

L'ORGANISATION DU TRANSPORT

5.1 Le transport routier

5.1.1 Contexte

La MRC de Maskinongé peut compter sur un réseau de transport routier bien structuré qui comporte environ 1400 km de routes dont 371 sont à la charge du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec¹ (MTMDET), et 1 030 km à la charge des municipalités². Ce réseau routier efficace facilite les communications régionales et stimule le dynamisme de la région.

Le MTMDET a établi une classification fonctionnelle du réseau routier comprenant les réseaux autoroutier (127 km), national (28 km), régional (126 km), collecteur (69 km) et d'accès aux ressources (21 km), ainsi que les routes locales et intermunicipales. Les cinq premiers se trouvent sous la responsabilité du MTQ et composent le réseau supérieur. Cette classification vise à constituer un outil d'aménagement du territoire et sert de base au partage des responsabilités entre le gouvernement québécois et les municipalités.

Le réseau supérieur a comme vocation de relier les principales concentrations de population de même que les équipements d'importances nationale et régionale. Les cartes 5.1A et 5.1B permettent de visualiser le réseau supérieur, ainsi que les débits de circulation observés sur les différents tronçons de ce réseau. Le réseau local a comme vocation de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine, tandis que le réseau d'accès aux ressources a comme vocation de conduire à des zones d'exploitations forestière et minière, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale.

¹ Source : MTQ, Direction Mauricie-Centre-du-Québec, Service des Inventaires et du Plan, mars 2007.

² Source : Données compilées auprès des municipalités, mars 2007.

Les caractéristiques de circulation du réseau routier

Le réseau supérieur

Les débits de circulation journaliers moyens annuels et estivaux (voir carte 5.1B) proviennent du MTMDET et datent de 2016. Par contre, les données concernant le nombre de camions sur les routes (voir carte 5.1C) sont plus ou moins récentes. Dépendamment des tronçons, elles datent de 2003 à 2016. Par contre, il faut noter qu'une majorité d'entre elles datent de 2014, 2015 ou 2016.

L'autoroute 40 traverse le territoire d'est en ouest, en bordure du lac Saint-Pierre. Elle permet de relier Ottawa, Montréal et Québec. Elle est la route la plus achalandée de la MRC de Maskinongé, avec un débit journalier moyen annuel de circulation de 25 500 véhicules, dont environ 4 520 (17,7 %) sont des véhicules lourds. Le débit journalier moyen de circulation estivale est de 31 580 véhicules, soit une augmentation de 23,8 % par rapport au débit journalier moyen annuel, et atteint 34 000 véhicules sur certains tronçons.

L'autoroute 55 relie la région de Shawinigan à Trois-Rivières. Elle rejoint l'autoroute 40 un peu avant la Ville de Trois-Rivières et se poursuit sur la rive-sud par le biais du pont Laviolette. À plus grande échelle, cette autoroute effectue le lien entre la Mauricie, le Centre-du-Québec, les Cantons de l'Est et le Vermont (Etats-Unis). Sur le territoire de la MRC, l'autoroute 55 traverse le territoire de Saint-Boniface et de Saint-Étienne-des-Grès. Pour la portion de l'autoroute située sur le territoire de ces 2 municipalités, le débit journalier moyen annuel est de 21 767 véhicules dont environ 2 152 sont des véhicules lourds, soit 9,9 % du débit total. Le débit journalier moyen estival atteint 24 667 véhicules sur ce tronçon, ce qui équivaut pratiquement au débit journalier moyen annuel de l'autoroute 40.

Parallèlement à l'autoroute 40, la route 138 longe, à partir de Montréal, la rive nord du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent. Elle permet de relier les municipalités localisées en bordure du lac Saint-Pierre et constitue, de loin, l'artère la plus achalandée de la MRC, exception faite des autoroutes. Le débit journalier moyen annuel atteint 7 541 véhicules sur cette route. L'été, le débit journalier moyen augmente à 8 192 véhicules.

La route 348 relie Louiseville à Saint-Gabriel-de-Brandon et les municipalités du nord de la région de Lanaudière. La plupart des véhicules lourds provenant des carrières et sablières du nord de la MRC empruntent cette route. Elle est d'ailleurs classée comme route de transit de camionnage sur le réseau de camionnage en

vigueur sur les routes du Québec. Le camionnage constitue 17,5 % du débit moyen annuel sur cette route.

La route 349 relie Louiseville au village de Saint-Alexis-des-Monts, avec un débit journalier moyen annuel de 2 118 véhicules. Cette route permet de rejoindre la route 348 à Saint-Didace en passant par le rang de la Rivière-aux-Écorces, à Saint-Alexis-des-Monts. Les infrastructures et équipements récréotouristiques localisés à Saint-Paulin et à Saint-Alexis-des-Monts sont desservis par cette route, ce qui hausse les débits journaliers moyens durant la période estivale à environ 2 382 véhicules. Un nombre important de véhicules lourds transigent par la 349, via le rang des Pins-Rouges, la rue Sainte-Anne et la rue Notre-Dame, à Saint-Alexis-des-Monts, afin de livrer le bois récolté à l'intérieur de la réserve faunique Mastigouche. À ce titre, ces 3 routes sont considérées par le MTMDET comme étant un réseau d'accès aux ressources. Pour ce qui est de la route 349 uniquement, les données montrent qu'environ 10,8 % des véhicules qui circulent sur cette route sont des camions ou d'autres types de véhicules lourds.

À proximité de la route 349, on retrouve une nouvelle route collectrice depuis 2006. Il s'agit du rang Sacacomie, qui mène au lac du même nom, à partir du village de Saint-Alexis-des-Monts. Le débit journalier moyen annuel de cette route se situe à 640 véhicules, alors qu'en période estivale, ce débit augmente à 820 véhicules par jour, soit une augmentation substantielle de 28,1 %.

La route 350 est utilisée par les municipalités situées au centre et au nord de la MRC pour rejoindre, soit la région de Shawinigan, via la route 153, soit les régions situées à l'ouest de la MRC (incluant celle de Montréal), via la route 138 et l'autoroute 40. Cette route, qui traverse la MRC d'est en ouest, croise plusieurs autres routes numérotées (153, 348, 349 et 351). En fait, il s'agit de l'unique route du réseau supérieur, mise à part la route 138, qui possède une orientation est-ouest. Toutes les autres routes relient le sud et le nord du territoire. Le débit journalier moyen annuel de cette route s'élève à 2 190 véhicules, alors que le débit journalier moyen estival se chiffre à 2 380 véhicules.

La route 153 permet de relier les municipalités situées à l'est et au sud de la MRC à la région de Shawinigan, et elle donne accès directement à l'autoroute 55, à Saint-Boniface. Le débit journalier moyen annuel, pour cette route, est d'environ 3 902 véhicules, tandis que le débit journalier moyen estival se situe à 4 211 véhicules. Le camionnage représente en moyenne 8,7 % des véhicules sur cette route. La route 153 traverse les municipalités de Yamachiche, Saint-Barnabé et Saint-Boniface, avant d'arriver à Shawinigan. De plus, la municipalité de Saint-

Sévère est reliée à cette route par la route de Saint-Sévère (réseau collecteur). À partir du village de Saint-Barnabé, il est également possible de rejoindre l'autoroute 55 par le chemin des Dalles, à Saint-Étienne-des-Grès.

La partie nord-est du territoire est desservie par la route 351. Elle relie les municipalités de Saint-Barnabé, Charette, Saint-Élie-de-Caxton et Saint-Mathieu-du-Parc à la région de Shawinigan. Dans la continuité de cette dernière, le chemin Saint-François, à Saint-Mathieu-du-Parc, donne accès au Parc national du Canada de la Mauricie. La portion de la route 351 comprise entre le chemin Saint-François et la limite de Shawinigan possède un débit moyen en été de 2 900 véhicules par jour. Par ailleurs, le débit journalier moyen annuel est de 1 925 véhicules sur la portion de la route qui est sous la juridiction du MTMDET et pour laquelle nous possédons des données au niveau des débits de circulation.

Le réseau d'accès aux ressources

Le tronçon constitué par le rang des Pins-Rouges, la rue Sainte-Anne et la rue Notre-Dame à Saint-Alexis-des-Monts représente le seul chemin considéré comme une route d'accès aux ressources. Le débit journalier moyen annuel du rang des Pins-Rouges se chiffre à environ 340 véhicules. À certaines périodes de l'année, on observe un grand volume de camions transportant du bois de la réserve faunique Mastigouche vers les usines transformatrices de la région. En fait, le camionnage représente environ 17 % du débit annuel sur le rang des Pins-Rouges. Cette route est entretenue par le MTMDET.

La réserve faunique Mastigouche comprend également un réseau routier relativement complet, qui est accessible à partir du rang des Pins-Rouges (accueil Pins-Rouges). Il permet, par des routes non pavées, d'accéder à l'ensemble des équipements récréatifs, à la majeure partie des lacs exploités pour la pêche et aux territoires de coupe et d'aménagement forestier.

La route numéro 1 est la principale route de la réserve. Elle permet un accès à l'ensemble du territoire, du sud au nord, de l'accueil Pins-Rouges jusqu'à la rivière Mattawin, à proximité de la MRC de Mékinac. Plusieurs autres routes se greffent à la route numéro 1 pour permettre un accès à la majorité des lacs de la réserve. Toutes ces routes sont gravelées et non asphaltées. Leur entretien est assuré par la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ).

Le réseau local

Afin de circuler d'une municipalité à l'autre, la population de la MRC de Maskinongé est généralement bien desservie par le réseau routier supérieur. Cependant, les liens intramunicipaux entre les municipalités du centre-est (Saint-Sévère et Saint-Barnabé) et les municipalités situées au centre-ouest de la MRC (Saint-Léon-le-Grand, Sainte-Ursule, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Justin) sont pratiquement inexistantes. Actuellement, un détour par le sud, sur le pont Masson, ou le nord sur le pont des chutes à Magnan, est nécessaire pour se rendre d'un côté ou de l'autre de la rivière du Loup.

Les routes locales sont majoritairement pavées. Selon la classification fonctionnelle du réseau routier³, le réseau local est composé de trois classes fonctionnelles : les routes locales de niveau 1, 2 et 3. Sa vocation première est de donner accès à la propriété. Ces routes sont principalement caractérisées par une faible circulation de transit.

Les routes de niveau 1 relient entre eux les centres ruraux de la MRC et les autres concentrations de population au centre rural le plus près. Le tableau 5.1.1.1 ci-dessous détaille l'ensemble des routes faisant partie de cette catégorie.

Les routes locales de niveau 2 représentent la majorité des routes municipales du territoire. Ces routes donnent accès aux résidences, aux exploitations agricoles, aux industries, aux centres récréotouristiques et équipements locaux.

Enfin, les routes locales de niveau 3 permettent de desservir les propriétés non habitées en permanence.

(Septembre 2018, r. 262-18, art. 3)

³ Ministère des Transports du Québec, *La voirie locale: guide d'information*, 1993, 73 p..

Tableau 5.1.1.1
Les routes locales de niveau 1 dans la MRC de Maskinongé (2018)

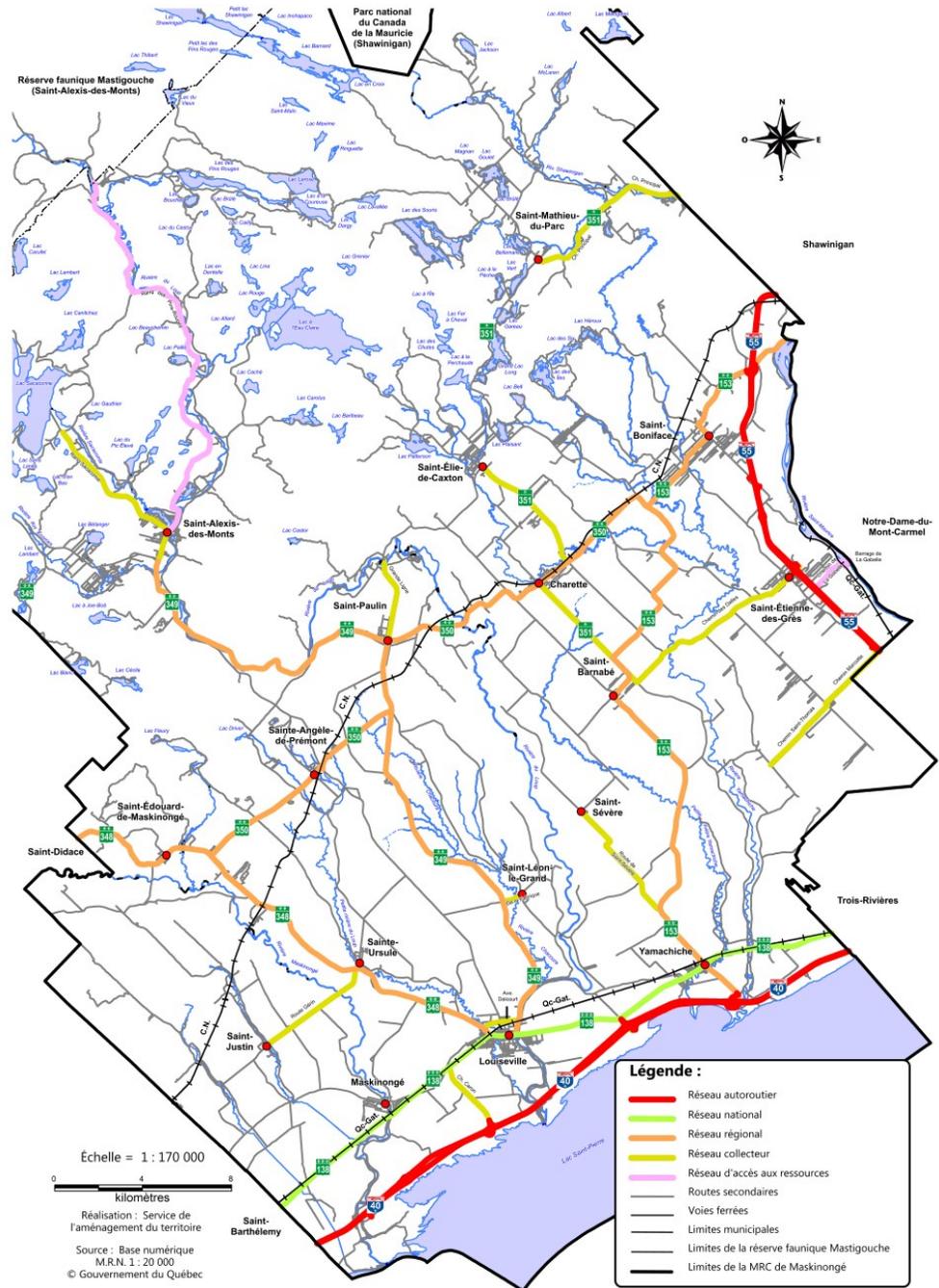
Nom de la route	Municipalité(s)	Note
Rang du Petit-Bois	Maskinongé	Uniquement la portion située au nord de la route 138.
Route du Pied-de-la-Côte*	Maskinongé	Voir la note en bas du tableau.
Rue Saint-Laurent Est	Maskinongé	
Rue Saint-Laurent Ouest	Maskinongé	
Rue Saint-Marc	Louiseville	
Chemin de la Grande-Rivière Nord	Yamachiche	Uniquement la portion située entre l'avenue de Saint-Thomas-de-Caxton et le chemin Bournival.
Chemin de la Grande-Rivière Sud	Yamachiche	
Avenue de Saint-Thomas-de-Caxton	Yamachiche, Saint-Barnabé et Saint-Étienne-des-Grès	
Chemin Bournival	Yamachiche et Saint-Barnabé	
Chemin de la Grande-Rivière	Saint-Barnabé	
Rue Saint-Louis	Saint-Barnabé	
Route de Saint-Barnabé	Saint-Sévère	
Rang de Bellechasse	Saint-Sévère	Uniquement la portion située entre la rue de l'Église et la route de Saint-Barnabé.
Rue de l'Église	Saint-Sévère	
Rang Barthélemy	Saint-Léon-le-Grand	
Route Barthélemy	Saint-Léon-le-Grand	
Route Sainte-Ursule	Saint-Léon-le-Grand et Sainte-Ursule	
Route Beaupré	Sainte-Ursule	
Rue Saint-Louis	Sainte-Ursule	
Route du Bois-Blanc	Saint-Justin	
Rang de Waterloo	Sainte-Angèle-de-Prémont	
Grande Ligne	Saint-Paulin	Uniquement la portion située entre le pont d'Hunterstown et la limite avec Saint-Élie-de-Caxton.
Rang Baril	Saint-Alexis-des-Monts	
Rang de la Rivière-aux-Écorces	Saint-Alexis-des-Monts	
Chemin de l'Esker	Saint-Mathieu-du-Parc	Il s'agit d'une partie de la Route 351 qui est sous juridiction municipale.
Route des Lacs	Saint-Élie-de-Caxton	Il s'agit d'une partie de la Route 351 qui est sous juridiction municipale.

Rue Saint-Louis	Saint-Élie-de-Caxton	Il s'agit d'une partie de la Route 351 qui est sous juridiction municipale.
Avenue Principale	Saint-Élie-de-Caxton	Uniquement la portion située entre le chemin des Loisirs et la rue Saint-Louis. Il s'agit d'une partie de la Route 351 qui est sous juridiction municipale.
Chemin des Loisirs	Saint-Élie-de-Caxton	
Rue Principale	Saint-Boniface	Uniquement la portion située entre le boulevard Trudel Ouest et la limite avec Saint-Étienne-des-Grès.
Avenue Omer-Bourassa	Saint-Étienne-des-Grès	
Boulevard de La Gabelle	Saint-Étienne-des-Grès	

Source : MTMDET, Classification fonctionnelle du réseau routier, 1993. Mise à jour par la MRC de Maskinongé en 2014.

* : La route du Pied-de-la-Côte est utilisée pour transiter entre Maskinongé et Saint-Barthélemy. De ce fait même, elle exerce davantage les fonctions d'une route collectrice plutôt qu'une route locale de niveau 1. Cependant, le MTMDET le considère comme route locale de niveau 1 car il y a déjà présence de la route 138, qui agit comme route collectrice principale entre les deux municipalités.

(Septembre 2018, r. 262-18, art. 4)



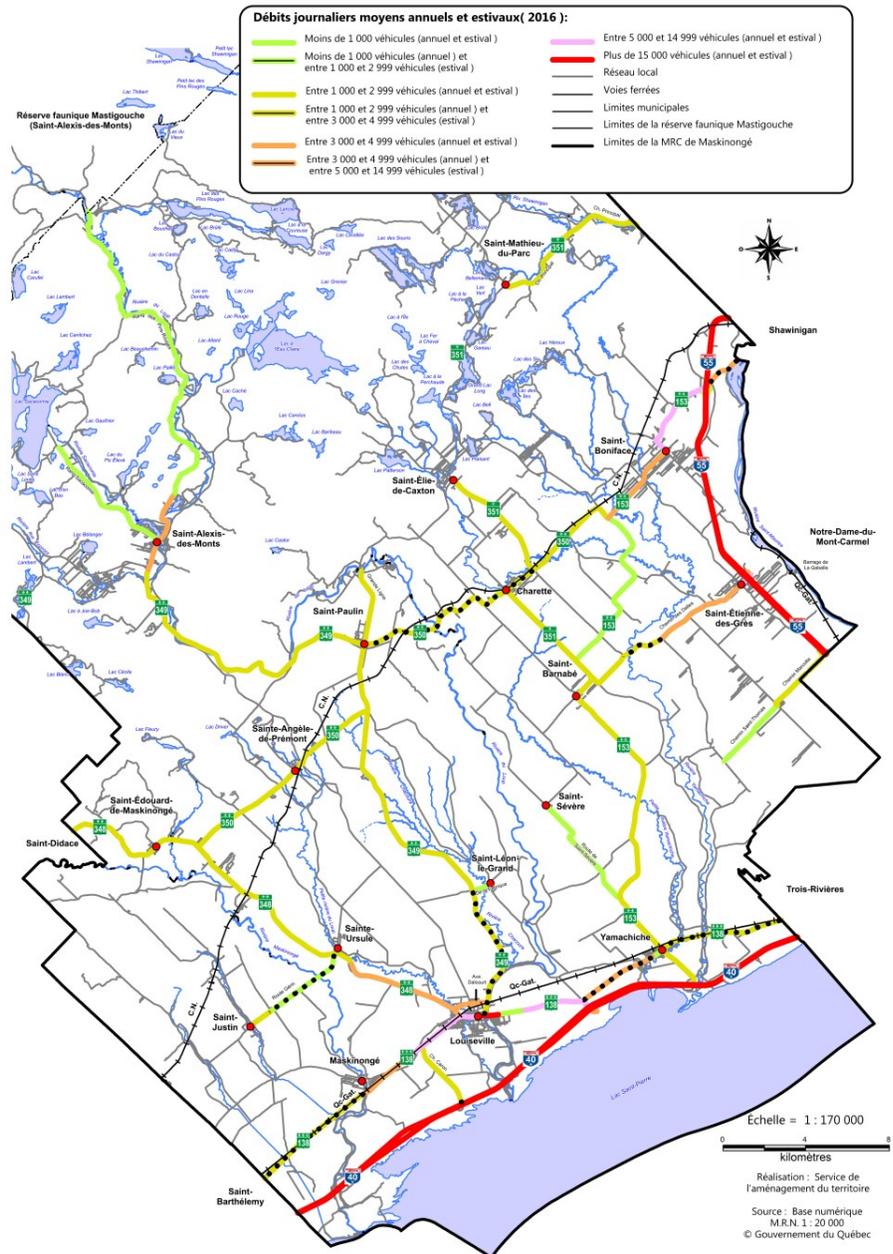
8 - 1 - A



Plan no. Réseau routier supérieur
5.1A

(Mars 2011, r.219-11, a.6)
(Septembre 2018, r. 262-18, a. 5)

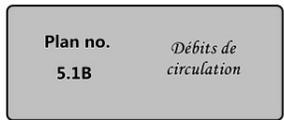
MRC DE MASKINONGÉ
Schéma d'aménagement et de développement révisé



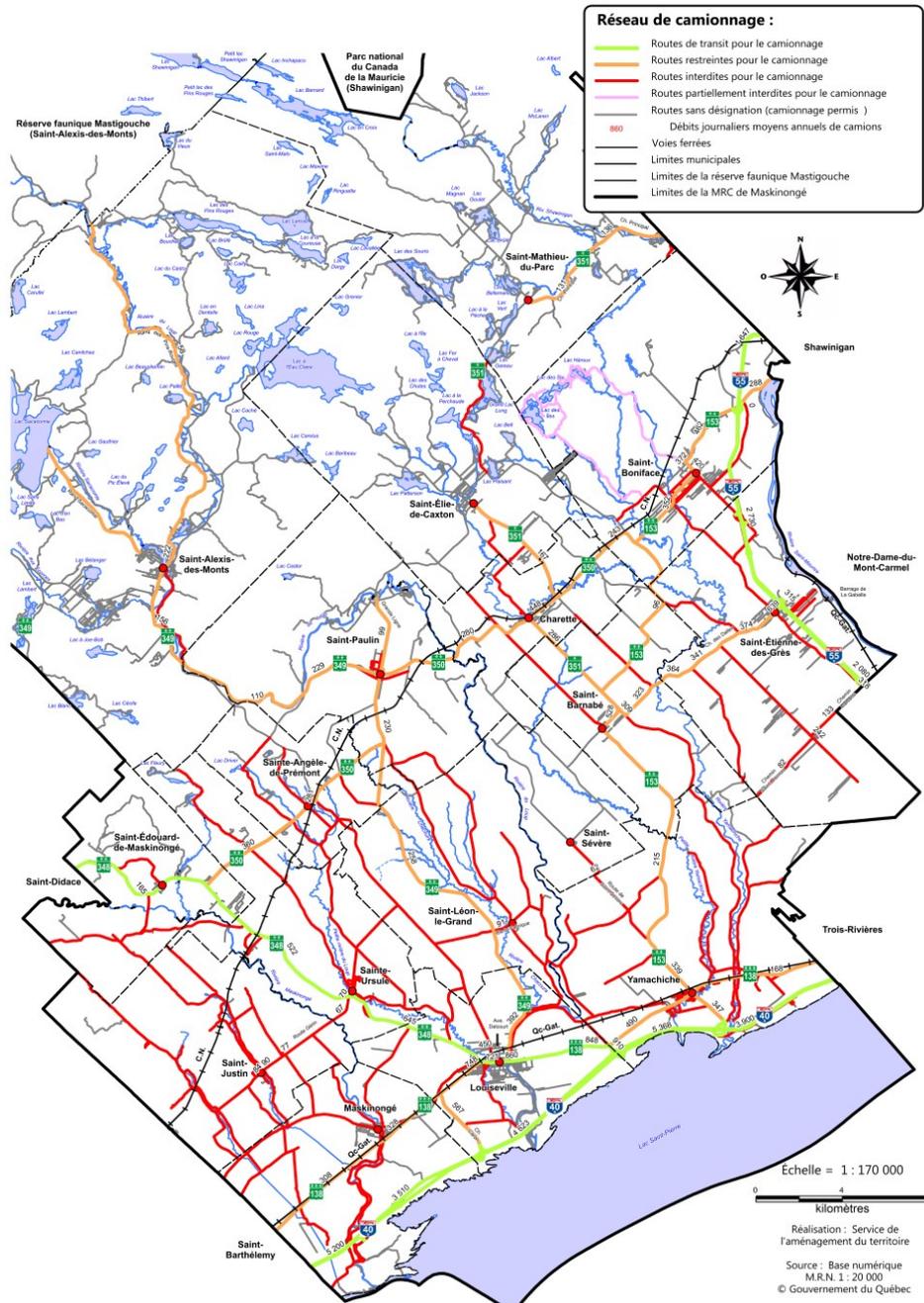
V - 1 - 9



(Mars 2011, r.219-11, a.6)
(Septembre 2018, r. 262-18, a.5)



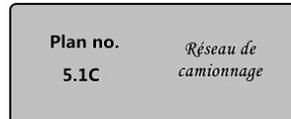
MRC DE MASKINONGÉ
Schéma d'aménagement et de développement révisé



01 - 1 - A



(Mars 2011, r.219-11, a.6)
(Septembre 2018, r. 262-18, a.5)



L'état du réseau routier

Le réseau supérieur

L'ensemble des routes du réseau supérieur est pavé. De nombreuses réfections ont eu lieu au cours des dernières années et d'autres sont, soit en cours de réalisation ou le seront prochainement. Le réseau routier supérieur, est donc généralement en bon état. On retrouve toutefois, sur le réseau supérieur des sites qui sont dangereux en raison de leurs caractéristiques géométriques, telles que les virages et hauts de côtes, les carrefours, les rétrécissements de chaussée ou les passages à niveau. Il est possible de minimiser les conséquences qui découlent des accidents, en intervenant sur les sites dangereux, afin d'en réduire les éléments problématiques.

À ce niveau, la planification des interventions du ministère des Transports du Québec prévoit plusieurs améliorations au niveau de l'état du réseau routier et de la sécurité⁴.

Les travaux suivants ont été prévus pour les années 2003 à 2008 :

- La reconstruction d'un pont sur la route Grande Ligne, à Saint-Paulin.
- La reconstruction du pont traversant la rivière Chacoura, sur la rue de la Fabrique, à Saint-Léon-le-Grand.
- La réfection majeure de l'autoroute 55, en direction de Shawinigan au nord de la route 153, à Saint-Boniface;
- La correction des courbes pour la route des Dalles à Saint-Barnabé;

Auparavant, le ministère des Transports du Québec avait ciblé quelques interventions qui seraient nécessaires pour corriger d'autres situations problématiques. Ces interventions sont jugées importantes par les municipalités concernées. Ce sont :

- La correction de la courbe Picotte à Saint-Alexis-des Monts. Cette courbe prononcée est coincée entre un escarpement montagneux et la rivière du Loup.

⁴ Plan de transports de la Mauricie, Plan d'action 2003-2008, MTQ.

À cet endroit et dans de telles conditions, la chaussée devient fréquemment humide et glacée causant de nombreux accidents.

- Le réaménagement des intersections dangereuses le long de la route 138. Les angles aigus des carrefours en "X" peuvent être générateurs d'accidents, car ils posent un problème de visibilité. On retrouve cette configuration sur la route 138, aux croisements de la route du Petit-Bois, du chemin Desaulniers et du rang de l'Acadie. De plus, un rehaussement de profil est prévu à l'intersection des chemins des Cantons Nord et Sud.

Le réseau local

L'état du réseau local a été évalué suite à une cueillette d'information effectuée et remise à la MRC⁵. Cette évaluation des routes, de niveau local 1, 2 et 3, conclut que la qualité de la chaussée est jugée bonne dans son ensemble. Par contre, cette évaluation date de mars 1992. Depuis ce temps, peu de travaux majeurs de réfection ont eu lieu, si bien que l'état général du réseau local s'est quelque peu détérioré.

Au niveau des communications routières entre les municipalités, certaines routes locales, à caractère intermunicipal, possèdent une qualité de chaussée jugée moyenne et nécessiteront des interventions à court terme.

Depuis le transfert de la responsabilité des routes locales aux municipalités, le gouvernement a décidé de remettre les ponts associés à ces routes, à compter de janvier 1997. Il est donc devenu important pour les municipalités de mettre en place des moyens pour assurer l'entretien des ponts et ouvrages d'art situés sur leur territoire.

Le transport lourd

La circulation de camions lourds peut être considérée comme une contrainte au niveau de la qualité de vie des résidents, si elle ne fait pas l'objet d'une gestion appropriée. La partie nord de la MRC comprend de nombreuses matières premières (bois, sable, pierres, etc.) qui sont transportées par camions, vers leurs points de transformation, qui sont le plus souvent situés à l'extérieur de la MRC.

⁵ Ministère des Transports du Québec, *Décentralisation de la voirie locale évaluation du réseau local (niveaux 1 et 2) résultats*, mars 1992.

Le réseau supérieur

Sur le réseau supérieur, le ministère des Transports du Québec a adopté en 1995 un réseau de camionnage (carte 5.1C). Ce réseau classe les routes de camionnage, sous la supervision du MTQ, de façon à orienter le trafic lourd sur les autoroutes 40 et 55, ainsi que sur la route 348. Cette classification permet de minimiser la détérioration des infrastructures, de faciliter le contrôle routier et de mieux planifier la circulation des véhicules lourds.

Le réseau municipal

Afin d'assurer la cohésion du réseau de camionnage, la plupart des municipalités locales de la MRC de Maskinongé ont adopté des règlements visant à interdire la circulation lourde sur le réseau routier municipal. L'interdiction du camionnage sur certaines routes permet une meilleure préservation des chaussées, un contrôle plus efficace, ainsi qu'une amélioration de la qualité de l'achalandage.

L'interdiction de camionnage de transit, sur certaines routes du réseau municipal de la MRC, n'a pas pour effet d'interdire l'accès des véhicules lourds aux territoires desservis par ces chemins. Cette interdiction signifie qu'un véhicule lourd qui doit effectuer une livraison ou un chargement à un endroit desservi par un chemin municipal peut toujours y accéder. Cependant, ce véhicule doit rejoindre le réseau provincial de camionnage par la voie la plus courte, suite à sa livraison ou à son chargement. Cette interdiction signifie que les véhicules lourds seront interdits sur les chemins municipaux pour une utilisation de transit entre deux routes provinciales.

La gestion des corridors routiers

Un corridor routier est un espace qui comprend l'emprise routière, ses infrastructures, ainsi que les terrains adjacents. Le réseau routier supérieur a comme objectif de permettre la circulation des personnes et des marchandises de façon efficace et sécuritaire. Même si ce réseau est d'abord destiné au déplacement, il est évident que les corridors routiers représentent également des secteurs attrayants pour le développement.

Des études ont établi une étroite relation entre le nombre d'accès et le nombre d'accidents, ainsi que le nombre d'accès et l'efficacité de la circulation⁶. De plus,

⁶ Ministère des Transport du Québec, La gestion des corridors routiers, Gouvernement du Québec, Québec, septembre 1992, p. 14 à 22.

de nombreux problèmes de qualité de vie sont associés à la circulation, tels que le bruit, les vibrations, les poussières, la dégradation de la qualité du paysage et le sentiment d'insécurité. Les conséquences du développement le long du réseau routier supérieur constitue un enjeu important pour les municipalités locales de la MRC de Maskinongé.

Au niveau de l'efficacité, on remarque la présence du problème suivant :

- sur la rue Notre-Dame à Saint-Alexis-des-Monts, on retrouve un fort achalandage, particulièrement durant la période estivale. Certains facteurs, tels que la progression rapide de la population permanente (6,1 % entre 1996 et 2001) et le développement accentué d'équipements et d'infrastructures récréotouristiques, le tout associé au fort achalandage de véhicules lourds durant cette période, influencent et menacent la fluidité de la circulation pour les prochaines années.
- Sur la rue Principale (route 153) à Saint-Boniface entre le boulevard Trudel ouest et est;
- Sur la route 351 à Saint-Mathieu-du-Parc (dans le secteur desservant le station de ski).

Au niveau de la sécurité, le département de santé communautaire du Centre Hospitalier régional de Trois-Rivières a localisé, en 1989, plusieurs sites dangereux du réseau routier⁷. Suite à une analyse des dommages et du nombre d'accidents survenus, un site a été identifié sur le territoire de la MRC de Maskinongé:

- La route 138 à Louiseville : lors de son passage au centre-ville de Louiseville et dans son prolongement à l'est du pont de la rivière du Loup, cette route a été identifiée comme étant problématique. À cet endroit, l'artère, présentant le plus fort volume de circulation sur le territoire de la MRC de Maskinongé, traverse un milieu à grande densité de construction, où les usagers rencontrent de nombreux points de conflits.

⁷ Bernier, Sylvie, Ellefsen, Édith. Sites dangereux du réseau routier sur le territoire du département de santé communautaire du centre hospitalier Sainte-Marie, Trois-Rivières, 1989, 251 p..

5.1.2 Orientations et objectifs

Préserver la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures de transport

- Assurer un réseau routier de qualité, reliant les différentes communautés du territoire de la MRC.
- Assurer la sécurité des différents usagers du réseau routier.
- Minimiser les conflits entre la circulation locale et la circulation de transit.
- Favoriser la concentration de la circulation lourde sur le réseau supérieur et sur les chemins municipaux éloignés des zones d'habitation.
- Limiter les accès en bordure du réseau routier supérieur.
- Améliorer la fluidité de la circulation, particulièrement dans les centres urbanisés et les noyaux villageois.

5.1.3 Moyens de mise en oeuvre

Afin d'atteindre ses orientations et objectifs, la MRC entend mettre de l'avant les moyens suivants:

Politiques d'aménagement

- *Politique relative au développement le long des corridors routiers du réseau supérieur*

Les développements proposés, en bordure des routes du réseau supérieur, devront être composés d'activités les moins susceptibles d'être affectées, par les contraintes engendrées par un flux important de circulation et la présence de camionnage.

Les constructions proposées, en bordure des routes du réseau supérieur, devront minimiser le nombre d'accès à celui-ci. Les accès communs et les stationnements conjoints sont à favoriser.

Les municipalités auront avantage à limiter l'expansion urbaine autour des noyaux urbanisés existants, plutôt qu'en bordure du réseau routier supérieur. Les carrefours routiers doivent être limités, afin de réduire le nombre de points de conflits, entre la circulation de transit et la circulation locale.

Les nouvelles constructions devront être suffisamment éloignées de la ligne d'emprise, afin d'assurer un dégagement nécessaire à la visibilité des utilisateurs de la route et limiter les impacts négatifs relatifs à la présence de la route.

- *Politique relative au réseau de camionnage*

La MRC de Maskinongé incite les municipalités locales à adopter une réglementation relative à la circulation des véhicules lourds, afin de maximiser la durée de vie du réseau sous leur juridiction et d'assurer une bonne qualité de vie à leurs résidents.

Document complémentaire

- *Un certificat d'accès au réseau routier supérieur préalable à la délivrance du permis municipal (Section 2)*
- *Dispositions concernant les corridors du réseau routier supérieur, l'espace aérien et le réseau ferroviaire (Section 8)*
- *Dimensions minimales des lots situés en bordure du réseau routier supérieur, non compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (article 3.4).*

5.2 Les autres modes de transport

5.2.1 Contexte

En plus du réseau routier, il existe un bon nombre d'autres infrastructures et équipements de transport. Les infrastructures ferroviaires, les infrastructures aéroportuaires, les réseaux cyclables et autres sentiers récréatifs non-motorisés, les réseaux de motoneige et de véhicules tout terrain, ainsi que les infrastructures et équipements de transport en commun ont, eux aussi, des incidences sur la qualité de vie et l'environnement de la population.

Le réseau ferroviaire

De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au début des années 90, le réseau ferroviaire a connu une baisse importante de popularité en matière de transport de marchandises et de personnes. Cette diminution a entraîné l'abandon de nombreux tronçons peu ou non rentables par de grands chemins de fer, notamment la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – CN et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique – CP.

Sur plusieurs de ces tronçons peu ou non rentables, des chemins de fer d'intérêt local (CFIL), offrant un service de transport de marchandises à moindre coût, ont vu le jour. De plus, le transport interurbain de passagers, autrefois de la responsabilité du CN et du CP, a été confié à VIA Rail Canada inc. (VIA Rail), une société de la couronne fédérale.

Dans la MRC de Maskinongé, le transport ferroviaire de marchandises, de type régional, est assuré par deux compagnies, soit le CN et un CFIL créé essentiellement à partir de voies du CP en 1997, les Chemins de fer Québec-Gatineau inc. (CFQG), alors que VIA Rail fournit le service de transport ferroviaire de passagers.

La présence de ces deux compagnies ferroviaires de marchandises constitue un atout pour le développement économique de la MRC. Toutefois, les infrastructures ferroviaires (voies, gares de triage) peuvent être des sources de contraintes anthropiques parfois majeures, notamment le bruit, les vibrations et les émanations polluantes, alors que les trains peuvent transporter plusieurs types de marchandises, incluant des marchandises dangereuses, d'où l'importance de bien aménager les environs afin de préserver la qualité de vie et assurer la sécurité des résidents.

Le transport ferroviaire de marchandises

La voie ferrée des CFQG

Dans la MRC de Maskinongé, la voie ferrée des CFQG se divise en deux tronçons. Le premier tronçon traverse dans une direction est-ouest approximative le sud de la MRC de Maskinongé et les municipalités de Maskinongé, Louiseville et Yamachiche. Cette voie ferrée, qui est, présentement utilisée exclusivement pour le transport de marchandises, permet de relier les villes de Québec et de Gatineau, en longeant le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Le deuxième tronçon parcourt, un axe nord-sud et longe la rivière Saint-Maurice. Il relie les villes de Trois-Rivières et Shawinigan, en empruntant une partie du territoire de Saint-Étienne-des-Grès et traverse la rivière Saint-Maurice à environ trois kilomètres au nord de la centrale hydroélectrique de La Gabelle. Ce tronçon permet aux CFQG d'avoir une interconnexion avec le CN à Shawinigan.

À noter que les installations des CFQG à Trois-Rivières comprennent plusieurs services, tels une gare de triage, une installation de transbordement de conteneurs et une installation ferro-portuaire.

La voie ferrée du CN

La voie ferrée du CN relie les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Haute-Mauricie et de l'Abitibi aux villes de Montréal et de Québec. La voie ferrée traverse, en direction nord-est, les municipalités de Saint-Justin, Sainte-Ursule, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Paulin, Charette et Saint-Boniface, en longeant généralement le piémont laurentien. Les installations du CN à Shawinigan, comprennent des services, notamment une gare de triage.

Le transport ferroviaire de passagers

Le transport ferroviaire de passagers, assuré par VIA Rail, est assez limité dans la MRC. Ce service est offert trois fois semaine à partir de Montréal vers le nord (Shawinigan, Saguenay-Lac-Saint-Jean ou la Haute-Mauricie et l'Abitibi) et trois fois semaines vers le sud en alternance en utilisant la voie ferrée du CN⁸. Le train de VIA Rail peut arrêter dans la MRC de Maskinongé à Saint-Justin, Saint-Paulin et Charette.

⁸ Via Rail, Site web officiel, 2017.

Depuis quelques années, VIA Rail fait la promotion d'un projet de train à grande fréquence (TGF) dans le corridor Québec-Toronto. Au Québec, le TGF utiliserait essentiellement la voie ferrée ou une voie ferrée dans l'emprise des CFQG qui traverse la MRC de Maskinongé. Le TGF circulerait jusqu'à 177 km/h et offrirait un service à toutes les heures, hormis de nuit, soit quinze allers et quinze retours par jour entre Québec et Montréal, avec un arrêt à Trois-Rivières et possiblement une certaine desserte locale. Transports Canada réalise présentement une étude approfondie de ce projet.

Le réseau aéroportuaire

Des intérêts privés opèrent une piste d'atterrissage située à Louiseville. On y retrouve actuellement 11 hangars permettant l'entreposage de plusieurs avions.

La piste a été construite en 1974 et son asphaltage s'est fait dans les années 80. Sa longueur est d'environ 1 000 mètres et sa largeur est de 23 mètres. Elle est de type " piste à vue " et elle permet d'accueillir seulement de petits appareils.

La présence d'un aéroport génère des problèmes de nature essentiellement acoustique. Par contre, on retrouve seulement quelques habitations à proximité, sur le côté ouest, le long des routes bordant la rivière du Loup, soit la 2^e Avenue et la rue Notre-Dame Sud. De plus, l'aéroport est situé entièrement dans la zone agricole permanente et, en partie, en zone inondable. Il serait donc étonnant d'y voir se construire plusieurs habitations prochainement.

Par ailleurs, la protection de la qualité de vie des résidences avoisinantes est une chose, mais il faut aussi se préoccuper de la sécurité des usagers de l'aéroport. Il est donc important de conserver l'espace aérien, autour de l'aéroport, libre de tout obstacle trop imposant. En effet, une construction en altitude, comme un silo ou l'érection d'une tour de télécommunication, pourrait diminuer la sécurité à proximité de l'aéroport.

L'aéroport de Trois-Rivières représente une infrastructure de transport dont doit tenir compte le présent schéma d'aménagement révisé, son rayonnement étant plus vaste que celui de Louiseville. Sa zone de départ et d'approche passe, en partie, au-dessus du territoire de Yamachiche dans le secteur du lac Saint-Pierre. De plus, une petite partie du terrain appartenant à cet aéroport est localisée sur le territoire de Saint-Étienne-des-Grès. Il faut donc s'assurer qu'aucun obstacle ne vient mettre en danger les appareils, circulant au-dessus du territoire de la MRC de Maskinongé. Par contre, les constructions ou usages peuvent tout de même se

réaliser à une altitude assez élevée, sans pour autant mettre en péril la sécurité des appareils.

Le réseau maritime

Le lac Saint-Pierre et les rivières à proximité offrent de grandes possibilités de navigation. En effet, la navigation le long du fleuve Saint-Laurent, la découverte des îles de Sorel, le développement au niveau de la rivière Saint-Maurice et la possibilité de rejoindre le lac Champlain, par l'entremise de la rivière Richelieu constituent d'importants plans d'eau navigables et de grandes possibilités récréotouristiques.

Les municipalités de Louiseville et de Maskinongé possèdent des installations associées aux navigateurs. À Louiseville, on retrouve trois rampes de mise à l'eau (toutes sur la rivière du Loup), un terrain de camping avec marina (toujours sur la rivière du Loup), ainsi que des services commerciaux, tels que la vente et la réparation d'embarcations, tandis qu'à Maskinongé, on retrouve une marina, située au bord du lac Saint-Pierre. À noter que la marina comprend une rampe de mise à l'eau, ainsi que des services de restauration et d'hébergement accessibles aux navigateurs.

De plus, les aides à la navigation, ainsi que la gestion et l'entretien des équipements de navigation, qui étaient auparavant effectués par le gouvernement fédéral, à la hauteur de Louiseville, ont été remis, il y a plusieurs années, entre les mains de la ville de Louiseville, en collaboration avec les utilisateurs du réseau maritime.

En ce qui concerne les travaux prévus de nettoyage et de dragage pour l'amélioration de certains cours d'eau, la partie 4.4, intitulée : " La ressource hydrique ", en traite de façon détaillée.

Le réseau des véhicules hors route

Les véhicules hors route sont les véhicules tout terrain et les motoneiges. La majorité de ces véhicules sont utilisés à des fins récréatives. La carte 5.2A localise approximativement les divers sentiers utilisés par ces types de véhicules. La localisation de ces sentiers peut varier d'une année à l'autre, généralement en raison du refus, de la part d'un propriétaire, d'accorder un droit de passage sur son terrain.

La motoneige

La motoneige est très populaire, non seulement en Mauricie, mais partout au Québec. On estime qu'en 2016, on comptait 9 073 motoneiges en circulation en Mauricie, tandis que le nombre total s'élevait à 185 285 pour l'ensemble de la province⁹.

Tout au long du réseau de motoneige, on retrouve différents services qui contribuent au développement touristique de la région. Le club de motoneige Armony inc. a été constitué en 1971 et il gère près de 180 kilomètres de sentier sur le territoire de la MRC de Maskinongé. Les sentiers de ce club permettent des liens avec les villes de Trois-Rivières et Shawinigan, ainsi qu'avec la MRC Les Chenaux.

À Saint-Alexis-des-Monts, il y a le club de motoneige Mastigouche inc. qui a été constitué en 1989 et qui entretient près de 112 kilomètres de piste. Ces sentiers permettent d'accéder aux territoires des MRC de Matawinie et de D'Autray, toutes deux situées dans la région de Lanaudière.

Un troisième club opère ses activités sur le territoire de la MRC. Il s'agit du club Saint-Bathélémy inc. qui permet au réseau de motoneige de la MRC de rejoindre la partie sud de la région de Lanaudière, via la municipalité de Saint-Barthélemy (MRC de D'Autray). Son réseau de sentiers traverse les municipalités de Louiseville, Sainte-Ursule, Saint-Justin et Maskinongé et permet de créer des liens avec les sentiers du club Armony inc. Ce club opère environ 46 kilomètres de sentiers dans la MRC de Maskinongé.

Enfin, un quatrième club est également présent dans la MRC, soit le club de motos-neige de la Mauricie inc., qui fut constitué en 1971. Ce club entretient un seul sentier d'environ 33 kilomètres sur notre territoire. Celui-ci traverse le territoire de Saint-Mathieu-du-Parc et permet de relier le secteur de Shawinigan aux sentiers du club de motoneige Mastigouche inc.

La mission de ces divers clubs consiste, entre autres, à entretenir, contrôler et développer les sentiers présents sur leur territoire respectif.

En tout, il y a 12 sentiers locaux (souvent très courts), 2 sentiers régionaux (#349 et 350) et 3 sentiers Trans-Québec (#3, 23 et 63) sur le territoire de la MRC. Ces

⁹ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Données et statistiques, 2017.

sentiers desservent très bien autant le sud, le centre, que le nord du territoire (voir carte 5.2A). Par contre, il faut mentionner que tous les tracés sont sujets à des modifications plus ou moins importantes, en raison, soit du refus d'un propriétaire à accorder un droit de passage sur son terrain, soit en raison de contraintes provenant de travaux forestiers. Dans ce cas, le promoteur du sentier doit s'entendre avec l'entrepreneur forestier pour trouver un arrangement convenable pour les deux parties, ce qui n'est pas toujours facile étant donné la différence de leurs besoins.

Les véhicules tout terrain

Depuis le début des années 1980, avec l'apparition des véhicules à trois et quatre roues, les véhicules tout terrain ont connu un essor considérable en tant que véhicules récréatifs. En 2016, 185 285 véhicules tout terrain étaient immatriculés en Mauricie, tandis que pour l'ensemble du Québec, ce chiffre s'élevait à 389 741¹⁰. Toutefois, contrairement à la grande majorité des motoneiges en usage au Québec, les véhicules tout terrain ne sont pas tous utilisés dans un but récréatif.

Dans la MRC de Maskinongé, un seul club s'occupe de l'ensemble des quelques 335 km de sentiers de VTT. Il s'agit du club Quad Mauricie 2006. Ces sentiers sont très bien répartis à travers tout le territoire et permettent des liens avec les MRC de Matawinie, de D'Autray et des Chenaux, ainsi qu'avec les villes de Shawinigan et Trois-Rivières. En fait, toutes les municipalités de la MRC sont desservies par un ou plusieurs de ces sentiers, à l'exception de la municipalité de Saint-Sévère.

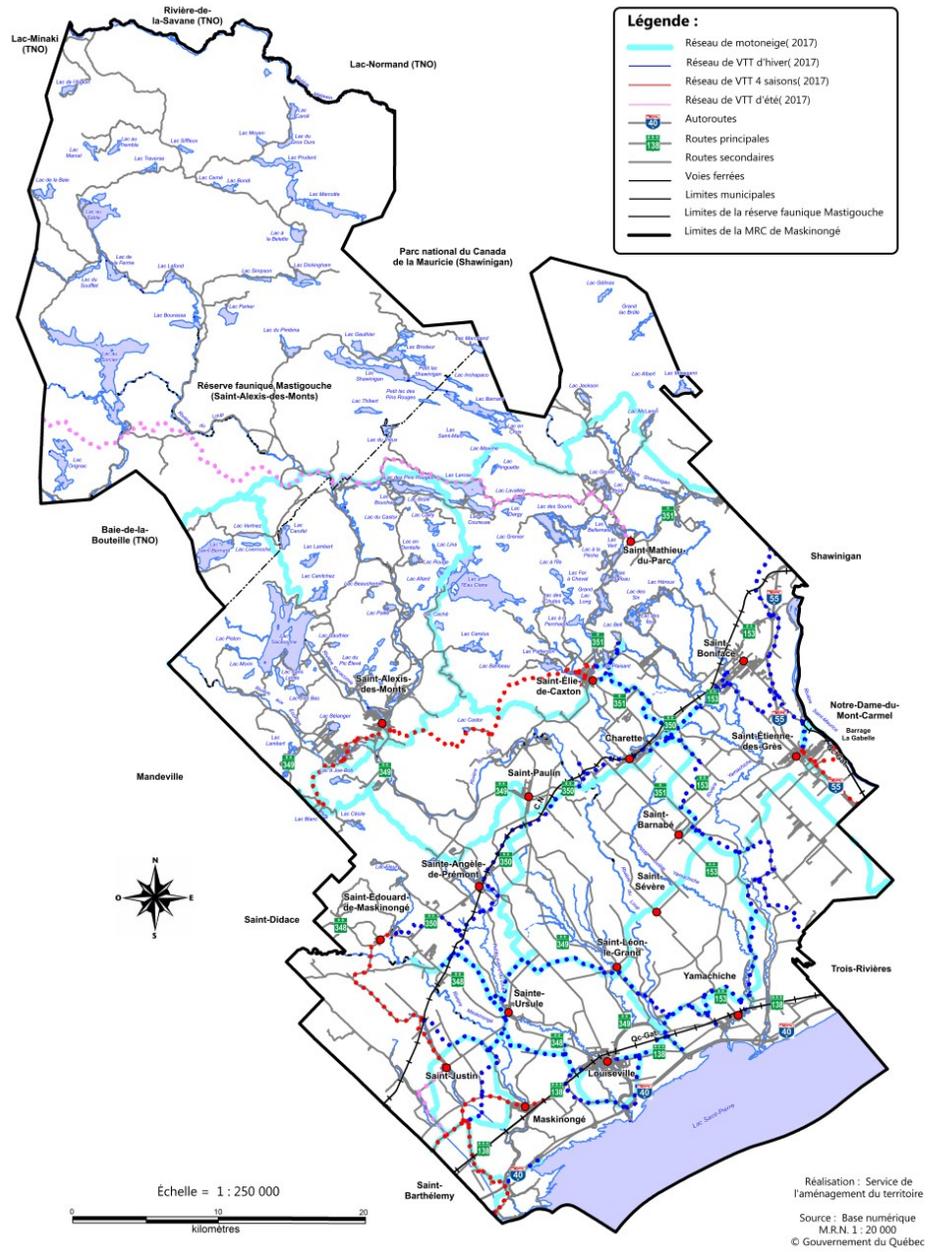
Il s'agit principalement de sentiers de type hivernal. Par contre, on retrouve un sentier d'été entre le village de Saint-Justin et la route du Pied-de-la-Côte à Maskinongé, de même qu'un autre qui part du village de Saint-Mathieu-du-Parc, et qui se dirige vers la MRC de Matawinie, en traversant le territoire de Saint-Alexis-des-Monts (incluant une portion qui passe par la réserve faunique Mastigouche).

On dénote aussi quelques sentiers 4 saisons, dont un qui traverse les territoires de Saint-Édouard-de-Maskinongé, Saint-Justin et Maskinongé et qui permet un lien avec la MRC de D'Autray. Un deuxième sentier 4 saisons relie le village de Saint-Élie-de-Caxton et la pourvoirie du Lac Blanc, via le village de Saint-Alexis-des-Monts et la partie nord du territoire de Saint-Paulin. Finalement, un troisième

¹⁰ *Ibid.*

sentier part du village de Saint-Étienne-des-Grès et se scinde en deux branches qui permettent de faire des liens avec la MRC des Chenaux (via le lien interrives La Gabelle) et la ville de Trois-Rivières.

(Septembre 2018, r. 262-18, art. 6)



V - 2 - 8

MRC de Maskinongé
Schéma d'aménagement et de développement révisé

Plan no. 5.2A
Réseaux de VTT et de motoneige

(Septembre 2018, r. 262-18, a. 6)

MRC DE MASKINONGÉ
Schéma d'aménagement révisé

Le ski de fond, les randonnées de traîneaux à chiens, les sentiers de patins à glace et la raquette

À l'exception des sentiers qui se trouvent près du barrage La Gabelle à Saint-Étienne-des-Grès, les sentiers de ski de fond qui sont aménagés dans la MRC se retrouvent tous, sans surprise, dans la partie nord du territoire, qui est une région fortement boisée et où l'on retrouve d'importantes infrastructures récréotouristiques. Ces sentiers se situent généralement à proximité des diverses pourvoiries et auberges de la MRC, telles que la pourvoirie Aya-Pewa (ski de fond hors-piste), la pourvoirie du Lac Blanc, l'Hôtel Sacacomie et l'auberge du Lac-à-L'Eau-Claire à Saint-Alexis-des-Monts, la Cabane Chez Natalie à Saint-Mathieu-du-Parc, de même que Le Baluchon à Saint-Paulin.

À Saint-Mathieu-du-Parc, il faut noter la présence du Club Plein Air le Huard, qui entretient des sentiers de ski de fond dans le secteur des chemins Saint-Paul et Lac-Goulet. Notons aussi qu'à Saint-Alexis-des-Monts, dans la réserve faunique Mastigouche, la SÉPAQ a longtemps entretenu plusieurs dizaines de kilomètres de sentiers entre l'accueil Pins-Rouges et le secteur du lac Shawinigan, mais ceux-ci ne sont plus entretenus depuis plusieurs années.

Pour ce qui est de la raquette, il est possible de pratiquer ce sport chez la plupart des établissements récréotouristiques de la MRC de même qu'à plusieurs autres endroits, tels que le parc récréoforestier de Saint-Mathieu-du-Parc, le sentier national et le sentier transcanadien (voir carte 5.2B).

Enfin, il faut souligner la présence de sentiers de traîneau à chiens et de patins à glace au Baluchon à Saint-Paulin, de même qu'à la pourvoirie du Lac Blanc, à l'Hôtel Sacacomie et à l'auberge du Lac-à-L'Eau-Claire à Saint-Alexis-des-Monts. Notons aussi la présence de sentiers d'interprétation sur des passerelles situées aux abords du lac Saint-Pierre, autant à Louiseville qu'à Yamachiche. D'autres sentiers d'interprétation sont également présents Aux Berges du Lac Castor à Saint-Paulin, dans la Réserve faunique Mastigouche à Saint-Alexis-des-Monts, ainsi que dans le Parc national du Canada de la Mauricie, au nord de Saint-Mathieu-du-Parc.

Le canot-camping

Il est possible de faire du canot-camping sur le lac Saint-Bernard, dans la réserve faunique Mastigouche, à Saint-Alexis-des-Monts. Sur les rives de ce lac, on note la présence de plusieurs sites de camping rustique, de même qu'un grand camping

aménagé comptant près de 100 emplacements. Il faut également souligner la présence de plusieurs endroits où il est possible de faire du canot-camping dans le Parc national du Canada de la Mauricie, tels qu'aux lacs à la Pêche, du Caribou, des Cinq, Wapizagonke, Édouard, Dauphinois et Marie.

Le sentier pédestre national

On dénote aussi la présence du sentier pédestre national à Saint-Alexis-des-Monts et Saint-Mathieu-du-Parc. Celui-ci traverse la réserve faunique Mastigouche d'est en ouest, en passant par l'accueil Pins-Rouges, ainsi que la municipalité de Saint-Mathieu-du-Parc, via le parc récréoforestier, sur une distance totale de 94,1 km. Il permet de rejoindre la région de Shawinigan à l'est et la MRC de Matawinie à l'ouest. Ce sentier passe le plus souvent sur d'anciens chemins forestiers ou par l'entremise d'anciens sentiers de ski de fond qui était gérés par la SÉPAQ. Le Parc national du Canada de la Mauricie offre également des sentiers pédestres de petite, moyenne et grande randonnée. Il est d'ailleurs possible d'entrer dans le Parc national à partir du sentier pédestre national. De plus, on retrouve d'autres sentiers pédestres dans le parc récréoforestier à Saint-Mathieu-du-Parc. Ces sentiers se rattachent aussi au sentier pédestre national.

Le sentier Transcanadien

Ce sentier est constitué d'une ramification de centaines de sentiers locaux et régionaux qui, ensemble, forment un immense réseau qui s'étend à travers tout le Canada. Les diverses portions du Sentier transcanadien offrent généralement des activités 4 saisons, que ce soit la randonnée pédestre, le vélo de montagne, la randonnée équestre, etc., en été ou le traîneau à chiens, le ski de fond, etc., en hiver.

Dans le cas de notre MRC, le sentier transcanadien est essentiellement dédié à la randonnée équestre. Le sentier, long de 54,9 km, traverse le territoire dans un axe généralement est-ouest, en partant de l'intersection de la rue Principale et du chemin Marcotte à Saint-Étienne-des-Grès, pour se terminer à la jonction du chemin de la Montagne et de la route 348, en face du zoo de Saint-Édouard. Une connexion vers l'est, avec la MRC des Chenaux (via le lien interrives La Gabelle), et une autre vers l'ouest, avec la MRC de D'Autray (via le chemin du Lac-Marianne à Saint-Édouard-de-Maskinongé), sont actuellement planifiées et devraient être en fonction prochainement.

Le « fat bike » et le ski de montagne

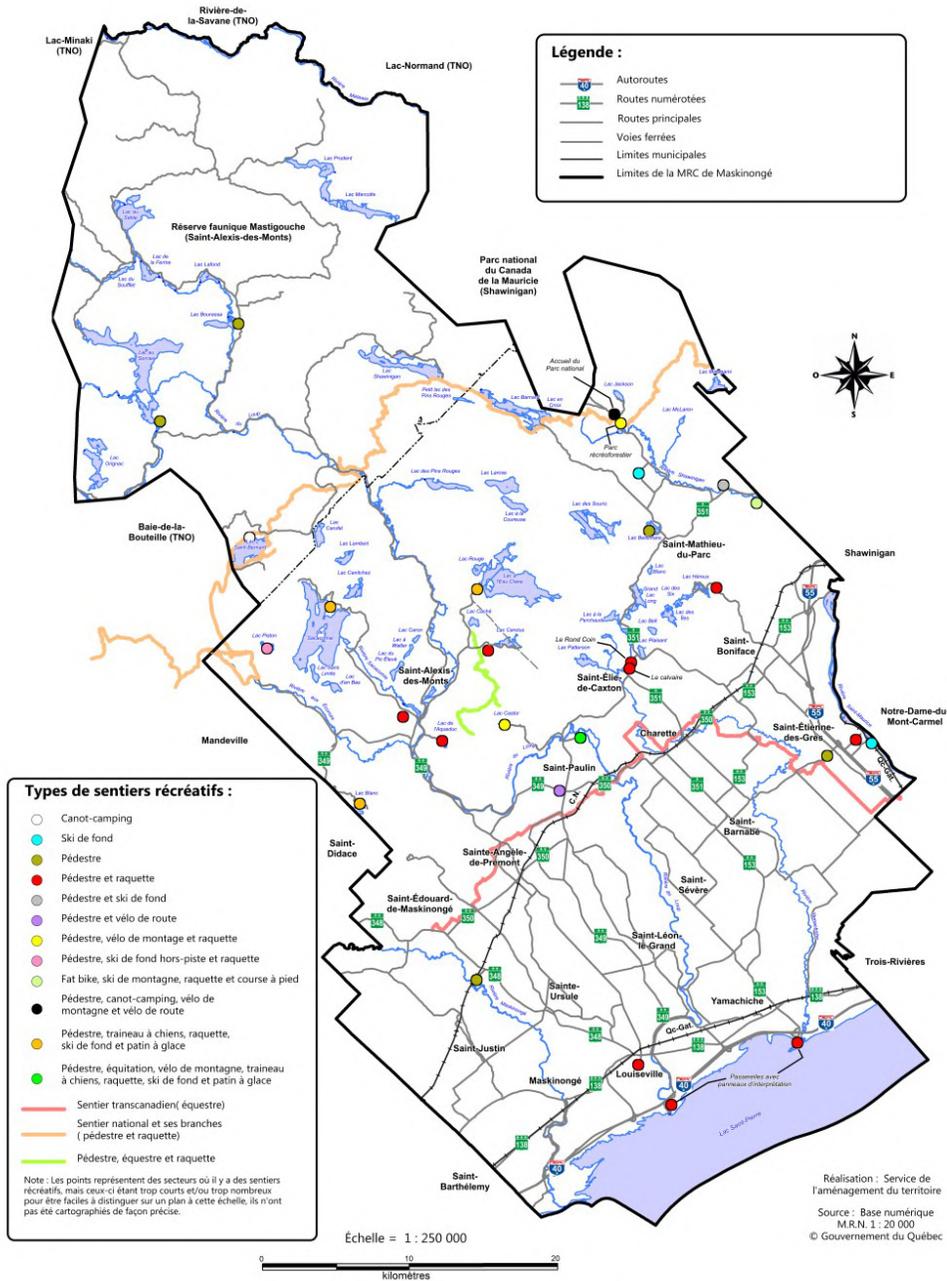
À Saint-Mathieu-du-Parc, une nouvelle entreprise touristique a vu le jour sur le site de l'ancien centre de ski, qui est situé tout près de la limite avec le secteur Saint-Gérard-des-Laurentides, à Shawinigan. À cet endroit, il est actuellement possible de pratiquer diverses activités hivernales, telles que le « fat bike » et le ski de montagne. En plus de ces sentiers, on note également la présence de sentiers de raquette sur lesquels il est possible de faire de la course à pied. D'ici 2020, des activités récréatives d'été devraient également voir le jour à cet endroit.

L'équitation

En-dehors du sentier Transcanadien, il existe deux endroits où il est possible de faire des randonnées à cheval. L'un d'eux se trouve à Saint-Alexis-des-Monts et l'accès y est gratuit. Il s'agit d'un sentier situé au sud du lac Caché. Celui-ci débute aux abords du domaine camping Lac Caché et se rend jusqu'à la limite entre Saint-Alexis-des-Monts et Saint-Paulin, en empruntant une série de chemins forestiers.

Le deuxième endroit se trouve au Baluchon, à Saint-Paulin. À cet endroit, il est possible de faire des randonnées à cheval en compagnie d'un guide, sur des sentiers situés aux abords de la rivière du Loup.

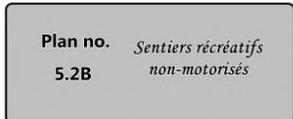
(Septembre 2018, r. 262-18, art. 6)



V - 2 - 12



(Mars 2011, r.219-11, a.6)
(Septembre 2018, r. 262-18, a. 6)



MRC DE MASKINONGÉ
Schéma d'aménagement révisé

Le vélo

Le réseau cyclable de la MRC de Maskinongé

La popularité grandissante du vélo a amené de nombreux cyclistes à utiliser plusieurs routes sur le réseau routier. Le vélo constitue une façon de découvrir les attraits et contribue au développement touristique de la MRC de Maskinongé. Plusieurs éléments sont susceptibles d'intéresser les cyclistes, tels les paysages et les plans d'eau, les diverses infrastructures récréotouristiques, l'histoire rattachée au corridor du Chemin du Roy, les festivals, l'activité agricole et les attraits écologiques.

Depuis 1998, un réseau cyclable existe à travers tout le territoire de la Mauricie. Dans la MRC de Maskinongé, le réseau dessert aussi bien les municipalités du sud du territoire que celles du nord et permet de faire des liens avec les MRC de D'Au-tray et des Chenaux, ainsi qu'avec les villes de Shawinigan et Trois-Rivières. Ce réseau cyclable est, en grande partie, composé de chaussées désignées (partage de la route avec les automobiles) mais on y retrouve aussi plusieurs sections en accotements asphaltés.

Fait à noter, deux axes de la Route verte (réseau cyclable pan-qubécois) empruntent le territoire de la MRC de Maskinongé. D'abord, la Route verte #5, qui suit presque entièrement le tracé du chemin du Roy dans la MRC, traverse, d'est en ouest, les municipalités d'Yamachiche, Louiseville et Maskinongé. Cette Route verte #5 relie, d'est en ouest, la réserve nationale de faune du cap Tourmente, la ville de Québec et l'Ontario (Waterfront Trail), en passant par Montréal. Dans notre MRC, cet axe est principalement composé de chaussées désignées avec une portion en accotements asphaltés, sur la route 138 à Yamachiche. Les cyclistes partagent donc généralement la route avec la circulation automobile.

La Route verte #4 constitue le 2^e axe de la Route verte présent sur notre territoire (à Saint-Étienne-des-Grès et à Saint-Mathieu-du-Parc). Cet axe nord-sud permet de relier les États-Unis (état du Vermont) avec les régions des Cantons-de-l'Est, du Centre-du-Québec et de la Mauricie, jusqu'au village de Saint-Mathieu-du-Parc. À noter qu'un lien est actuellement en projet, afin de relier le village de Saint-Mathieu-du-Parc au Parc national du Canada de la Mauricie. Enfin, pour ce qui est des types d'aménagement que l'on retrouve sur les tronçons de la Route verte #4 qui sont actuellement en fonction sur notre territoire, on parle

principalement d'accotements asphaltés, en plus d'une petite portion en chaussée désignée et d'une autre sur piste cyclable hors-route. Ces deux derniers tronçons sont situés à Saint-Étienne-des-Grès.

Ces 2 axes de la Route verte totalisent présentement 50,8 km et sont complètement aménagés dans la MRC. Leur entretien se fait régulièrement par les employés municipaux.

En plus de ces deux axes majeurs, la MRC compte sur un réseau cyclable Inter-MRC qui traverse plusieurs municipalités du territoire et qui leur permet d'accéder à l'un ou l'autre des deux axes de la Route verte.

La phase initiale du réseau inter-MRC est pratiquement terminée. En fait, un seul tronçon reste à baliser, lequel permettrait de relier le village de Saint-Boniface à la municipalité de Saint-Élie-de-Caxton.

Il existe également un projet d'amélioration et de développement du réseau Inter-MRC actuel, qui permettrait, s'il voyait le jour, de sécuriser certains tronçons (entre autres, par l'asphaltage de certains accotements) et de relier l'ensemble des noyaux villageois des municipalités de la MRC.

Finalement, au niveau régional, un réseau cyclable a été mis en place à partir de l'automne 2015. Il s'agit des Véloboucles Mauricie, qui est un réseau possédant une signalisation distincte, mais qui emprunte généralement des voies cyclables qui étaient déjà existantes. Ainsi, sur le territoire de la MRC, ce réseau régional traverse 10 municipalités, sur un total de 108,6 km, via certains tronçons des Routes vertes #4 et #5, ainsi que certains tronçons du réseau Inter-MRC. Des connexions existent avec les villes de Shawinigan et Trois-Rivières, de même qu'avec la municipalité de Notre-Dame-du-Mont-Carmel (MRC des Chenaux), grâce au lien interrives La Gabelle, à Saint-Étienne-des-Grès.

Tableau 5.2.1.1
Le réseau cyclable aménagé de la MRC de Maskinongé (2017)

Type de réseau (avec municipalités touchées)	Km total	Piste cyclable	Bande cyclable	Chaussée désignée	Accotements asphaltés
Route verte #4 (Saint-Étienne-des-Grès et Saint-Mathieu-du-Parc)	18,1	0,5	0,9	0,5	16,2
Route verte #5 (Maskinongé, Louiseville, Yamachiche)	32,7	0	0	26,0	6,7

Inter-MRC (Maskinongé, Louiseville, Saint-Léon-le-Grand, Sainte-Ursule, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Paulin, Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Étienne-des-Grès et Saint-Boniface)	110,9	0	0	69,9	41,0
Véloboucles Mauricie (Yamachiche, Louiseville, Saint-Léon-le-Grand, Sainte-Ursule, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Paulin, Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Étienne-des-Grès et Saint-Boniface)	108,8	0,5	0,9	78,0	29,4
Total pour les réseaux Route verte et Inter-MRC* (aménagé)	161,7	0,5	0,9	96,4	63,9

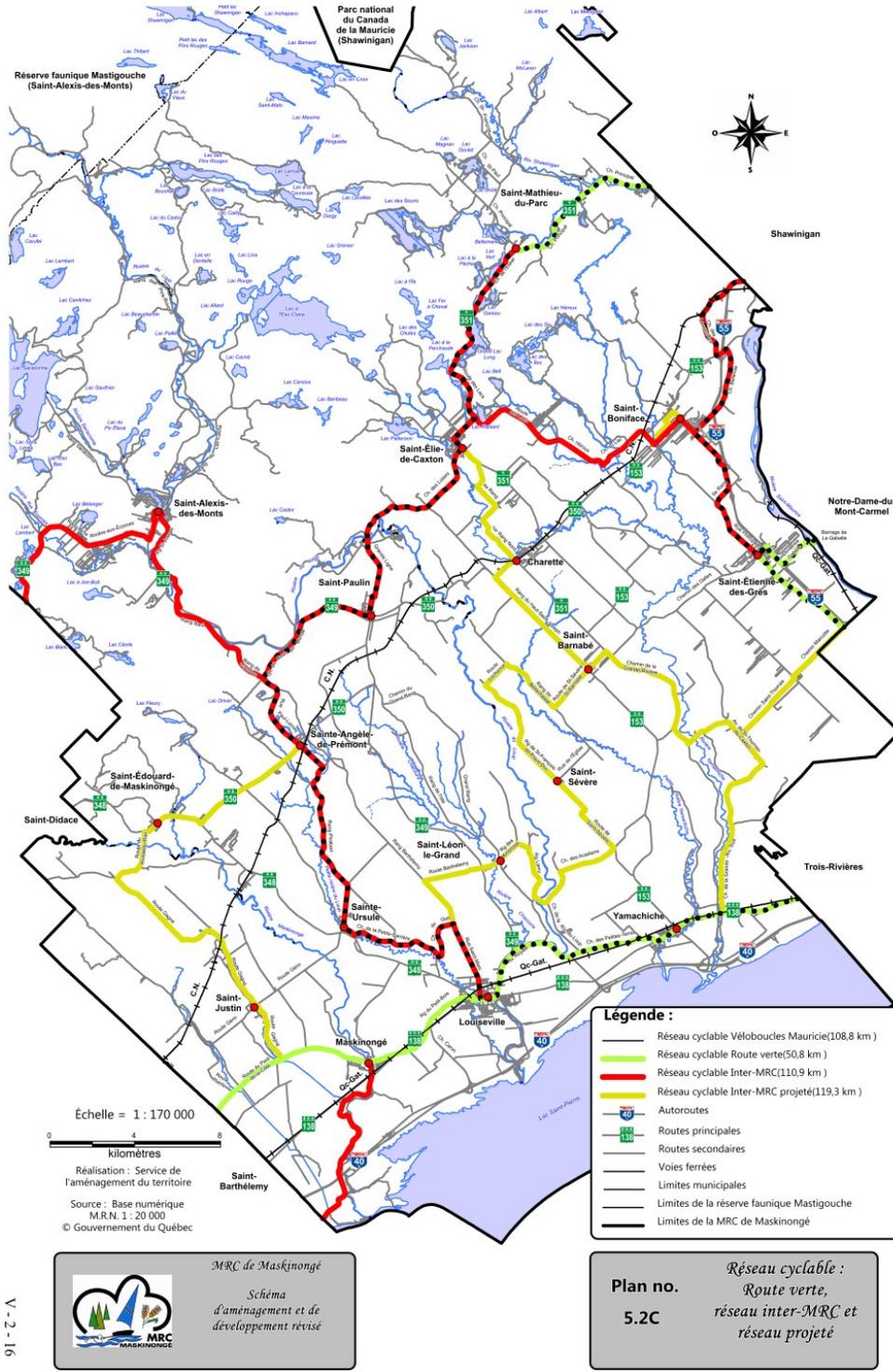
Source : MRC de Maskinongé, Compilation spéciale, 2017.

* : Le total ne tient pas compte des divers aménagements du réseau cyclable des Véloboucles Mauricie, puisque celui-ci emprunte soit le réseau de la Route verte, soit le réseau Inter-MRC.

Le vélo de montagne

Des sentiers de vélo de montagne existent dans le parc récréoforestier de Saint-Mathieu-du-Parc, dans le Parc national du Canada de la Mauricie, de même qu'au Baluchon et Aux berges du Lac Castor, à Saint-Paulin.

(Septembre 2018, r. 262-18, art. 6)



V - 2 - 16

(Mars 2011, r.219-11, a.6)
(Septembre 2018, r. 262-18, a. 6)

MRC DE MASKINONGÉ
Schéma d'aménagement révisé

Le réseau de transport en commun

Le réseau de transport interurbain par autocar

Le caractère rural du territoire de la MRC de Maskinongé limite les possibilités en matière de transport en commun interurbain. Seule la ville de Louiseville est desservie par un réseau d'autocars interurbains. La compagnie Orléans Express fait circuler quotidiennement des autocars, qui effectuent un trajet aller-retour entre Montréal et Québec, via la route 138 et l'autoroute 40.

Le service de transport par taxi

La MRC de Maskinongé est desservie par trois compagnies privées de taxi. Deux d'entre elles sont localisées à Louiseville et desservent un vaste territoire qui comprend, entre autres, l'ensemble des municipalités de la MRC de Maskinongé. L'autre compagnie se situe à Saint-Alexis-des-Monts et dessert principalement les municipalités du nord de la MRC (Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Paulin et Sainte-Angèle-de-Prémont).

Par ailleurs, les municipalités situées à l'extrême-est du territoire de la MRC, telles que Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Boniface ou Saint-Étienne-des-Grès, sont principalement desservies par des compagnies localisées à Shawinigan et Trois-Rivières.

Le réseau de transport scolaire

Le service de transport scolaire couvre entièrement le territoire de la MRC de Maskinongé. Les commissions scolaires de l'Énergie, pour Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Paulin, Saint-Barnabé, Saint-Mathieu-du-Parc, Charette, Saint-Boniface et Saint-Élie-de-Caxton ainsi que du Chemin du Roy, pour les autres municipalités du territoire, organisent et gèrent le transport scolaire des élèves par l'entremise de contrats octroyés à des compagnies d'autobus privées.

Le réseau de transport adapté

Le service de transport adapté du comté de Maskinongé est une entreprise sans but lucratif localisé à Louiseville, qui offre des services de transport aux personnes handicapées du territoire depuis 1982.

Le service, disponible du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), est offert à Louiseville, Maskinongé, Saint-Justin, Saint-Léon-le-Grand, Saint-Paulin, Sainte-

Angèle-de-Prémont, Sainte-Ursule, Yamachiche, Saint-Sévère et Saint-Alexis-des-Monts.

Un autre service de transport adapté est présent à Shawinigan et dessert, non seulement l'ensemble du territoire de Shawinigan, mais aussi quatre municipalités voisines, qui sont toutes situées dans notre MRC, soit Charette, Saint-Boniface, Saint-Élie-de-Caxton et Saint-Mathieu-du-Parc.

Finalement, notons que les municipalités de Saint-Édouard-de-Maskinongé et Saint-Barnabé offrent le volet souple du programme en transport adapté du MTMDET et que la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès est desservie par le service Transport adapté et collectif des Chenaux, qui est situé à Saint-Luc-de-Vincennes.

Le réseau de transport collectif

La Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM) est en fonction officiellement depuis le 29 novembre 2004. Elle assure une mise en commun et une maximisation des places disponibles auprès des transporteurs partenaires sur tout le territoire de la MRC, tels que les compagnies de taxis et d'autobus scolaires, les services de transport adapté, les services de transport du Centre de santé, etc. Les usagers qui utilisent les services de cette corporation le font majoritairement pour la formation ou le travail, mais d'autres le font aussi pour des raisons médicales, pour les loisirs, pour certains événements particuliers, etc.

Notons qu'en avril 2015, suite à la modification de la desserte par autocar d'Orléans Express, la corporation a mis sur pied un service de navette interurbaine par minibus adapté, dans le but d'offrir une plus grande mobilité à la population de la MRC de Maskinongé. Ce service, ouvert à tous, relie les municipalités du sud de la MRC de Maskinongé (Maskinongé, Louiseville et Yamachiche) à Trois-Rivières et est disponible 7 jours sur 7.

(Septembre 2018, r. 262-18, art. 6)

5.2.2 Orientations et objectifs

Développer les infrastructures et équipements de transport mettant en valeur les attraits et pôles touristiques

- Créer des liens régionaux et interrégionaux sécuritaires pour les réseaux de sentiers récréatifs motorisés et non-motorisés.

Préserver la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures de transport

5.2.3 Moyens de mise en oeuvre

Afin d'atteindre ses orientations et objectifs, la MRC entend mettre de l'avant les moyens suivants :

Document complémentaire (Partie IX)

- *Normes relatives aux surfaces de limitation d'obstacles à proximité de l'aéroport de Louiseville (article 8.8)*
- *Normes relatives aux surfaces de limitation d'obstacles à proximité de l'aéroport de Trois-Rivières (article 8.9)*
- *Dispositions relatives aux territoires adjacents aux infrastructures ferroviaires (article 8.10)*