
MRC de Mékinac Schéma d'aménagement révisé

**PARTIE V. Chapitre 7 : *LA PLANIFICATION
DES TRANSPORTS***

Mise en situation

Le portrait régional du transport terrestre

L'évaluation de l'adéquation des infrastructures et
des équipements existants de transport terrestre

La structure du réseau routier

La planification des chemins dans les territoires non organisés (TNO)

Les ponts et autres ouvrages d'art municipaux

Le réseau de camionnage

La gestion des corridors routiers

Les sentiers récréatifs

Le transport collectif

Le transport nautique

Le transport aérien

LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

MISE EN SITUATION

En matière d'aménagement du territoire, la notion de transport, ainsi que les infrastructures dévolues à cet élément structurant du milieu, sont de toute première importance.

Les routes et les autres voies de communication participent à l'essor des communautés mékinacoises avec une influence déterminante sur la localisation des activités humaines. En effet, la forme que prend l'occupation du territoire découle des voies de communication modernes, comme les routes et les voies ferrées, mais leur situation est également modelée par celle du passé comme les rivières ayant permis l'accès et la colonisation de la région.

Il est donc primordial de planifier les transports en ayant à l'esprit l'influence à long terme qu'ont ces infrastructures sur les activités s'y greffant.

Le schéma d'aménagement révisé se veut un outil de concertation et d'intégration des actions des intervenants en transport. Les modifications apportées à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) ont accentué l'importance à accorder au chapitre "Transport".

Le schéma d'aménagement révisé doit dorénavant décrire les infrastructures et les équipements de transport, existants et projetés; évaluer les besoins futurs et proposer, s'il y a lieu, des modifications à l'organisation du transport terrestre sur le territoire de la MRC (*LAU art. 5*).

LE PORTRAIT RÉGIONAL DU TRANSPORT TERRESTRE

Les grands axes de déplacements actuels des personnes et des marchandises

À priori, les grands axes de déplacements de la MRC de Mékinac sont constitués par des routes appartenant au réseau routier supérieur du ministère des Transports.

La route nationale 155 traverse le territoire du sud au nord. Il s'agit d'un axe québécois inter-régional majeur, reliant la région du Lac Saint-Jean au sud du Québec. Elle est le prolongement de la portion de l'autoroute 55, reliant Shawinigan à Trois-Rivières, et est considérée comme un corridor touristique régional. Elle se caractérise par son volume de circulation de transit moyen avec une part croissante de camionnage, surtout depuis l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice.

La route 153 est l'axe est-ouest de pénétration et de desserte, structurant en bonne partie la portion habitée du territoire. Elle longe parallèlement la limite du plateau Laurentien et traverse les villages d'Hérouxville, Saint-Tite, Sainte-Thècle et Lac-aux-Sables. La majorité de l'activité locale



de la MRC y est associée. Elle offre également un lien avec l'autoroute 55 pour joindre la région de Trois-Rivières.

La route 159, le troisième axe routier d'importance du territoire, est perpendiculaire aux deux premiers. Elle permet de joindre l'autoroute 40 en direction de Québec.

Située à la jonction des routes 159 et 153, la municipalité de Saint-Tite, pôle régional de la MRC de Mékinac, devient le point de convergence majeur du territoire. C'est dans la section entre Saint-Tite et la limite sud de la MRC, en direction de Shawinigan, que l'on observe le plus haut débit de circulation avec 5 700¹ véhicules par jour.

Deux autres routes collectrices relient la MRC de Mékinac à l'extérieur. La route 352, partant de Sainte-Thècle, relie Saint-Adelphe et se dirige vers la MRC des Chenaux où elle croise la route 159. La route 363, partant de Lac-aux-Sables, dessert une partie de la MRC de Portneuf jusqu'à l'autoroute 40.

Le relief montagneux, représentatif du territoire situé dans les Laurentides, endigue à l'intérieur de vallées, les villages de St-Joseph-de-Mékinac, Montauban-les-Mines et Notre-Dame-des-Anges. Des routes collectrices, sises au creux des vallées, desservent ces villages. Un dernier lien collecteur, la route du 4^e rang, assure la liaison de Saint-Adelphe à Saint-Tite.

Le pont Mékinac à Matawin construit en 1994, en remplacement d'un traversier saisonnier, permet dorénavant l'accès, de façon continue, au territoire situé à l'ouest de la rivière Saint-Maurice. Élément de développement capital pour la région mékinacoise, le lien avec ce secteur constitue un axe majeur de circulation pour la villégiature et l'exploitation des ressources forestières et fauniques.

Le transport ferroviaire, quant à lui, se constitue de quatre grands axes du Canadien National reliant le Lac-Saint-Jean, l'Abitibi et le nord de l'Ontario, l'est du Québec et la région de Montréal. Le point de convergence se situe à Hervey-Jonction.

À ces infrastructures de transport terrestre sont liés des équipements importants² identifiés dans le tableau ci-dessous.

¹ Source : Ministère des Transports, Vers un plan de transport pour la Mauricie, *Diagnostic et orientations*, Novembre 1999, Carte 13, *Débit de circulation dans la région (1996)*, page 69

² Est considéré **important**, « toute infrastructure ou tout équipement qui intéresse les citoyens et contribuables de plus d'une municipalité ou qui est mis en place par le gouvernement ou l'un de ces ministères ou mandataires, par un organisme public ou par une commission scolaire ».

TABLEAU V – 7-1 : Équipements de transport des personnes et des marchandises sur le territoire, MRC de Mékinac.

Équipement	Municipalité	Localisation
Ministère des transports du Québec		
Sous-centre de services	Saint-Tite	651, Route 153
Halte routière	Grandes-Piles	Route 155, Pointe à la Mine
Canadien National		
Gare et cour de triage	Lac-aux-Sables (Hervey-Jonction)	Ch. St-Charles, Hervey-Jct

Sources : MTQ, CN, MRC de Mékinac.

Tendances et demandes prévisibles en transport

L'expansion et la croissance démographique des villages de la MRC étant très faibles, la demande sur le réseau routier ne connaîtra pas de variation majeure. L'observation des débits journaliers moyens annuels de circulation (djma), de 1982 à 1995, a démontré une hausse annuelle moyenne de 2,8%³ ce qui a soulevé quelques cas particuliers mais n'a pas permis de mettre en relief des projections spécifiques.

Par contre, l'essor de la villégiature sur le territoire municipalisé, associé à la conversion de chalets en résidences permanentes, obligent l'ouverture de chemins municipaux à l'année et un entretien accru du réseau. Le transport scolaire et les services ambulanciers sont appelés aussi à modifier leurs circuits.

L'activité industrielle et le transport des marchandises sur le territoire de la MRC sont présentement en mutation. Depuis l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice, le camionnage connaît une forte augmentation. Le nombre de camions sur les routes de transit se fait sentir également. Le volume de camions sur la route nationale 155 atteint jusqu'à 29 % de véhicules lourds ce qui représente jusqu'à environ 700 véhicules selon les endroits.⁴ La proportion moyenne des véhicules lourds sur les routes numérotées en Mauricie varie entre 4 et 16 %.

La carte schématique suivante permet de visualiser le portrait général du déplacement terrestre sur le territoire de la MRC de Mékinac selon les deux principaux modes de transport, soit la route et la voie ferrée. La grosseur des traits illustre le volume de trafic d'après des axes de déplacements.

³ Source : Ministère des Transports, Vers un plan de transport pour la Mauricie, *Diagnostic et orientations*, Novembre 1999, page 66

⁴ Source : Ministère des Transports, Vers un plan de transport pour la Mauricie, *Diagnostic et orientations*, Novembre 1999, page 66

L'ÉVALUATION DE L'ADÉQUATION DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS DE TRANSPORT TERRESTRE

Voici, présentés dans un tableau synoptique, les principaux éléments de problématiques sur le transport concernant la dynamique de la MRC de Mékinac.

TABLEAU V - 7-2 : Éléments de problématiques sur le transport, MRC de Mékinac.

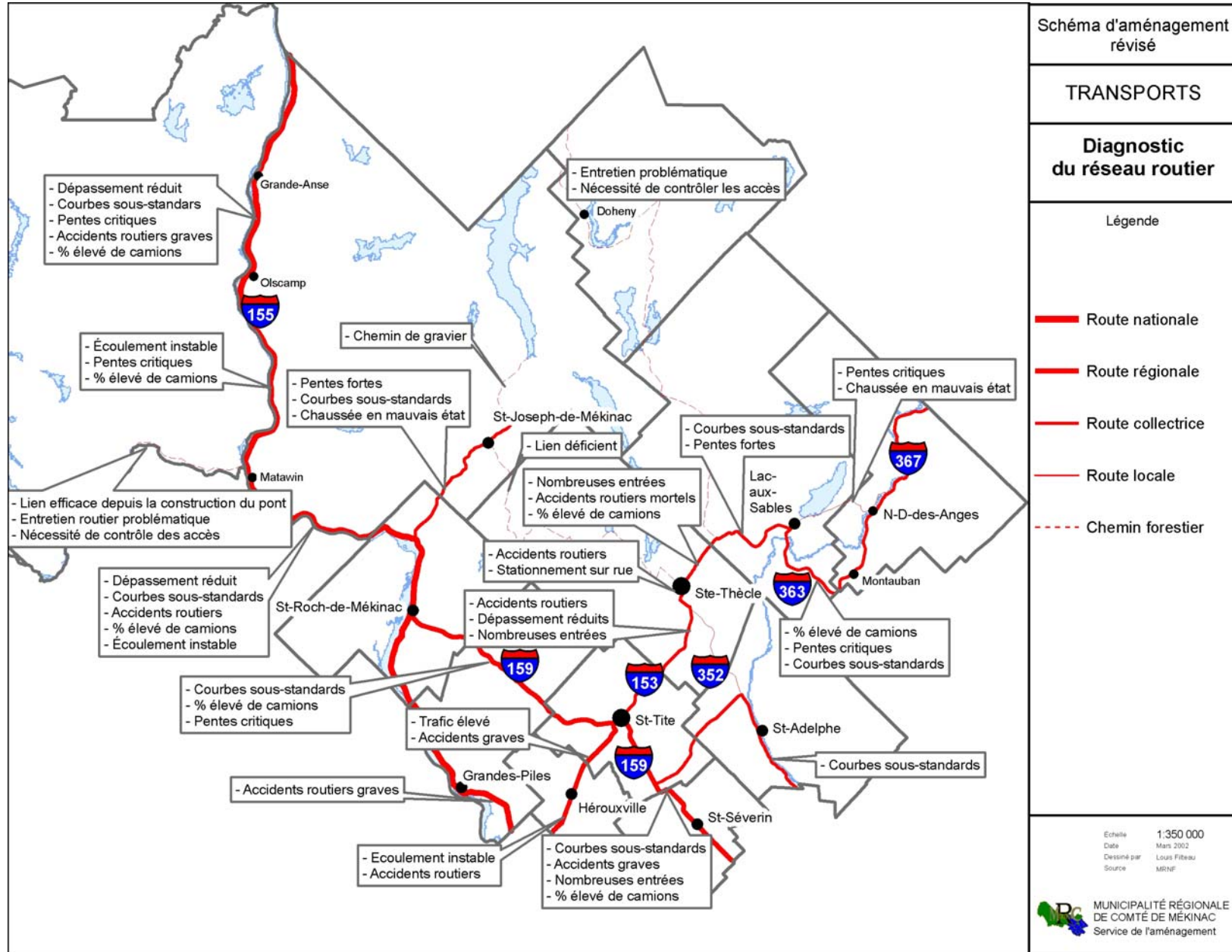
Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de circulation et de sécurité sur la route 155, route touristique et de camionnage. 	<p>Les problèmes décelés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le pourcentage de camions est élevé (26% en moyenne et jusqu'à 40% à certains endroits); - Nombreux accidents routiers graves et mortels concentrés à des sites particuliers et désignés comme très dangereux; - Nombreuses courbes sous-standard et pentes critiques successives. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le ministère des Transports a entrepris la correction de certaines courbes sous-standard et prévoit dans son plan d'action 2003-2008 la reconstruction de deux tronçons dans Trois-Rives et St-Roch-de-Mékinac. • L'aménagement de voies de dépassement devient de plus en plus nécessaire. • Normes d'aménagement prévoyant une marge de recul plus importante pour les constructions le long de la 155.
<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de fonctionnalité des corridors routiers sur certains tronçons des routes 153, 159 et 155. 	<p>L'observation de certains tronçons urbanisés démontre une surabondance d'entrées privées successives et des mouvements de circulation anarchiques perturbant la circulation de transit. De nombreux accidents routiers et des concentrations d'accidents à certains sites ont été relevés au cours de l'analyse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Normes d'aménagement pour les entrées charretières, intersections et d'autres éléments présents dans le corridor routier.
<ul style="list-style-type: none"> • Contraintes causées par le bruit routier le long du réseau supérieur, en particulier aux abords de la route 153 dans les limites des municipalités d'Hérouxville et de St-Tite 	<p>Le niveau de bruit généré par la circulation des véhicules représente un impact important pour les immeubles sensibles en bordure du tronçon indiqué.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Normes d'aménagement prévoyant une marge de recul plus importante pour les constructions le long de la 153.
<ul style="list-style-type: none"> • Accès au pôle régional de Saint-Tite. 	<p>Un accès constant et de qualité est primordial au bon développement du pôle régional de Saint-Tite, et ce, pour l'ensemble de l'activité de la MRC de Mékinac. Les routes 153 et 159 s'y croisant, cette position assure une desserte adéquate et un rayonnement de la MRC de Mékinac vers la Mauricie et les autres régions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer des liens routiers efficaces entre le pôle régional et les municipalités ainsi qu'avec l'extérieur. • Corriger la courbe dangereuse au golf Tawachiche sur la 153 et améliorer la sécurité aux passages à niveau à Hervey-Jonction. • Évaluer la possibilité de créer une voie de contournement

TABLEAU V - 7-2 : Éléments de problématiques sur le transport, MRC de Mékinac.

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
		temporaire du boulevard St-Joseph à St-Tite durant le festival western.
<ul style="list-style-type: none"> • Accès à la Réserve, aux ZEC et au TNO du territoire de la MRC de Mékinac. 	<p>La construction du pont de Matawin en 1994 permet dorénavant l'accès tout au long de l'année au territoire à l'ouest du St-Maurice.</p> <p>La MRC, en tant que gestionnaire municipal des TNO, est préoccupée par le maintien de certaines routes principales, de leur entretien et du contrôle des accès.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Classification du réseau routier forestier. • Identification des principaux accès aux TNO. • Favoriser la partenariat avec les utilisateurs du territoire pour l'amélioration du réseau routier.
<ul style="list-style-type: none"> • Lien entre les villages de Sainte-Thècle et Saint-Joseph-de-Mékinac. 	<p>La problématique du chemin du canton Lejeune a déjà été soulevée dans le premier schéma d'aménagement pour son importance comme lien alternatif d'urgence au village de St-Joseph, tout en permettant la desserte de la partie du territoire entre Sainte-Thècle et Saint-Joseph-de-Mékinac. Depuis, il a été amélioré mais d'autres investissements s'imposent afin d'assurer un lien permanent et sécuritaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lien routier du canton Lejeune entre les villages de Sainte-Thècle et Saint-Joseph-de-Mékinac devrait être amélioré.

La carte schématique suivante illustre le diagnostic du réseau routier pour le territoire de la MRC d'après les inventaires réalisés par le MTQ et l'analyse effectuée par la MRC. Les informations inscrites sur la carte résument les problèmes de fonctionnalité propres aux sections de routes.

DIAGNOSTIC DU RÉSEAU ROUTIER DE LA MRC DE MÉKINAC



LA STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER

La classification fonctionnelle du réseau routier

Dans le but de mettre sur pied un outil de gestion et de planification facilitant l'élaboration de ses politiques de transport et de fixer les priorités d'intervention, le ministère des Transports a établi une classification fonctionnelle du réseau routier québécois.

Le ministère définit cette classification, basée sur des critères démographiques et socio-économiques, comme étant "*une hiérarchisation des routes à partir de leurs fonctions respectives*". C'est selon l'usage et les fonctions attribuées à la route qu'est déterminée sa classe. Cependant, certains autres critères peuvent être considérés tels que le volume de circulation ou la qualité de l'infrastructure.

N'étant pas immuable, cette classification s'adapte à l'évolution socio-économique et démographique du milieu ainsi qu'à l'utilisation et la vocation des liens routiers. Le tableau suivant présente une définition sommaire des classes de routes.

TABLEAU V - 7-3 : Définition, classification fonctionnelle du réseau routier.

Réseau	Classification	Vocation	Responsable
Réseau supérieur	Autoroutier	Circulation rapide sur chaussées séparées (aucune sur le territoire)	MTQ
	National	Axe routier interrégional. - Lien entre les régions et les principales agglomérations du Québec (Lac St-Jean - Mauricie - Montréal)	
	Régional	Axe routier régional. - Lien entre les grandes agglomérations (Shawinigan - Grand-Mère) et les agglomérations secondaires (St-Tite).	
	Collectrice	Axe intermunicipal - Lien entre les centres ruraux (St-Joseph-de-Mékinac / Ste-Thècle / Lac-aux-Sables / St-Adelphe / N-D-Montauban) et les plus grandes agglomérations (St-Tite).	
Réseau local et d'accès aux ressources	Local 1	Axe intermunicipal complémentaire. - Lien entre les autres concentrations de population d'une municipalité, au centre rural le plus près.	Municipalité
	Local 2	Axe intramunicipal. - Donne accès à la population rurale établit en permanence sur le territoire.	
	Local 3	Desserte de villégiature saisonnière et villageoise (à l'intérieur d'un périmètre urbain). - Donne accès à la population saisonnière sur le territoire. - Donne accès aux résidents villageois.	
	Accès aux ressources	- Conduit à des zones d'exploitation forestière ou minière. - Donne accès à des territoires et des équipements sous juridiction gouvernementale.	Ministère concerné

Source : MTQ

En ce qui concerne le réseau routier de la MRC de Mékinac, le ministère a identifié, par décret, les routes du réseau supérieur.

TABLEAU V - 7-4 : Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur, MRC de Mékinac⁵

Classification fonctionnelle	Route	Municipalité desservie	Débit journalier* moyen annuel (djma)	Débit journalier* moyen estival (djme)	Débit journalier* moyen annuel véhicule lourd (djmavl)	Longueur (km)
ROUTE NATIONALE	155	Grandes-Piles, St-Roch-de-Mékinac, Trois-Rives	3 700	4 400	500 à 1 000	81,26
ROUTE RÉGIONALE	153	Hérouxville, Saint-Tite (jusqu'à l'intersection du boul. St-Joseph)	5 700	6 800	250 à 500	10,66
	159	St-Roch-de-Mékinac, Grandes-Piles, St-Tite, St-Séverin	2 240	2 420	250 à 500	33,16
ROUTE COLLECTRICE	153	St-Tite (à partir de l'intersection du boul. St-Joseph), Ste-Thècle, Lac-aux-Sables	4 500	4 900	Non-disponible	23,59
	352	St-Adelphe (section du Rg St-Émile à St-Stanislas)	760	910	0 à 250	8,47
	363	Lac-aux-Sables	1 050	1 260	0 à 250	7,29
	Ch. St-Joseph (Route Principale)	St-Roch-de-Mékinac, Trois-Rives	Non-disponible	Non-disponible	Non-disponible	12,33
	Rg St-Émile et Route du 4 ^e Rang	St-Adelphe, St-Tite	510	550	0 à 250	9,66
	367	N-D-de-Montauban	910	710	Non-disponible	18,11
	Route du Moulin et Rg St-Joseph	St-Adelphe	1 690	1 830	0 à 250	0,45

* Les débits journaliers correspondent à ceux de la section de route la plus achalandée.

Le réseau routier local a son importance du fait qu'il lie les différentes activités des localités. Caractéristiques d'un milieu rural, les routes locales desservent non seulement les populations

⁵ Source : Ministère des Transports, Vers un plan de transport pour la Mauricie, *Diagnostic et orientations*, Novembre 1999, page 69 et 163

établies hors des noyaux villageois mais lient, aux axes de transport supérieurs, les activités économiques (agricoles, forestières et industrielles) prenant place à l'intérieur du territoire.

TABLEAU V - 7-5 : Classification fonctionnelle du réseau routier local, MRC de Mékinac

Municipalité	Kilomètre			
	Locale 1	Locale 2	Accès aux ressources	Total
Trois-Rives	3,21	16,76	0,12	20,09
Grandes-Piles		5,11		5,11
Hérouxville	10,2	27,70		37,9
Lac-aux-Sables	5,06	35,68	1,73	42,47
Notre-Dame-de-Montauban	4,15	35,82	1,76	41,73
Saint-Adelphe	10,47	25,79		36,26
Saint-Roch-de-Mékinac		0,78		0,78
Saint-Séverin		32,06		32,06
Saint-Tite	6,92	29,92		36,84
Sainte-Thècle	6,54	40,07		46,61
TOTAL	46,55	249,69	3,61	299,85

À cela s'ajoute le réseau local 3, composé des rues à l'intérieur des villages et des chemins donnant accès à des habitations saisonnières, en plus des nombreux kilomètres de chemins forestiers sur les terres publiques utilisés par les villégiateurs.

Les routes locales d'intérêt régional

Parmi les routes locales, certaines, situées hors des périmètres urbains, représentent un intérêt régional dans la mesure où elles jouent un rôle de transit pour le déplacement de la population ou des marchandises des autres municipalités. Leur intérêt peut être aussi relié à l'utilisation de la route locale par une entreprise importante au niveau régional.

Le tableau ci-dessous identifie les routes locales d'intérêt régional.

TABLEAU V - 7-5.1 : Liste des routes locales d'intérêt régional	
Hérouxville	Route Lefebvre Chemin St-Timothée Rang St-Pierre (partie entre la route Lefebvre et le chemin St-Timothée)
Lac-aux-Sables	Route de la Traverse Chemin Tawachiche
Notre-Dame-de-Montauban	Route de la Traverse



St-Adelphe	Route 352 (partie entre le rang St-Émile et la limite de Ste-Thècle)
St-Séverin	Route Bordeleau
St-Tite	Route Bordeleau (Dessureault)
Ste-Thècle	Route 352

Le partage des responsabilités entre MTQ et les municipalités

À la suite de l'adoption de la *Loi sur la voirie*, le MTQ a transféré, à la charge des municipalités, tout le réseau routier local, le premier avril 1993. Le ministère a conservé la gestion du réseau routier supérieur.

Priorité régionale d'intervention : la route nationale 155

Selon les intentions du ministère des Transports du Québec, la Route nationale 155 a fait et fera encore l'objet d'importants travaux d'amélioration sur différents tronçons traversant les municipalités de Saint-Roch-de-Mékinac et de Trois-Rives d'ici 2008. Aux vues de la MRC de Mékinac, la route 155 est un axe de transport essentiel. Il doit être amélioré afin qu'il puisse répondre adéquatement à la demande en transport, actuelle et future, et réduire les aspects négatifs qui lui sont reconnus tels que les sites d'accidents.

L'évaluation de la classification fonctionnelle

L'observation et l'analyse du réseau routier ont révélé certains éléments n'ayant pas été considérés dans la classification fonctionnelle actuelle. En considération de l'importance des voies de communication pour le maintien et le développement des communautés mékinacoises, il importe de souligner les préoccupations particulières que comporte la classification fonctionnelle actuelle.

Route	Préoccupations particulières
La route 153 (entre Saint-Tite et Lac-aux-Sables)	Actuellement classifiée route collectrice, la route 153 entre Saint-Tite et Lac-aux-Sables aurait avantage à être intégrée au réseau régional. La route 153 traverse le cœur de la MRC de Mékinac et permet un lien important dans la dynamique régionale entre la route 363 et la jonction des routes 153 et 159. Sur ce tronçon, le volume de circulation est supérieur à d'autres routes nationales ou régionales du territoire.



<p>Les routes "Bordeleau", "Lefebvre", "St-Pierre", "St-Timothée" et "Tour du Lac"</p>	<p>Les routes "Bordeleau", "Lefebvre", "St-Pierre", "St-Timothée" et "Tour du Lac" forment un second lien entre la portion sud de la MRC et la région du centre de la Mauricie.</p> <p>La majeure portion habitée du territoire n'étant qu'uniquement desservie par la route régionale 153, cet axe important est la seule voie alternative vers l'agglomération du Grand Shawinigan, particulièrement pour l'accès à l'hôpital régional. Cet axe est aussi la voie d'urgence, alternative à la route 153, en cas de détournement routier (accident grave, déraillement, etc.).</p> <p>Ce circuit est désigné d'intérêt régional par la MRC pour les mêmes motifs et présente un caractère de route collectrice.</p>
<p>La route 352 (entre Sainte-Thècle et Saint-Adelphe)</p>	<p>L'importance de l'axe routier 352 pour les entreprises de Sainte-Thècle, afin d'accéder à l'autoroute 40, nécessite la reconnaissance de ce tronçon comme route collectrice.</p>
<p>Le rang St-Joseph à Saint-Adelphe (en lien avec la route 363)</p>	<p>Cet axe est fortement utilisé par le camionnage forestier de la région de Portneuf. Son statut de route locale n'est pas approprié. Une route collectrice serait mieux adapté à la situation.</p>

LA PLANIFICATION DES CHEMINS DANS LES TERRITOIRES NON ORGANISÉS (TNO)

Étant donné l'étendue des TNO, on y retrouve un nombre important de kilomètres de chemins. Initialement ouverts par des entreprises forestières, ils sont, après les opérations forestières, entretenus par les villégiateurs via leur ZEC ou par la Réserve Faunique du Saint-Maurice.

La gestion du contrôle des accès au territoire a connu des changements suite à la construction des ponts enjambant la rivière Saint-Maurice à Matawin et à Rivière-aux-Rats et suite à la construction du chemin forestier de classe "A", entre Rivière-aux-Rats et la ZEC Gros-Brochet.

Ces changements majeurs, associés à l'intensification des opérations forestières amenant une ramification de nombreux chemins forestiers, obligent une concertation accrue de tous les intervenants dans la planification des transports dans les TNO.

Prioritairement, il convient de reconnaître que l'accessibilité au territoire doit être contrôlée en vue : d'une saine gestion de la faune; d'un partage des coûts d'entretien du réseau routier en fonction des utilisateurs; de la sécurité des usagers et de la protection des biens contre le vol et le vandalisme. Pour ainsi minimiser les postes de contrôles, on doit éviter de multiplier les accès aux

limites du territoire.

Ainsi, la création de nouveaux accès aux limites du territoire devront faire l'objet d'une concertation entre les intervenants. Au besoin, certains nouveaux accès devraient être fermés à la fin des opérations forestières.

LES PONTS ET AUTRES OUVRAGES D'ART MUNICIPAUX

Avec le transfert aux municipalités du réseau routier local, les ponts y étant rattachés ont fait l'objet du même transfert. Les municipalités bénéficient d'un soutien technique du ministère des Transports pour l'inspection des ponts afin d'assurer la sécurité des ouvrages.

Le tableau suivant dresse l'inventaire des ponts du réseau routier local transféré aux municipalités.

TABLEAU V - 7-6 : Inventaire des ponts et autres ouvrages d'arts municipaux, MRC de Mékinac

Catégorie	Route	Class.	Obstacle	Type
Trois-Rives				
Complexe	Ch. de la Rivière	locale 2	Riv. Mékinac	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
Simple	Ch. du Lac-Dumont	locale 2	Riv. Mékinac	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Hérouxville				
Simple	Rang St-Pierre Sud	locale 1	Riv. à la Tortue	Pont à dalle épaisse, portique en béton armé, sous remblais.
Simple	Ch. Val-Notre-Dame	locale 2	Riv. Mékinac Sud	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Lac-aux-Sables				
Complexe	Rang St-Alphonse	locale 2	Riv. Tawachiche	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.
Complexe	Rang St-Alphonse	locale 2	Affl. Tawachiche	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.
Complexe	Ch. du Lac Huron	locale 2	Déch. lac Huron	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
Simple	Ch. Ste-Marie	locale 2	Déch. lac Brûlé	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Rue Ste-Marie	locale 2	Riv. Propre	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Route Boutet	locale 2	Riv. Propre	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Notre-Dame-de-Montauban				
Complexe	Rue du Pont	locale 1	Riv. Batiscan	Pont à poutres à âme pleine, en béton précontraint préfabriqué.
Simple	Ch. Du Lac-du-Castor	locale 2	Ruisseau des Pins	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Rte Paquin (Rg 1 N-E)	locale 3	Ruisseau Roberge	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
St-Adelphe				
Simple	Route lac Pierre-Paul	locale 2	Riv. Pierre-Paul	Pont à dalle épaisse, portique en béton armé, sous remblais.
Simple	Ch. du rang Price	locale 2	Riv. Charest	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
St-Séverin				
Complexe	Ch.N-O riv.-des-Envies	locale 2	Riv.-des-Envies	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
Complexe	Route Bordeleau	locale 2	Riv.-des-Envies	Pont à poutres triangulées, pont couvert.
Complexe	Ch. N-E riv.-des-Envies	locale 2	Ruiss. Durocher	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.



Complexe	Ch. N-E riv.-des-Envies	locale 2	Ruisseau Dick	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
Complexe	Rte du pont Veillette	locale 2	Riv.-des-Envies	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.
Simple	Ch. Côte-St-Paul	locale 2	Riv. à la Tortue	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
St-Tite				
Complexe	Rue du Moulin	locale 3	Riv.-des-Envies	Pont à dalle épaisse, dalle pleine en béton armé.
Complexe	Rang Haut-du-Lac-N.	locale 2	Ruiss. Bourdais	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
Complexe	Route Germain	locale 2	Riv.-des-Envies	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.
Simple	Rang Haut-du-Lac-N.	locale 2	Riv. Mékinac N.	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Rang Haut-du-Lac-N.	locale 2	Riv.-des-Envies	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Ch. du Grand Marais	locale 3	Ruisseau Éric	Ponceau, elliptique en acier.
Simple	Route du 4ième rang	locale 2	Ruis. Pierre-Paul	Pont à dalle épaisse, dalle pleine en béton armé.
Ste-Thècle				
MTQ	Ch. St-Michel N-E	locale 2	Déch. des Chicots	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
MTQ	Route Marchand	locale 2	Riv. en Coeur	Pont à poutres à âme pleine, poutres en béton armé.
MTQ	Ch. du rg St-Michel	locale 2	Déch. lac Croche	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.
Simple	Route Charest	locale 3	Riv. Pierre-Paul	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Rang St-Joseph	locale 3	riv.-des-Envies	Ponceau, arqué en acier.
Simple	Ch. lac-du-Jésuite	locale 2	déch. lac Traverse	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois.
Simple	Ch. du lac Traverse	locale 3	déch. lac Jésusite	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois
Simple	Rang St-Joseph	locale 2	riv.-des-Envies	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois
Simple	Ch. lac-du-Jésuite	locale 2	déch. lac Jésusite	Pont à poutres à âme pleine, pont acier-bois
CN	Ch. St-Georges Nord	locale 2	voie ferrée CN	Pont à poutres à âme pleine, poutres en acier.

Source : MTQ

LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Le ministère des Transports a établi, à l'échelle du Québec, un réseau de camionnage dit de "*transit*" afin de gérer de façon plus adéquate la circulation des poids lourds. Au niveau du réseau routier local, certaines municipalités ont adopté un règlement visant également à contrôler la circulation des véhicules lourds sur leurs routes.

Étant donné que les routes du réseau supérieur suffisent à assurer un lien de transit pour le camionnage, les municipalités ont la possibilité de réglementer en la matière sur leur réseau local.

LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

Certains sites, relevés sur le territoire de la MRC de Mékinac, démontrent que l'expansion urbaine et rurale peut occasionner des problèmes au niveau de la fluidité du trafic sur les routes de transit. La multiplication des accès privés et l'augmentation des intersections, entre routes locales et routes de transit, influencent à la fois la fluidité du trafic et la sécurité de ces tronçons.

Le développement rural a plus souvent qu'autrement tendance à s'établir le long des axes de circulation les plus souvent utilisés. Ce sont les axes de développement traditionnels et naturels.

Des routes comme le Grand Rang (Rte 159) à Saint-Tite et le chemin Saint-Pierre Nord (Rte 153) à Sainte-Thècle par exemple, étaient à l'origine, et le demeurent de nos jours, des axes privilégiés, à la fois pour l'établissement de résidences, de commerces et les déplacements des personnes et des marchandises. Le zonage agricole a cependant indirectement freiné ce développement. C'est aussi aux abords de ces routes que se situe le point central des villages où se concentrent les activités urbaines. Cette situation se reflète dans chacune des localités de la MRC. L'attrait pour ces routes réside aussi dans le fait qu'elles offrent généralement les services d'aqueduc et d'égout et qu'il est louable pour les municipalités de rentabiliser ces infrastructures.

La gestion des corridors routiers consiste à mettre en œuvre des moyens pour assurer le maintien de la vocation et la fonction première des tronçons de transit. Elle vise également à préserver la qualité de vie des populations riveraines.

La MRC de Mékinac entend prendre les mesures pour améliorer la sécurité le long des routes de transit. À cet effet, elle prévoit régir les constructions et les entrées privées. Ces éléments normatifs sont intégrés au document complémentaire. Ces derniers visent essentiellement les aménagements situés hors des périmètres urbains. Toutefois, la MRC invite les municipalités à s'inspirer de ces normes afin de les transcrire à l'intérieur de leur périmètre urbain. Ce cadre de gestion des corridors routiers permettra au réseau d'être plus efficace et plus sécuritaire pour qu'il puisse ainsi jouer son rôle au niveau du développement régional.

LES SENTIERS RÉCRÉATIFS

Les sentiers récréatifs, présents sur le territoire, méritent une attention particulière du fait qu'ils jouent un rôle important dans le développement touristique régional.

L'objectif à leur égard vise à reconnaître le tracé des sentiers pour assurer la protection des investissements. L'identification de ces sentiers repose sur des critères en fonction de leur localisation. Ils sont reconnus comme ayant, soit un statut prioritaire ou un statut temporaire.

Pour être reconnus prioritaires, les sentiers doivent répondre aux critères suivants :

- Le sentier a été aménagé à l'extérieur des emprises d'un chemin forestier existant;
- Le sentier est situé sur les terres du domaine public;
- Le sentier bénéficie d'un droit de passage.

Les sentiers prioritaires, seront pris en considération par la MRC de Mékinac dans l'utilisation polyvalente des terres publiques. Les autres utilisateurs du territoire devraient respecter leur intégrité ou assumer des mesures de compensation pour les dommages causés.

Les sentiers qui ne répondent pas à ces critères seront considérés comme temporaires. S'ils sont situés sur un chemin forestier par exemple, ils devront céder la priorité aux exploitants forestiers pour l'utilisation des chemins.

En terrains privés, les sentiers peuvent difficilement être identifiés comme prioritaire compte

tenu qu'ils sont soumis à la volonté du propriétaire d'accorder ou non un droit de passage.

Le réseau cyclable

En complément à l'élaboration du tracé de la route verte (réseau cyclable provincial) dans la Mauricie, la MRC de Mékinac a statué pour l'identification d'un tronçon régional, en lien avec ceux des MRC voisines. Le tracé du réseau cyclable tient compte des aspects suivants :

- La sécurité des cyclistes;
- Les liens les plus prometteurs avec les MRC voisines;
- Les attraits touristiques et récréatifs du territoire;
- Le paysage;
- Les bassins importants de population - résidants - villégiateurs / touristes;
- La circulation sur les routes (volume, type, vitesse, camionnage).

LE TRANSPORT COLLECTIF

La faible densité d'occupation du territoire habité⁶ (6,57 personnes/km), conjuguée à un vaste territoire, rendent extrêmement difficile l'offre d'un service généralisé de transport en commun.

Puisque aucun service de transport en commun urbain ne dessert le territoire, les équipements de transports collectifs actifs dans la MRC de Mékinac, sont adaptés à certaines clientèles particulières. Néanmoins, un service journalier de transport interurbain circule sur la route 155 entre La Tuque et Trois-Rivières, avec des points de descente dans les villages.

Les municipalités de Ste-Thècle et Saint-Tite ont chacune droit à un service de taxi desservant leur population.

Le service de transport offert par la Corporation de transport adapté Mékinac couvre l'ensemble du territoire des municipalités participantes. Le service sur appel est offert à toute personne handicapée.

Le transport scolaire couvre la majorité du territoire de la MRC de Mékinac avec 9 transporteurs autobus et 2 transporteurs berline pour un total de 34 véhicules⁷. Les citoyens ont la possibilité d'utiliser ce transport suivant certaines modalités.

Le foyer Mgr Paquin de Saint-Tite utilise un mini autobus afin de transporter, matin et soir, les bénéficiaires du centre de jour.

⁶Excluant les territoires non organisés (TNO).

⁷ Source : Le transport terrestre des personnes, bilan et perspective, MTQ, mai 1996, p.192.



LE TRANSPORT NAUTIQUE

L'importance de la rivière Saint-Maurice et la volonté régionale d'y développer la navigabilité lui confèrent un statut particulier pour le territoire de la MRC de Mékinac. Le balisage d'une voie navigable et sécuritaire figure parmi les priorités d'intervention.

Cet aspect du Saint-Maurice fait partie des préoccupations de la MRC de Mékinac, au sein de son implication avec les MRC contiguës, pour l'élaboration d'un plan de mise en valeur.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Malgré l'absence d'infrastructure majeure de transport aérien sur le territoire, ce type de locomotion revêt un caractère d'importance considérant l'étendue du territoire forestier. Que se soit pour le transport des chasseurs, pêcheurs, ou villégiateurs, le contrôle et l'inventaire du territoire ou lors de situations d'urgence.

L'aéroport commercial le plus près se trouve au Lac-à-la-Tortue, dans la Ville de Shawinigan.

Dans la MRC de Mékinac, deux petites pistes d'aviation privées sont opérationnelles à St-Tite et à Lac-aux-Sables. Dans les TNO, une ancienne piste d'atterrissage existe encore dans la ZEC du Chapeau-de-Paille soit au Dépôt du Chapeau-de-Paille et ce, en plus des nombreux plans d'eau permettant l'amerrissage.

TABLEAU V-7-7 : Les pistes d'aviation

Site	Statut	Description
St-Tite	Privé	Piste
Lac-à-la-Tortue (Ville de Shawinigan)	Commerciale	Piste et quai
TNO, ZEC du Chapeau-de-Paille	Public (vétuste)	Piste
Lac-aux-Sables	Privé	Piste