorisation des investissements dans le transport actif;
- Manque d'implication du milieu dans les projets d'aménagement.

Sensibilisation et éducation

- Les gens ne voient pas l'intérêt de connaître la réglementation et les bonnes pratiques en matière de sécurité routière.

Infrastructures piétonnes ou cyclistes

- Pour assurer le succès des stationnements à vélo sécuriser, ceux-ci doivent être gratuit.
- Toilettes propres, conviviales et ouvertes à l'année.
- Meilleure protection des liens cyclables.

Signalisation

- Signalisation adéquate lors des changements de priorité pour les piétons.
- Utiliser des couleurs et de la signalisation pour délimiter les voies piétonnes et cyclables.

Réseau cyclable



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Manque de connectivité et de continuité du réseau cyclable utilitaire (8 votes); 2. Manque de supports / stationnements à vélo sécurisés (5 votes); 3. Sécurisation des voies cyclables (4 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Réseau cyclable discontinu et peu efficace : trajets peu efficaces, pas toujours directs; • Manque de continuité entre les différents secteurs de la ville et liens interrives insuffisants; • Difficulté d'accès aux zones commerciales, industrielles et aux pôles d'activités; • Arrimage entre la densité urbaine et les infrastructures cyclables. Sécurité et cohabitation des usagers • Conflits d'usage entre les différents utilisateurs de la route (auto, vélo, piétons); • Vitesse et volume élevé de la circulation automobile; • Sécurité insuffisante aux intersections; • Situations dangereuses pour les cyclistes occasionnées par les virages à droite aux feux de circulation; • Non-respect des pistes cyclables (stationnement illégal, comportements dangereux); • Éclairage insuffisant. Aménagement et qualité des infrastructures • Réseau inadapté aux besoins quotidiens des cyclistes (trop orienté en fonction des loisirs); • Manque de pistes cyclables sur les grands axes utilitaires;	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Développement d'un système de vélopartage, idéalement électrique (14 votes); 2. Développement du réseau cyclable utilitaire, notamment avec un nouveau lien interrives (8 votes); 3. Mesures incitatives visant à favoriser l'implantation de supports et de stationnement à vélo (4 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Développement de corridors sécurisés sur les axes principaux; • Renforcement de la connectivité en misant sur des axes utilitaires (notamment est-ouest); • Amélioration de l'accès aux pôles d'activités et aux quartiers; • Développement de réseaux favorisant l'intermodalité des déplacements (marche / vélo / transport en commun); • Création de parcours simples, directs et lisibles; • Priorisation des interventions dans les zones denses. Sécurité et cohabitation des usagers • Révision du partage de la rue afin de réduire les conflits d'usage; • Sensibilisation et campagnes éducatives; • Application plus sévère de la réglementation; • Sécurisation des intersections (aménagements et réglementation); • Interdiction de virages à droite à certaines intersections stratégiques; • Déploiement de mesures favorisant l'apaisement de la circulation et la réduction de la vitesse des automobiles; • Amélioration de l'éclairage. Aménagement et qualité des infrastructures

• Présence d'infrastructures peu sécuritaires ou peu fonctionnelles (ex. dos d'âne mal conçus, pistes cyclables irrégulières); • Infrastructures routières priorisant la circulation automobile plutôt que le transport actif. Entretien et qualité des infrastructures • Entretien insuffisant des voies cyclables (déneigement, sel, obstacles); • Qualité variable des surfaces (pavage); • Signalisation déficiente; • Cohabitation vélo / piéton sur les trottoirs. Culture, communication et gouvernance • Manque de culture vélo et d'éducation citoyenne; • Problèmes de cohabitation liés aux mauvais comportements sur la route; • Communication insuffisante entre acteurs du milieu; • Insuffisance des investissements dans le réseau cyclable.	• Réalisation d'infrastructures critiques : ponts cyclables/piétons, axes cyclables nord-sud; • Bonification du réseau cyclable en développant des corridors sécurisés; • Adaptation des sens uniques pour faciliter la circulation à vélo; • Amélioration de l'accès aux quartiers et destinations en assurant le maillage du réseau; • Intégration systématique du vélo dans la conception des rues. Entretien et qualité des infrastructures • Amélioration de l'entretien des pistes cyclables (incluant l'hiver); • Bonification de la signalisation du réseau cyclable; • Clarification des règles entourant le partage des trottoirs entre vélos et piétons. Culture, communication et gouvernance • Campagnes de sensibilisation sur le transport actif, la sécurité routière et le partage de la route; • Mise en place d'incitatifs pour favoriser l'utilisation du vélo; • Amélioration de l'information portant sur le réseau cyclable; • Renforcement de la collaboration entre la Ville et ses différents partenaires dans la planification du réseau de mobilité; • Bonification des investissements dans le réseau cyclable.
---	--

Consultation citoyenne

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : • Discontinuité du réseau cyclable (31 votes); • Sécurisation du réseau cyclable, notamment sur les grands axes routiers (18 votes); • Déneigement des rues et voies cyclables (7 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Connectivité du réseau cyclable • Manque de connectivité est-ouest; • Accès difficile à certains quartiers / points d'intérêt; • Difficulté d'intégration aux routes principales; Qualité des infrastructures et signalisation • Marquage peu visible; • Manque d'éclairage et de visibilité des cyclistes; • Largeur insuffisante des bandes cyclables; • Revêtement inadéquat / routes dégradées; • Entretien insuffisant (incluant hiver); • Manque de stationnements pour vélos; • Manque de signalisation; • Diffusion d'information insuffisante (réseau, détours); • Manque d'ombre sur les trajets; • Sinuosité des trajets. Sécurité et cohabitation • Cohabitation sécuritaire avec les automobiles; • Difficulté de circulation sur les axes principaux; • Manque de protection des pistes (bandes cyclables non protégées); • Trajets non sécuritaires (enfants, familles). Priorisation, gouvernance et culture • Manque de priorisation du vélo; • Aménagements cyclables perçus comme secondaires;	Priorités 1. Sécurisation des voies cyclables - réseau séparé (29 votes); 2. Développement d'un réseau utilitaire reliant les principales destinations (22 votes); 3. Mise en place de nouveaux liens interrives vers le Cap-de-la-Madeleine et la Rive-Sud (14 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Développement du réseau et connectivité • Développement d'un réseau continu et structurant; • Création de liens entre les tronçons et amélioration la connexion entre les quartiers et les principaux pôles; • Réduction de l'espace dédié à l'automobile pour ajouter des bandes cyclables sécurisées; Sécurité et séparation des usages • Augmentation du nombre de pistes protégées afin de séparer physiquement les vélos et les automobiles; • Réduction de la vitesse automobile; • Sécurisation des intersections; • Synchronisation des feux de circulation et priorisation des vélos. Entretien et qualité des infrastructures • Amélioration de l'entretien des pistes cyclables (qualité de la chaussée, bosses, végétation, etc.); • Déneigement des voies cyclables; • Ajout de stationnements à vélos; • Ajout d'éclairage; • Ombrage / verdissement; • Installation de points d'eau et aménagement des espaces de repos. Signalisation, information et visibilité • Amélioration de la signalisation et du marquage au sol;

• Réseau peu adapté aux déplacements utilitaires; • Règles non adaptées aux cyclistes; • Manque d'éducation des usagers de la route.	• Outils d'orientation et d'information sur le réseau, surtout lorsqu'il y a des travaux et des détours. Sensibilisation • Campagnes de sensibilisation et d'éducation pour améliorer la cohabitation entre cyclistes et automobilistes; • Promotion de l'usage du vélo. Planification et gouvernance • Intégration du vélo dans la planification urbaine; • Amélioration des nouveaux développements pour favoriser l'intégration des transports actifs; • Bonification du financement des infrastructures; • Émulation des bonnes pratiques déployées dans d'autres municipalités.
--	--

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques en matière de mobilité. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser pour le réseau cyclable :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Consolider le réseau cyclable	Piste unidirectionnelle utilitaire	9	18	27
	Axe cyclable intégrée au corridor paysager	2	4	6
	Piste unidirectionnelle sur un axe de transit	3	6	9
Multiplier les choix de transport	Pôle de mobilité intégrant un stationnement pour vélo	2	4	6
	Aménagement type d'un pôle de mobilité (vélopartage)	10	20	30
	Multimodalité aux abords des arrêts de transport collectif	4	8	12
Soutenir le recours aux déplacements actifs	Stationnement et bornes de réparation intérieures	1	2	3
	Stationnement intérieur étagé pour vélo	1	2	3
	Stationnement pour vélo sécurisé sur le domaine public	4	8	12
	Signalétique directionnelle adaptée aux cyclistes	0	0	0
	Repose-pied sur rue à un arrêt	0	0	0
	Borne de réparation extérieure	4	8	12

Analyse des quartiers de la ville

Dans le cadre des ateliers dédiés aux réseaux piétonniers et cyclables, les personnes participantes étaient invitées à se présenter à différents kiosques de consultation afin de s'exprimer sur différents quartiers de la ville :

- Carrefour des savoirs
- Centre-ville
- Quartiers commerciaux
- Quartiers périphériques et ruraux
- Quartiers résidentiels

Au cours de cet exercice, ils devaient identifier les défis et pistes de solutions à explorer dans le cadre du plan de mobilité durable.

Carrefour des savoirs

Consultation des partenaires	
Défis	Pistes de solutions
Sécurité et cohabitation • Vitesse des autos dans le quartier ; • Coexistence entre autos et vélos ; • Véhicules stationnés dans les pistes cyclables ou qui empiètent sur le trottoir.	Infrastructures cyclables et piétonnes • Création de voies cyclables sécurisées. • Traverses piétonnes plus visibles et mieux éclairées. • Stationnements vélos mieux situés.
Infrastructures cyclables et piétonnes • Manque de liens cyclables ; • Manque de stationnement / rangement à vélo ; • Largeur des trottoirs.	Intermodalité • Stationnements incitatifs à proximité du Carrefour des savoirs ; • Développement du vélopartage. • Passe de transport universelle (vélo/autobus).
Aménagements et lieux problématiques • Ronds-points non sécuritaires pour les piétons ; • Aménagement de la côte Cooke n'est pas sécuritaire pour les vélos et piétons (largeur des trottoirs) ; • Sécurité sur la rue Papineau entre des Forges et le parc linéaire des Coteaux.	Aménagement et lieux problématiques • Interdiction d'effectuer un virage à droite au croisement des rues des Forges et Laflèche.
Gouvernance • Leadership dans les projets entre institutions.	Gouvernance • Amélioration de la communication entre les partenaires et la Ville lorsqu'il y a des changements importants en matière de mobilité. • Développement de partenariats entre les institutions du secteur en vue d'encourager la mobilité durable.

Consultation citoyenne	
Défis	Pistes de solutions
Sécurité et cohabitation • Vitesse des voitures sur les boulevards; • Non-respect des passages piétons. Aménagements et lieux problématiques • Le boulevard des Récollets n'est pas adapté aux vélos, notamment entre Des Forges et Laviolette; • Le boulevard des Forges n'est pas adapté aux vélos, notamment entre la rue de la Terrière et le boulevard des Chenaux; • Le boulevard Laviolette reste dangereux en vélo malgré la bande cyclable; • La côte de la 6^e avenue est dangereuse en vélo, car trop étroite; • La rue Lajoie est mal déneigée en hiver, donc très étroite et dangereuse à pied en hiver; • Vitesse dans la côte Plouffe. Traverser le boulevard des Forges à cette hauteur est difficile; • La côte Cooke n'a pas d'infrastructure pour vélo; • Les trottoirs sur le boulevard du Carmel sont fermés pendant 1 mois en raison du Grand prix.	Sécurité et cohabitation • Création de pistes cyclables séparées et déneigées le long des boulevards du secteur; • Utilisation de bollards ou de délinéateurs toute l'année pour séparer les voies cyclables; • Implantation de feux piétons aux différentes traverses; • Amélioration de la signalisation et du marquage dans le secteur, notamment pour la visibilité de soir. Aménagements et lieux problématiques • Implantation d'un passage piéton au rond-point Laviolette; • Réduction du nombre de voies sur certains grands boulevards pour aménager des voies cyclables et trottoirs; • Améliorer l'affichage de la zone 30 km/h à proximité de l'école Pie-X et étendre la mise en application de celle-ci à l'année; • Transformation de la rue Lajoie en sens unique; • Implantation d'une piste cyclable sécuritaire sur la rue Laflèche; • Réparation et entretien du tunnel Saint-Maurice pour favoriser la connexion avec le secteur Cap-de-la-Madeleine.

Centre-ville

Consultation des partenaires	
Défis	Pistes de solutions
Infrastructures et équipements • Supports à vélo mésadaptés. Les bornes devraient être minimalement pour deux vélos. Entretien hivernal • Déneigement/déblayage des rues et des trottoirs. Connectivité et accessibilité • Connectivité à améliorer. Accès insuffisant entre différents points du réseau.	Infrastructures et services cyclables • Ajout de supports à vélo et accès au stationnement souterrain pour vélos; • Implantation d'un système de vélos/trottinettes en libre-service. Amélioration de la connectivité • Axe structurant (St-Denis / parc) avec lien vers le centre-ville; • Connectivité minimale avec les écoles; • Développement d'un réseau utilitaire (et non seulement de loisirs); • Réaménagement de l'axe Notre-Dame centre; • Amélioration des passages clés menant au centre-ville (ex. tunnel Laviolette, sous l'autoroute sur Sainte-Marguerite). Sécurité et qualité des parcours • Renforcement du sentiment de sécurité (parcours continus, traversées adaptées); • Mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, etc.); • Aménagements favorisant une rue conviviale et sécuritaire; • Déglçage et déneigement des trottoirs, rues et voies cyclables. Aménagement urbain et cadre de vie • Verdissement des axes structurants; • Aménagements qualitatifs (fleurs, mobilier, etc.); • Éclairage, traverses piétonnes et signalisation qui respectent le quartier historique. Gouvernance, acceptabilité et planification • Consultation et collaboration avec le milieu pour minimiser l'impact des changements et favoriser l'acceptabilité sociale des projets.

Consultation citoyenne	
Défis	Pistes de solutions
Infrastructures et équipements • Manque de voies protégées pour cyclistes ; • Traverses piétonnes dangereuses, car rarement respectées ; • Pas assez de stationnements à vélo ; • Situations potentiellement dangereuses créées par les feux concourants, car les automobiles et les piétons se lancent en même temps pour traverser. Aménagements et lieux problématiques • Étroitesse des rues étroites rend les déplacements à vélo plus dangereux ; • Réduction de l'espace pour les vélos dans les rues en raison du stationnement sur rue ; • Les collectes de déchets compliquent les déplacements à pieds et à vélo dans le secteur ; • La rue Bonaventure est importante pour sortir du secteur. Toutefois, elle est dangereuse en vélo, car elle est très étroite et comprend des poteaux sur rue ; • Absence de passage piéton sous l'autoroute 40 au niveau de la rue Bonaventure ; • Peu d'accès fonctionnels à partir de la rue Sainte-Marguerite ; • Déplacement des vélos à sens n'est pas idéal à sens inverse. Entretien hivernal • Déneigement des trottoirs ; • Déneigement du centre-ville pour le vélo en hiver.	Infrastructures et équipements • Élargissement et rehaussement des trottoirs; • Plus de stationnements / support pour vélos; Aménagements et lieux problématiques • Mise en place d'aménagements pour rétrécir les rues et réduire la vitesse des voitures; • Davantage de rues piétonnes et de vélorues; • Fermeture de la rue St-François-Xavier aux automobiles; • Développement du réseau cyclable pour couvrir le boulevard des Forges, le quartier Trois-Rivières sur Saint-Laurent et le pont Duplessis. • Ajout d'une piste cyclable sur les rues Bellefeuille et Laviolette. Entretien hivernal • Amélioration du déneigement dans les rues et des trottoirs à proximité du Centre sportif Promutuel Assurance.

Quartiers commerciaux

Consultation des partenaires	
Défis	Pistes de solutions
Connectivité et accessibilité - Certains quartiers commerciaux sont pratiquement inaccessibles en vélo. L'ensemble des aménagements sont faits pour les voitures. - Voies cyclables discontinues sur les boulevards des Forges et des Récollets. Infrastructures et équipements cyclables - Manque de support à vélos à proximité des commerces.	Connectivité et accessibilité - Développer des pistes cyclables et des liens piétons parallèlement aux grands axes afin d'accroître l'accès aux quartiers commerciaux. Infrastructures et équipements cyclables - Programme incitatif pour que les commerçants ajoutent des supports à vélos à proximité de leur commerce. - Vélopartage (électrique idéalement) et location de remorques à vélo.

Consultation citoyenne	
Défis	Pistes de solutions
Sécurité routière - Le boulevard des Récollets dangereux pour les piétons dans le secteur de Trois-Rivières-Ouest; - La rue Bellefeuille vers le centre-ville est dangereuse; - Le boulevard des Récollets et les commerces riverains sont très difficilement accessibles. Infrastructures piétonnes et cyclables - Très peu de traverses et de trottoirs dans les secteurs commerciaux. - Pistes cyclables discontinues. - Peu ou pas de supports à vélos. Conflits d'usage - Automobiles stationnées ou poubelles sur les voies cyclables.	Infrastructures piétonnes et cyclables - Sécuriser les intersections et traverses à proximité des grands axes; - Aménagement de trottoirs sur la rue Marion. - Lien cyclable et piétonnier interrives entre le boulevard des Estacades et le boulevard des Chenaux. - Pistes cyclables protégées sur les grands axes commerciaux (ex. Récollets / des Forges, assurer un lien avec l'arrivée du TGV); - Pistes cyclables entretenues en hiver (déneigement) - Implantation d'un réseau express vélo sur les boulevards des Forges et des Récollets. - Implanter davantage de stationnements pour vélos.

Quartiers périphériques et ruraux

Consultation des partenaires	
Défis	Pistes de solutions
Sécurité piétonne - Déplacements piétons et traverses des grandes artères peu sécuritaires. - Peu d'aménagements piétons sur la section nord du boulevard des Forges. Densification - Beaucoup de développement immobilier, mais peu de connectivité piéton/vélo dans les nouveaux quartiers.	S.O.

Consultation citoyenne	
Défis	Pistes de solutions
Lieux problématiques <i>Pointe-du-Lac Sud</i> - Pas de pistes cyclables vers Trois-Rivières. - Chemin Sainte-Marguerite à Pointe-du-Lac non protégé sur l'accotement. <i>Saint-Louis-de-France</i> - Le boulevard Thibeau est considéré dangereux. - Les traverses cyclables sont peu sécurisées. - Manque d'éclairage de rue et à proximité des bandes cyclables. - Vitesse des voitures. - Passages et traverses non sécurisées - Manque de trottoirs dans le secteur.	Lieux problématiques <i>Pointe-du-Lac Sud</i> - Piste cyclable avec bollards le long de la route 138 entre Pointe-du-Lac et Trois-Rivières-Ouest. <i>Saint-Louis-de-France</i> - Augmenter l'éclairage dans les rues; - Améliorer la visibilité des passages piétons (bandes au sol, lumières clignotantes); - Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, fausses voitures de police, radars éducatifs, etc.); - Ajouter des trottoirs; - Ajouter des bollards à côté des voies cyclables et aux traverses piétonnes. <i>Sainte-Marthe</i> - Améliorer l'aménagement des rues Saint-Malo et Saint-Maurice pour la rendre plus conviviale pour les cyclistes. - Réseau cyclopédestre sécuritaire sur la montée Sainte-Marthe

Quartiers résidentiels

Consultation des partenaires	
Défis	Pistes de solutions
Connectivité et lieux problématiques - Plusieurs quartiers non connectés pour la mobilité sécuritaire : - Boulevard Mauricien; - District 55; - Chemin Sainte-Marguerite. - Accès au pont Duplessis parfois difficile, car il y a beaucoup d'automobilistes.	S.O.

Consultation citoyenne	
Défis	Pistes de solutions
Connectivité et lieux problématiques - Liens cyclables non protégés vers les écoles. <i>District 55</i> - Manque de pistes cyclables; <i>De sienne</i> - Manque de sécurité piétonne et cycliste. <i>Sainte-Marguerite</i> - Manque de trottoirs sur un côté de rue dans certains secteurs. <i>Terrasse-Duvernay</i> - Manque de trottoir dans le secteur. <i>Des Ormeaux</i> - Absences de supports à vélo près des commerces sur Barkoff. <i>Sainte-Bernadette / Saint-Odilon</i> - Rues larges plus adaptées aux autos qu'aux piétons ou vélos; - Manque de signalisation pour piétons à plusieurs feux de signalisation sur le boulevard Thibeau; - Manque d'arbres ou de beauté qui inciterait au transport actif.	Connectivité et lieux problématiques - Créer des circuits locaux pour connecter les points d'intérêts (épicerie, pharmacie, école, etc.); - Créer un réseau cyclable le long des espaces ferroviaires; - Utiliser les servitudes d'Hydro-Québec pour créer des liens cyclopédestres. - La navette fluviale est un bon coup permettant le lien interrives; <i>Des Ormeaux</i> - Déneiger les trottoirs au complet entre les rues Barkoff et Thibeau; <i>Chavigny / Jean XXIII</i> - Créer un lien cyclable entre les boulevards Mauricien, Saint-Jean et Jean XXIII. <i>Sainte-Marguerite</i> - Lien cyclable direct entre le quartier Sainte-Marguerite et le centre-ville.

Transport collectif



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Durée élevée des temps de trajets (12 votes); 2. La faible fréquence des autobus sur les lignes principales (8 votes); 3. Le manque de financement (6 votes); Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau de transport collectif • Volume élevé de la circulation automobile causant un ralentissement des autobus ; • Manque de continuité du réseau entre les différents secteurs et pôles de la ville; • Difficulté d'accès aux zones industrielles en transport collectif; • Absence de lien interrives entre Trois-Rivières et la Rive-Sud et entre Trois-Rivières et les autres villes avoisinantes; Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • Infrastructures routières priorisant la circulation automobile plutôt que le transport collectif. Culture, communication et gouvernance • Manque de connaissance de l'application <i>Transit</i> permettant de voir le déplacement en direct des autobus; • Difficultés pour certaines personnes de trouver les informations pertinentes (lignes, arrêts, fréquence de passage, etc.); • Perception parfois négative du transport collectif pour une partie de la population; • Comportements des gens difficiles à changer; • Beaucoup d'étudiantes et d'étudiants préfèrent prendre leur voiture plutôt que d'utiliser le transport collectif; • L'étalement urbain nuit à un réseau de transport efficace;	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Miser davantage sur la qualité du réseau dans les secteurs denses, quitte à réduire le service dans les secteurs moins denses de Trois-Rivières (11 votes); 2. Créer davantage de partenariats avec les employeurs afin que leur personnel se déplace en transport collectif (11 votes); 3. Favoriser l'intermodalité des déplacements (marche / vélo / transport collectif) (9 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau de transport collectif • Créer des lignes express permettant de se rendre plus rapidement d'un point A à un point B; • Renforcer la connectivité du réseau en misant sur des axes utilitaires (notamment est-ouest et nord-sud); • Créer des parcours simples, directs et lisibles; • Utiliser des feux intelligents aux intersections, afin de rendre les autobus plus rapides; • Intervenir en priorité dans les zones denses et arrimer la création de nouvelles zones résidentielles avec le développement du transport collectif; Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • Permettre l'entrée dans les autobus par toutes les portes; • Améliorer le confort aux arrêts importants du réseau (abribus confortables et propres, déneigement, etc.); • Créer davantage de stationnements incitatifs avec une connectivité directe au réseau de transport collectif;

• Méconnaissance de l'existence des stationnements incitatifs; • Insuffisance des investissements dans le réseau de transport collectif.	Culture, communication et gouvernance • Faire la promotion du service <i>Cyclobus</i>, permettant aux usagers et usagères du réseau d'installer leur vélo sur le support sur le devant de l'autobus; • Créer l'habitude d'utiliser le transport collectif dès le plus jeune âge; • Permettre le paiement par carte de crédit à bord des autobus; • Améliorer l'accessibilité de l'information sur le transport collectif et revaloriser l'image de celui-ci; • Renforcer la collaboration entre la ville et ses différents partenaires dans la planification du réseau de mobilité; • Arrimer le développement du réseau de transport collectif avec l'arrivée prochaine du TGV; • Mesures incitatives, telles que la tarification sociale, afin de permettre au plus grand nombre d'utiliser les transports collectifs; • Assurer la cohérence entre le développement urbain, la densification et les infrastructures de transport collectif; • Bonifier les investissements dans le réseau de transport collectif.
---	--

Consultation citoyenne

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : 1. Durée élevée des temps de trajets; 2. La faible fréquence des autobus sur les lignes principales; 3. Le manque de financement; Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau de transport collectif • Le manque de fréquence et de synchronicité entre les autobus sur le réseau; • Correspondances parfois difficiles entre deux autobus. Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • Infrastructures routières priorisant la circulation automobile plutôt que le transport collectif. Culture, communication et gouvernance • Difficultés occasionnelles avec l'application <i>Transit</i>; • Difficultés pour certaines personnes de trouver les informations pertinentes (lignes, arrêts, fréquence de passage, etc.); • Absence de lien entre Trois-Rivières et les villes avoisinantes de la Rive-Sud; • Méconnaissance de l'existence des stationnements incitatifs; • Insuffisance des investissements dans le réseau de transport collectif.	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : • Prioriser l'efficacité et la rapidité sur la couverture territoriale; • Créer davantage de stationnements incitatifs avec une connectivité directe au réseau de transport collectif; • Favoriser l'intermodalité des déplacements (marche / vélo / transport en commun / marche / vélo). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau de transport collectif • Créer des lignes express permettant de se rendre plus rapidement d'un point A à un point B; • Adaptation des horaires selon certaines destinations prisées, notamment l'hôpital; • Développer le transport sur demande dans les quartiers en périphérie plutôt que des lignes standards; • Intervenir en priorité dans les zones denses et arrimer la création de nouvelles zones résidentielles avec le développement du transport collectif ; • Créer davantage de stationnements incitatifs avec une connectivité directe au réseau de transport collectif. Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • Améliorer le déneigement des arrêts en hiver. Culture, communication et gouvernance • Création de liens entre Trois-Rivières et les villes avoisinantes de la Rive-Sud; • Bonifier les investissements dans le réseau de transport collectif.

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques d'aménagement en transport collectif. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Accessibilité et confort des arrêts	Abribus avec banc, éclairage et protection climatique	11	2	13
	Système accessible universellement	3	0	3
	Afficheur en temps réel ou panneau d'information clair	2	0	2
Performance et fiabilité du réseau	Lignes directes menant vers les lieux d'intérêt et évitant les détours	12	2	14
	Voie réservée pour autobus en milieu urbain	2	1	3
	Optimisation des feux pour autobus	6	3	9
Soutenir le recours aux déplacements actifs	Pôle de mobilité intégrant le stationnement pour vélo	5	0	5
	Service élargi de vélopartage et autopartage	18	0	18
	Multimodalité aux abords des arrêts de transport collectif	10	0	10

Mobilité scolaire



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Le « syndrome de la porte » ainsi que les parents pressés dans les stationnements des écoles² (8 votes); 2. La vitesse élevée des automobilistes dans les zones scolaires (8 votes); 3. La résistance citoyenne au changement, notamment pour transporter les enfants à l'école en voiture (3 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Manque d'efficacité du réseau de transport collectif, rendant le tout pour les familles; • Infrastructures routières priorisant la circulation automobile plutôt que le transport actif pour les jeunes et les familles. Sécurité et cohabitation des usagers • Volume élevé de la circulation automobile, rendant les déplacements à pied plus difficiles, notamment pour les familles; • La vitesse élevée des automobilistes dans les zones scolaires. Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • En hiver, problèmes liés au déneigement des trottoirs; • Le marquage au sol s'efface rapidement; • Saturation des stationnements à proximité des lieux d'enseignement. Culture, communication et gouvernance	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Davantage de sensibilisation aux usagers de la route quant au respect des limites de vitesse (9 votes); 2. Mettre en place davantage d'aménagements physiques qui permettent de sécuriser les parents et les enfants dans leurs déplacements à pied (8 votes); 3. Valoriser et mettre en place davantage d'initiatives, telles que les <i>vélos-bus</i> et <i>trottibus</i> qui permettent le transport actif vers l'école (4 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Créer davantage de stationnements incitatifs avec des services de navettes pour les étudiantes et étudiants. Sécurité et cohabitation des usagers • Miser davantage sur la signalisation, l'utilisation de dos d'âne et de bollards pour sécuriser les zones scolaires ; • Sécuriser les passages piétons à proximité des écoles et des lieux d'enseignement. Aménagement, entretien et qualité des infrastructures • Stationnements incitatifs avec navettes vers les écoles ou lieux d'enseignement; • Aménager des rues ou des pans de rues fermées aux automobiles; • Miser davantage sur la signalisation, l'utilisation de dos d'âne et de bollards pour sécuriser les zones scolaires;

² Le « syndrome de la porte » concerne les conducteurs qui pensent que l'endroit le plus sûr pour déposer les enfants à l'école est celui situé le plus près possible de l'entrée. Pour y parvenir, certains n'hésitent pas à ignorer la signalisation en place, au détriment de la sécurité de tous les élèves.

• Perception selon laquelle il n'est pas sécuritaire de laisser les enfants prendre le transport collectif; • Beaucoup d'étudiantes et d'étudiants préfèrent prendre leur voiture plutôt que d'utiliser le transport collectif pour se rendre au cégep ou à l'université; • Manque de présence policière ou de photo radar pour le respect de la vitesse.	• Créer des infrastructures structurantes pour cyclistes et piétons vers les lieux d'enseignement et les écoles. Culture, communication et gouvernance • Mettre en place des mesures incitatives pour que les étudiantes et étudiants utilisent davantage le transport collectif pour se rendre à leurs cours; • Espacer le début des cours ou des classes afin de limiter les fortes périodes de trafic autour des écoles; • Davantage de volonté politique pour amener les changements nécessaires; • Renforcer la collaboration entre la ville et les partenaires scolaires.
---	--

Consultation citoyenne

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les citoyennes et citoyens: 1. Vitesse élevée des véhicules à proximité des écoles et sur le réseau routier en général; 2. Cohabitation souvent entre les différents modes de transport (transport actif, transport collectif et voitures); 3. Manque de trottoirs et d'infrastructures pour piétons et cyclistes, notamment à proximité des écoles et lieux d'enseignement. Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Manque d'efficacité du réseau de transport collectif, rendant le tout difficile pour les familles; • Infrastructures routières priorisant la circulation automobile plutôt que le transport actif pour les jeunes et les familles. Sécurité et cohabitation des usagers • Proximité de certaines écoles avec des rues très passantes du réseau routier; • Manque d'espace sur la chaussée pour des déplacements actifs sécuritaires.	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les citoyennes et citoyens: 1. Davantage d'éducation aux usagers de la route quant au respect des limites de vitesse (signalisation, radars pédagogiques, etc.) 2. Créer des infrastructures structurantes pour cyclistes et piétons vers les lieux d'enseignement et les écoles (pistes cyclables séparées, traverses piétonnes surélevées); 3. Mettre en place davantage d'aménagements physiques qui permettent de sécuriser les parents et les enfants dans leurs déplacements à pied et à vélo. Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Structure et connectivité du réseau • Assurer une bonne continuité du réseau cyclable et du réseau piétonnier.

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques d'aménagement en mobilité scolaire. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Sécurisation des déplacements actifs vers l'école	Traverse piétonne surélevée avec marquage coloré (zone scolaire)	9	3	12
	Saillies de trottoir et îlot refuge central sur une rue collectrice	6		6
	Aménagement de pistes cyclables sur les parcours scolaires	6	2	8
Aménagement des abords des écoles	Aménagement de rues-écoles (fermées aux autos et avec mobilier urbain)	1		1
	Zone de 30km/h renforcée et des aménagements ou du marquage	4	2	6
	Aménagement de placettes à proximité des écoles	1		1
Organisation des déplacements scolaires	Débarcadère scolaire réaménagé avec séparation	10		10
	Brigadier scolaire ou adulte accompagnateur aux traverses	3	3	6
	Campagne de sensibilisation ou marquage au sol	1		1

Réseau routier



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Accès et congestion des autoroutes (7 votes); 2. Absence d'alternatives efficaces à l'automobile (9 votes); 3. Coordination des travaux sur le réseau routier (4 votes) Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Congestion et circulation routière • Problématique lorsqu'il y a un incident sur le pont Radisson; • Congestion d'environ 30 minutes lors des heures de pointe. Transport collectif et mobilité active • Le manque d'efficacité du transport en commun (prévisibilité, temps de transport); • Discontinuité du réseau cyclable.	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Améliorer la coordination des chantiers et optimiser l'horaire des travaux (7 votes); 2. Implanter des feux intelligents et une gestion du trafic en temps réel afin d'assurer la fluidité des grands axes routiers (5 votes); 3. Mettre en place un comité intersectoriel des partenaires afin de développer une vision à long terme des réalités de chacun (4 votes); Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Coordination et gestion des travaux • Modifier la réglementation municipale pour permettre les travaux de nuit pour réduire l'impact sur la congestion routière; • Améliorer la communication lors de travaux majeurs (dialogue avec les parties prenantes; panneaux à message variable). Congestion et circulation routière • Implanter des voies qui changent de direction selon les heures de pointe / volume de circulation; • Donner de l'information en temps réel sur le réseau; Transport collectif et mobilité active • Implanter des voies réservées aux autobus et au covoiturage; • Mettre en place des stationnements incitatifs avec des navettes vers des pôles de transport en commun.

Consultation citoyenne

Dans le cadre de l'atelier citoyen portant sur le réseau routier, les personnes présentes ont discuté des défis et problématiques du réseau routier. En raison du caractère technique des enjeux propres au réseau routier, la discussion sur les pistes de solutions a été orientée en fonction des bonnes pratiques en matière d'aménagement et de gestion du réseau routier présentées par l'Atelier urbain.

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les citoyennes et citoyens: 1. Vitesse et circulation sur les grandes artères routières (7 votes); 2. Problème de synchronisation des feux de circulation lors des périodes de pointe (5 votes); 3. Réseau routier inadapté au développement urbain générant une augmentation de la circulation (4 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Planification et coordination des travaux • Manque de communication des travaux sur les autoroutes et le réseau routier; • Cohabitation des usages à proximité des chantiers de construction (vélos, automobiles, camions lourds); • Optimiser les chemins de détours lors de travaux sur le réseau. Développement urbain, congestion routière et stationnement • Les nouveaux développements ne comprennent pas d'infrastructures cyclables et piétonnes adéquates; • La densification cause de la circulation en zig zag; • Congestion sur les boulevards génère de la circulation dans les quartiers résidentiels. • Stationnement pas facile à certains endroits (ex. Amphithéâtre, hôpital, CÉGEP). Sécurité routière et mobilité active	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les bonnes pratiques suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : 1. Implantation de feux de circulation intelligents (12 votes); 2. Sécurisations des intersections (6 votes); 3. Création de pôles intermodaux intégrant transport en commun, vélo en libre-service et stationnement incitatif (5 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Communication et information • Bonifier les avis 311 en cas de travaux; • Améliorer la signalisation et utiliser des panneaux à messages variables lors des travaux sur le réseau routier; • Améliorer les communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable lors de travaux sur les autoroutes. Sécurité et mobilité active • Rétrécir les intersections; • Allonger les temps de traverses et protéger plus longtemps les traverses concourantes sur les axes stratégiques; • Élargir les pistes cyclables unidirectionnelles pour permettre différentes vitesses; Éducation et sensibilisation • Éducation des automobilistes par rapport aux règles de sécurité routière; • Mesures d'atténuation de la vitesse (radars pédagogiques, bandes rugueuses à proximité des écoles);

• Le marquage des routes s’effectue trop tard en saison et s’efface trop rapidement; • Stationnement sur les pistes cyclables; • Les temps de traversée piétonne sont trop courts près des écoles et des rues principales; • Cohabitation entre vélo et transport lourd sur les grandes artères routières.	• Accroître la présence policière. Partenariats • Ententes avec les grands générateurs de transport afin d’ajuster les horaires de travail pour faciliter la mobilité active et le transport en commun. • Stationnement incitatif en périphérie de Trois-Rivières pour se rendre au Carrefour des savoirs.
---	---

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques d'aménagement et de gestion du réseau routier. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Gestion intelligente de la circulation	Feux de circulation intelligents	8	12	20
	Centre de gestion de la mobilité	0	0	0
	Information aux usagers en temps réel	2	3	5
Interventions rapides et gestion des incidents	Ajustement des feux en cas d'incident	0	0	0
	Réponses rapides au bris de feux de circulation	1	2	3
	Coordination des chantiers ou événements spéciaux	5	3	8
Aménagements des axes de circulation	Intersections sécurisées	0	6	6
	Infrastructures séparées pour les différents usagers	5	2	7
	Apaisement de la circulation	0	3	3
Autres modes de transport	Développement du transport collectif	3	3	6
	Pistes cyclables	2	2	4
	Intégration multimodale	1	5	6
Alternatives à l'auto solo	Stationnements incitatifs et covoiturage	0	3	3
	Autopartage	0	0	0

Transport de marchandises



Consultation des partenaires

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les partenaires : 1. Adaptation des infrastructures et voies de camionnage (11 votes). 2. Gestion des accès et de sorties au port (5 votes). 3. Enjeu de cohabitation des citoyens avec le transport lourd (5). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Sécurité et cohabitation • La circulation des camions en milieu urbain, notamment au centre-ville, cause des enjeux de sécurité et de cohabitation avec les cyclistes et piétons; • Enjeu de cohabitation à proximité de la carrière située à proximité du boulevard Thibeau; Infrastructures et réseau • Le transit ferroviaire a un impact sur la circulation et le transport de marchandises; • Manque d'espaces dédiés au stationnement des camions; • La capacité des infrastructures est parfois insuffisante pour les composantes hors normes (lourdeurs/hauteurs); • Le réseau de camionnage situé à proximité de l'aéroport n'est pas adapté aux opérations et exige des détours; • Le retrait des bretelles de virage à droite nuit à la fluidité du transport routier. Gouvernance et partage d'information • L'arrimage et coordination des acteurs est parfois difficile; • Le manque d'accès aux données / informations nécessaires pour optimiser la planification des opérations de transports.	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les pistes de solutions suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les partenaires : 1. Améliorer l'accès au port (5 votes); 2. Augmenter la largeur des voies sur le réseau de camionnage (3 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Sécurité et cohabitation • Sécuriser les traverses piétonnes aux bretelles de virage, plutôt que les fermer; • Établir des heures de livraisons commerciales pour réduire les nuisances; • Sensibilisation auprès des citoyens pour expliquer certains choix (ex. déneigement, chantier nocturne). Infrastructures et réseau • Faciliter l'accès aux autoroutes en ajoutant des entrées et des sorties d'autoroutes; • Utiliser le droit de préemption de la Ville pour acquérir les terrains nécessaires pour accroître l'accessibilité du port; • Établir des centres de distribution pour permettre de livrer la marchandise à bord de plus petits véhicules; • Affichage des données de circulation en temps réel; • Gestion intelligente de feux de circulation. Gouvernance et partage d'information • Mettre en place des mécanismes de communications entre les acteurs (Ville, industrie, port); • Assurer un partage d'information en temps réel pour permettre une optimisation de la planification des opérations de transport.

Consultation citoyenne

Défis et problématiques	Pistes de solutions
Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les défis et problématiques suivants ont été identifiés comme prioritaires par les citoyennes et citoyens: 1. Circulation de transport lourd dans les secteurs résidentiels (10 votes). Autres défis et problématiques explorés lors de l'atelier de consultation : Cohabitation avec le transport lourd • Circulation de véhicules de transport lourd au centre-ville alors que les rues sont étroites. • Cohabitation avec les résidents dans les zones où il y a des travaux ou des développements immobiliers importants.	Priorités Lors de l'exercice de priorisation, les bonnes pratiques suivantes ont été identifiées comme prioritaires par les citoyennes et citoyens : 1. Contrôle des itinéraires et des horaires de livraison (12 votes); 2. Encourager l'électrification des transports lourds (8 votes); 3. Priorisation des véhicules lourds aux feux de circulation (6 votes). Autres pistes de solutions explorées lors de l'atelier de consultation : Itinéraires et horaires • Répartition des horaires de travail et de livraison pour aplanir la courbe de trafic; • Développer un tracé au nord de la Ville pour éviter le trafic au centre-ville; Taille des véhicules • Limiter la taille des véhicules au centre-ville; • Encourager l'utilisation de plus petits véhicules pour la livraison à domicile.

Opinion à l'égard des bonnes pratiques

Dans le cadre des ateliers de consultation, les personnes participantes étaient invitées à se prononcer sur certaines bonnes pratiques en matière de transport de marchandises. Les personnes participantes disposaient de trois votes pour identifier les mesures à prioriser :

Thématique	Bonnes pratiques	Partenaires	Population	Total
Feux intelligents et priorisation	Priorisation des véhicules lourds	2	6	8
	Priorisation des véhicules de déneigement	1	4	5
	Coordination des chantiers sur les axes de transit	7	4	11
Gestion du bruit et des nuisances	Véhicules à faible émission	0	8	8
	Itinéraires et horaires de livraison	3	12	15
	Centre de distribution de proximité	5	5	10

Vision et principes directeurs



Énoncé de vision

Lors des différents ateliers de consultation, les personnes participantes étaient appelées à s'exprimer sur l'énoncé de vision préliminaire qui oriente le *Plan de mobilité durable*. Voici l'énoncé proposé :

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.*

De manière générale, les personnes participantes ont adhéré aux principaux éléments de l'énoncé de vision. Certains se sont interrogés sur l'horizon 2050, jugeant celui-ci trop long. Cela dit, à la lecture du rapport, on constate que l'énoncé fait écho aux préoccupations des personnes participantes, notamment en ce qui a trait aux éléments :

- la sécurité routière ;
- la cohérence entre le réseau de mobilité et la planification urbaine ;
- le développement d'infrastructures intelligentes ;
- le développement de liaisons efficaces entre les pôles stratégiques.

Les commentaires recueillis auprès des partenaires ont surtout porté sur le dernier élément. On souhaite que le plan de mobilité priorise le développement dans les milieux densifiés. Le réseau doit permettre d'améliorer la connectivité avec les services de proximité, mais aussi avec les milieux naturels du territoire.

Dans les commentaires recueillis auprès des citoyennes et des citoyens, on souhaite que l'énoncé de vision du *Plan de mobilité durable* accorde clairement une priorité aux piétons et aux cyclistes. On insiste par ailleurs sur la commodité et la connectivité du réseau vers les pôles de transport majeur.

Principes directeurs

Les quatre principes directeurs qui orientent l'élaboration du *Plan de mobilité durable* sont :

1. Une ville universellement accessible et inclusive ;
2. Un réseau favorisant la mobilité active et durable ;
3. Des rues sécuritaires et agréables pour tous ;
4. Des infrastructures intelligentes, vertes et résilientes.

Les personnes participantes adhèrent à l'ensemble des principes directeurs. Ceux-ci sont cohérents avec plusieurs éléments soulevés lors des ateliers de consultation, et ce, tant chez les partenaires que chez les citoyennes et citoyens. Lors des consultations citoyennes, certaines personnes ont mentionné qu'il serait pertinent de prioriser le développement de la mobilité active et durable par rapport aux autres principes. On considère ici que ce principe permet d'actualiser les autres principes en rendant la ville :

- plus accessible et inclusive ;
- plus sécuritaires et conviviales ;
- plus verte et plus résiliente.

Processus décisionnel et suites du projet

Les commentaires recueillis dans le cadre des différents ateliers de consultation ont été présentés à l'administration municipale et seront pris en considération dans la réflexion entourant l'élaboration du *Plan de mobilité durable*.

Rappelons que la population pouvait également s'exprimer sur le projet en participant aux activités de participation publique suivantes :

- Sondage sur les besoins de mobilité – 9 mars au 12 avril 2026 ;
- Dépôt de mémoire – 9 mars au 21 juin 2026.

Les prochaines étapes du processus décisionnel entourant le projet sont les suivantes :

Étapes	Date prévue
Sondage sur les pistes de solution.	Automne 2026
Présentations des orientations préliminaires du <i>Plan de mobilité durable</i> aux membres du conseil.	Automne 2026 – Hiver 2027
Séance de consultation publique et dépôt de mémoires sur le projet de plan de mobilité durable.	Printemps 2027
Adoption de la version finale du <i>Plan de mobilité durable</i> .	Automne 2027

Pour en savoir plus sur le *Plan de mobilité durable* :

- [Page Web municipale dédiée à la démarche de participation publique.](#)

Pour obtenir des informations supplémentaires sur le projet, il est également possible de communiquer avec le 311 par téléphone ou par courriel (311@v3r.net).