

Municipalité régionale de comté
d'Antoine-Labelle

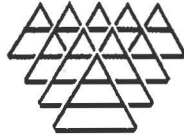


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Adopté le 21 avril 1998 par le règlement numéro 195 conformément
à l'article 56.13 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.Q., chap. A-19.1)
tel que modifié par les règlements :
numéro 200, adopté le 25 novembre 1998 et entré en vigueur le 24 mars 1999
numéro 235, adopté le 24 janvier 2001 et entré en vigueur le 21 février 2001
numéro 237, adopté le 24 octobre 2001 et entré en vigueur le 6 décembre 2001



COPIE AUTHENTIQUE

Donnée à Mont-Laurier, ce dixième jour d'avril,
deux mille-un (2001)

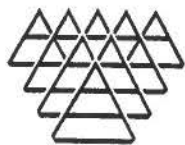
Le secrétaire-trésorier,

Pierre Borduas

Municipalité régionale de comté d'Antoine-Labelle
Édifice Paul-Hubert Coursol
400, boul. Albiny-Paquette
Mont-Laurier (Québec) J9L 1J9
Téléphone: (819) 623-3485 Télécopieur: (819) 623-5052
Courriel: amenagement@mrc-antoine-labelle.qc.ca

Chapitre 7

**L'ORGANISATION DU
TRANSPORT TERRESTRE**



L'ORGANISATION DU TRANSPORT TERRESTRE

7.1 Problématiques et objectifs

L'aménagement du territoire et l'organisation du transport terrestre sont deux problématiques indissociables. L'occupation d'un lieu pour une activité donnée est conditionnée par de multiples facteurs mais, inévitablement la question de l'accessibilité se posera comme étant un des éléments prédominants dans la prise de décision. Il en résulte qu'une gamme d'activités diversifiées tentera de s'établir à proximité des infrastructures routières déjà existantes.

La répartition des grandes affectations établie au chapitre 3 permet d'imposer une vision régionale dans le choix de l'occupation de notre territoire. Ces choix régionaux doivent être soutenus par une organisation du transport terrestre efficace. Cette organisation présente plusieurs problématiques qui se doivent d'être traitées, compte tenu des difficultés rencontrées ou anticipées. Après avoir procédé à la description des infrastructures et équipements importants, nous analyserons tour à tour les axes routiers à développer, les améliorations nécessaires aux infrastructures et équipements de transport existants, la question du transport lourd, les contraintes générées par les voies de circulation, la gestion des corridors routiers, la circulation des véhicules hors routes et les attentes entourant le parc linéaire.

7.2 Description des infrastructures et des équipements importants

7.2.1 Le réseau routier à la charge du ministère des Transports

La M.R.C. compte quatre niveaux de routes selon la classification fonctionnelle du réseau routier du ministère des Transports, soit les niveaux de route nationale, régionale, collectrice et d'accès aux ressources.

La route 117 a le statut de route nationale, elle traverse le territoire du sud-est au nord-ouest. Elle constitue le seul accès au territoire en provenance de Montréal, elle assure également le lien entre la plaine du Saint-Laurent et la région de l'Abitibi. Ainsi, la route 117 subit un trafic de transit intense tant commercial que touristique. A cet égard, elle représente la porte d'entrée du tourisme. A ce trafic de transit s'ajoute la circulation locale engendrée par les échanges intra-M.R.C.

La circulation que doit supporter la route 117 ne cesse d'augmenter. Selon les données du diagramme d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel pour la section de la route 117 située sur le territoire de la M.R.C. d'Antoine-Labelle était de 3 916 véhicules en 1976 et de 6 113 véhicules en 1992, soit une augmentation de 56%. Pour la même section, le débit journalier moyen estival passait de 5 353 véhicules en 1976 à 7 853 véhicules en 1992, soit une augmentation de 47%.

La liaison Nord-Sud est assurée par la route 309. Cette dernière a le statut de route régionale de la limite sud de la M.R.C. jusqu'au village de Ferme-Neuve et, de là, jusqu'au village de Sainte-Anne-du-Lac, elle a le statut de route collectrice. La route 309 relie la M.R.C. à la région de l'Outaouais. Tout comme la route 117, elle supporte à la fois une circulation de transit et une circulation locale.

Toujours selon les données du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel pour la partie de la route 309 située entre les villages de Notre-Dame-du-Laus et de Ferme-Neuve était de 1 116 véhicules en 1976 et de 2 593 véhicules en 1992, soit une augmentation de 132%. Pour la même section, le débit journalier moyen estival était de 1 619 véhicules en 1976 et de 3 150 véhicules en 1992, soit une augmentation de 95%.

L'augmentation de la circulation sur les deux principaux axes routiers de la M.R.C. (117 et 309) s'explique par plusieurs phénomènes. Parmi les plus importants, mentionnons la répartition spatiale des lieux des résidences par rapport aux principaux lieux de travail que sont la ville de Mont-Laurier et le village de L'Annonciation. En effet, depuis les premiers comptages de 1976, nous avons assisté à un étalement des lieux de résidences et à la centralisation des lieux d'emploi.

Un second phénomène est l'attrait de plus en plus marqué de la M.R.C. comme lieu de villégiature et de tourisme grande nature. Enfin soulignons, entre autres éléments, l'augmentation de la circulation de véhicules lourds engendrée par l'arrêt du transport ferroviaire, le nouveau régime d'attribution des droits de coupe sur les terres du domaine public (contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier) et par l'arrêt du flottage du bois sur la rivière du Lièvre. Ce dernier phénomène expliquerait en grande partie l'augmentation fulgurante de la circulation lourde sur la route 309.

Selon un comptage effectué en 1993 par le ministère des Transports, la part du transport lourd sur le débit journalier moyen s'établissait à 14% pour la route 117 et à 20% pour la route 309. Ces ratios sont extrêmement élevés par rapport à la moyenne provinciale s'établissant à environ 8%.

Le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports comporte également plusieurs routes collectrices ayant pour fonction de relier l'ensemble des centres locaux au réseau supérieur précédemment décrit. Ces routes sont illustrées au plan du réseau routier de la M.R.C. apparaissant à l'annexe 3, il présente aussi les principaux débits journaliers moyens de 1976 à 1992.

Parmi ces routes, nommons plus spécifiquement la route 311 reliant les centres locaux de Lac-du-Cerf, Kiamika, Val-Barrette, Lac-des-Écorces, Chute-Saint-Philippe, Lac-Saint-Paul et Mont-Saint-Michel. La route 311 est davantage utilisée par la circulation locale engendrée par les échanges intra-M.R.C. Le débit journalier moyen annuel s'établissait à 565 véhicules en 1992. Soulignons aussi la route 321 reliant au sud, le village du Lac-Nomingue à la route 117 et, au nord, le village de L'Ascension, également à la route 117. Le débit journalier moyen annuel de la 321 était de 1 470 véhicules au sud en 1992 et de 530 véhicules pour sa partie nord.

Le réseau collecteur compte également la route de Parent reliant le village de Mont-Saint-Michel à la municipalité de Parent située dans la M.R.C. du Haut-Saint-Maurice. Cette route d'une longueur de 140 kilomètres dans la M.R.C. traverse, du nord au sud, les territoires non municipalisés. Elle représente l'axe majeur de pénétration à ce vaste territoire récréo-touristique grande nature et d'exploitation forestière. Elle est également le seul lien routier permettant d'accéder au poste La Vérendrye de Hydro-Québec.

Le réseau collecteur de la M.R.C. est complété par les routes suivantes:

- La route reliant le sous-centre régional, Notre-Dame-du-Laus, à la municipalité de Northfield (Pointe-Comfort), située dans la M.R.C. de la Vallée-de-la-Gatineau
- La route reliant le centre local de Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles à la route 309
- La route reliant le centre local de Val-Limoges (Des Ruisseaux) à la route 117
- Le tronçon de la route 107 située dans la municipalité de Des Ruisseaux et menant à Sainte-Famille-d'Aumond dans la M.R.C. de la Vallée-de-la-Gatineau
- La partie de la route 309 reliant le sous-centre régional, Ferme-Neuve, au centre local de Sainte-Anne-du-Lac, via Mont-Saint-Michel
- La route reliant le centre régional, Mont-Laurier, au centre local de Val-Barrette (avenue du Moulin)
- La route reliant le hameau de Guénette (Beaux-Rivages) à la route 117
- La route reliant le centre local de Chute-Saint-Philippe à celui de Val-Viger (chemin du Progrès)
- Le chemin des Quatre Fourches reliant la route 117 à la route 311 dans la municipalité de Beaux-Rivages
- La route reliant le sous-centre régional, Ferme-Neuve, au centre local de Lac-Saint-Paul (chemin des Pionniers)
- La route reliant le centre local de Lac-Saguay au centre local de Lac-Nominingue
- La route reliant le sous-centre régional, L'Annonciation, au centre local de La Macaza
- La route reliant le centre local de La Macaza à la municipalité de Labelle, située dans la M.R.C. des Laurentides.

Le réseau supérieur est complété par un chemin d'accès aux ressources à la charge du ministère des Transports du Québec, il s'agit de la route reliant le centre local de La Macaza à l'entrée de la Réserve faunique Rouge Matawin (chemin du lac Macaza) en direction de Saint-Michel-des-Saints dans la M.R.C. de Matawinie.

7.2.2 Le réseau routier local

Conformément à l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.Q. chap. A-19.1), nous ne décrivons ici que le réseau routier local dit d'importance. Trois types de chemin municipal ont été considérés importants:

- Un chemin reliant deux centres de services reconnus au plan d'organisation spatiale (Annexe 1)
- Un chemin reliant un centre de services à un pôle d'activités également reconnu au plan d'organisation spatiale
- Un chemin représentant une alternative plausible au réseau de camionnage déterminé par le ministère des Transports du Québec.

Les chemins retenus sont les suivants:

- Le chemin situé sur la rive est de la rivière du Lièvre reliant le centre régional, Mont-Laurier, au sous-centre régional, Ferme-Neuve. Ce chemin constitue une alternative pour le transport lourd.
- La section du chemin Chapleau reliant le centre régional de Mont-Laurier au centre local de Kiamika.
- Le chemin du lac Rouge et le chemin de Kiamika situés dans la municipalité de Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles. Ce chemin constitue un axe routier entre le centre local de Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles et celui de Kiamika via le chemin Chapleau et le chemin de Ferme-Rouge, situé dans la municipalité de Kiamika.

- La partie du chemin du lac François reliant ledit lac au centre local de Val-Barrette.
- Le chemin de la vieille route 11 reliant le hameau de Guénette au centre local de Lac-Saguay.
- Le chemin Poulin reliant le lac François au chemin de la vieille route 11 situé dans la municipalité de Lac-Saguay.
- Le chemin du Pérodeau et le chemin du Progrès, reliant les centres locaux de Lac-Saint-Paul et Val-Viger.
- Le chemin des Quatre Fourches reliant le centre local de Chute-Saint-Philippe à la route 311, dans la municipalité de Beaux-Rivages. Ce chemin constitue une alternative au transport lourd qui s'effectue sur la route 311.
- Le chemin situé à l'est de la rivière Rouge reliant le centre local de L'Ascension au sous-centre régional, L'Annonciation. Ce chemin constitue une alternative au transport lourd qui s'effectue sur la route 321 nord.
- Le chemin du lac Lynch reliant les centres locaux de L'Ascension et de La Macaza via le lac Lynch et le lac Chaud.
- Le chemin Tour du Lac, situé sur la rive ouest du lac Nominingue, reliant le centre local de Lac-Nominingue à la route 117.
- Le chemin des Faucons reliant la route 321 sud, dans la municipalité de Lac-Nominingue à la municipalité de La Minerve, située dans la M.R.C. des Laurentides.
- Le chemin du lac Caché reliant ledit lac et le Parc du Mont-Tremblant (entrée La Cachée) au village de la municipalité de Labelle situé dans la M.R.C. des Laurentides.

7.2.3 Les chemins d'accès aux ressources

La M.R.C. comporte de vastes territoires forestiers. Ces territoires sont desservis par les chemins forestiers permettant d'acheminer la matière ligneuse vers les lieux de transformation. Ces chemins forestiers permettent également de nombreuses activités liées à la chasse, la pêche et le tourisme grande nature. Ils doivent être considérés importants au sens de l'article 5 de la L.A.U. Ces axes routiers prennent naissance dans les centres locaux limitrophes aux pôles forestiers identifiés dans le plan d'organisation spatiale (*annexe 1*). Ces centres locaux sont les suivants:

- Ferme-Neuve
- Sainte-Anne-du-Lac
- Lac-Saint-Paul
- Sainte-Véronique
- L'Ascension
- La Macaza (*à partir de l'entrée de la Réserve faunique Rouge-Matawin*)
- Kiamika
- Notre-Dame-du-Laus
- Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles

Le tracé des chemins d'accès aux ressources est illustré sur le plan du réseau routier de la M.R.C. apparaissant à l'annexe 4. Contrairement au réseau routier supérieur de la M.R.C., le réseau routier d'accès aux ressources des grandes terres publiques est appelé à se modifier selon l'exploitation des ressources.

7.2.4 Le parc linéaire le P'tit train du Nord, section Antoine-Labelle

En 1990, le Canadien Pacifique, propriétaire de la ligne ferroviaire Saint-Jérôme/Mont-Laurier, abandonnait de façon définitive l'exploitation du célèbre « P'tit train du Nord ». Afin de redonner un rôle structurant à cet important équipement régional, le gouvernement du Québec a acquis l'emprise du chemin de fer et l'a confiée aux quatre M.R.C. concernées (M.R.C. Rivière-du-Nord, M.R.C. des Pays-d'en-Haut, M.R.C. des Laurentides et M.R.C. d'Antoine-Labelle). La M.R.C. d'Antoine-Labelle est ainsi détentrice d'un bail d'une durée de 60 ans (1994-2054) de l'ancienne emprise du C.P. dans le but spécifique d'y aménager et d'y maintenir un complexe récréo-touristique.

Chacune des quatre M.R.C. y a réalisé un parc linéaire totalisant deux cents kilomètres. Le parc est consacré à la randonnée pédestre et à la pratique du vélo en période estivale. Il a d'ailleurs été désigné comme faisant partie de la route verte mise de l'avant par le ministère des Transports et Vélo-Québec. En période hivernale, il est utilisé à des fins de ski de randonnée de Saint-Jérôme à Sainte-Agathe-des-Monts et à des fins de motoneige jusqu'à Mont-Laurier. Cette dernière section de 155 kilomètres est aussi désignée « sentier national » par la Fédération des clubs de motoneige du Québec.

Le parc linéaire doit donc être considéré comme faisant partie du réseau routier de la M.R.C. d'Antoine-Labelle. Nous exposerons, plus loin, les principes régionaux d'aménagement retenus pour le parc linéaire.

7.2.5 Le transport adapté

Le territoire est partiellement desservi sur un système de transport collectif pour les personnes âgées et les handicapés. Ce système de transport est géré par la Corporation de transport de la région de Mont-Laurier. Cet organisme sans but lucratif est financé à 75% par le ministère des Transports du Québec. Il y a six municipalités membres, soit:

- Mont-Laurier
- Des Ruisseaux
- Ferme-Neuve
- Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles
- Notre-Dame-de-Pontmain
- Lac-Saguay

De telles initiatives contribuent grandement au maintien des personnes âgées ou handicapées dans leur milieu. La M.R.C. encourage ce type de transport et, à cet égard, l'objectif spécifique suivant est adopté:

[36] Que l'on favorise le développement du transport collectif adapté pour les personnes âgées et/ou handicapées sur l'ensemble du territoire municipalisé de la M.R.C.

7.2.6 Les autres modes de transport des personnes

L'organisation du transport terrestre de la M.R.C. comporte également les autres modes de transport des personnes ci-dessous décrits. Ces données sont tirées du document intitulé: « Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspective », réalisé par le ministère des Transports¹

Le transport scolaire

Le transport scolaire est assumé par les deux commissions scolaires du territoire, soit la Commission scolaire Pierre-Neveu qui dessert 21 des 22 municipalités de la M.R.C. et la Commission scolaire de la Vallée-de-la-Lièvre qui dessert la municipalité de Notre-Dame-du-Laus. Pour assurer le service, la Commission scolaire Pierre-Neveu a recours (année scolaire 1997-98) à 32 transporteurs pour un total de 68 autobus et neuf (9) berlines. Le coût total s'établit annuellement à environ 3 500 000,00\$. Pour desservir la municipalité de Notre-Dame-du-Laus, la commission scolaire de la Vallée de la Lièvre a recours à un transporteur utilisant six autobus. Le coût total s'établit à environ 260 000,00\$. Mentionnons ici, qu'en vertu du nouveau découpage des commissions scolaires, la municipalité de Notre-Dame-du-Laus sera desservie par la Commission scolaire Pierre-Neveu, à partir du 1^{er} juillet 1998.

Le transport par taxi

En 1993, le territoire de la M.R.C. comptait 21 taxis appartenant à 17 propriétaires et opérés par 70 chauffeurs.

Le transport interurbain par autocar

Le transport interurbain par autocar comporte une seule ligne spécifique au territoire de la M.R.C. Elle s'étend de Montréal à Ferme-Neuve. Le territoire est également traversé par la ligne qui dessert l'Abitibi (Montréal/Rouyn). Aucune ligne ne dessert les municipalités situées le long de la route 309 au sud de Mont-Laurier. Aussi, aucun lien direct avec la région de l'Outaouais n'est possible, les passagers doivent transiter par Grand-Remous.

¹ Groupe de travail sur l'intégration des modes de transport terrestre des personnes, Direction du transport terrestre des personnes, M.T.Q., Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspective, 481 pages, Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada 1996, ISBN 2-550-30066-1.

Le transport en commun suburbain

La M.R.C. ne comporte aucun transport en commun suburbain.

7.2.7 Les objectifs spécifiques

La M.R.C. retient les objectifs spécifiques suivants à l'égard des composantes de l'organisation du transport terrestre:

- [37] **L'ensemble des infrastructures et des équipements décrits aux points 7.2.1, 7.2.2, 7.2.3 et 7.2.4 et illustrés au plan du réseau routier de la M.R.C. sont considérés importants au sens de l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.Q., chap. A-19.1).**
- [38] **Les axes desservis par les infrastructures et les équipements de transport terrestre reconnus comme importants doivent être maintenus.**

7.3 Les axes routiers à développer

Nous avons déjà reconnu, dans l'organisation spatiale, que la localisation du réseau routier liant les divers pôles d'activités de la M.R.C. est adéquate. Un nouveau lien serait toutefois souhaitable entre le pôle récréatif que constituent les installations du Mont-Tremblant, situé dans la M.R.C. des Laurentides et la vallée de la Rouge. Ce lien potentiel transiterait dans la municipalité de La Macaza via le lac Clair et l'accueil du lac Caché du Parc du Mont-Tremblant pour ensuite rejoindre les équipements récréatifs du Mont-Tremblant en longeant le lac du même nom. (*voir carte du réseau routier, annexe 4*). Le développement de ce lien permettrait aussi d'établir un circuit de retour par L'Annonciation via la route 117 en direction de Labelle. Outre ce lien, nous ne prévoyons pas, dans un horizon de 5 ans, l'émergence de pôles d'activités suffisamment importants pour justifier l'ouverture de nouveaux axes de transport.

7.4 Les améliorations nécessaires aux infrastructures et équipements de transport terrestre

7.4.1 La route 117

L'efficacité, la sécurité et le confort de circulation de la route 117 sont, depuis longtemps, remis en question. Les embouteillages chroniques de fin de semaine aux villages de Labelle et de L'Annonciation, l'apport de plus en plus important du transport lourd et le nombre grandissant d'accidents commandent une restructuration complète de cette infrastructure. Depuis toujours, la M.R.C. revendique que la route 117 soit transformée en boulevard routier et que les villages de Labelle et de L'Annonciation soient contournés.

Dans l'avis gouvernemental sur le premier schéma d'aménagement révisé, le ministère des Transports ne préconise pas la transformation de la route 117 en boulevard routier. Il suggère plutôt l'aménagement de voies de dépassement et l'amélioration de la sécurité aux intersections sur l'ensemble de la route 117. Le conseil de la M.R.C. a exprimé son désaccord avec une telle proposition (résolution MRC-CC-2859-03-91). Le ministère des Transport du Québec a toutefois confié à une firme spécialisée le mandat de réaliser une étude d'opportunité permettant d'approfondir la problématique de la route 117 et de proposer des avenues de solution. Un dépôt est attendu pour l'été 1998.

En ce qui a trait au projet de contournement de L'Annonciation, le ministère des Transports du Québec a réactivé le dossier à l'automne 1995. L'étude de justification a été réalisée en mai 1996 et transmise à nos bureaux au mois de décembre suivant. Parmi les solutions envisagées, celle du contournement à deux voies s'est avérée la plus efficace économiquement et globalement. Cette solution ne prévoyait cependant pas de voie d'accès entre la voie de contournement et la montée Marois, permettant au trafic lourd de transit d'accéder au chemin reliant L'Annonciation et La Macaza. Ce dernier chemin est utilisé afin d'acheminer la matière première en provenance des forêts publiques et privées de la M.R.C. d'Antoine-Labelle et de la forêt privée de la M.R.C. de la Vallée-de-la-Gatineau vers l'usine de panneaux Forex Saint-Michel, située à Saint-Michel-des-Saints. Il est de plus utilisé afin d'acheminer le bois récolté dans l'aire commune 61-02 vers les usines de transformation. Il est désigné « route de transit » par le réseau de camionnage du ministère des Transports.

Selon le mémoire² présenté au ministère des Transports du Québec, en février 1995, par le Centre de services aux réseaux d'entreprises du secteur forestier, le chemin reliant L'Annonciation à La Macaza supporte, pour la seule activité forestière, 15 600 passages de camions lourds. Sans la voie d'accès à la montée Marois, cette circulation de camion lourd devra nécessairement traverser le centre villageois de L'Annonciation. En excluant les fins de semaine et la période de dégel, le trafic quotidien sur la rue principale, pour la seule activité forestière, sera de 80 fardiens. Dans de telles conditions, le ministère des Transports du Québec n'aura d'autre choix que de conserver à sa charge, en plus de la voie de contournement, l'actuelle route 117 traversant l'agglomération de L'Annonciation puisqu'elle supportera toujours une circulation de transit. L'absence de voie d'accès à la montée Marois aurait également pour effet de réduire considérablement les effets positifs de la voie de contournement sur la sécurité et l'environnement sonore et visuel du village.

Devant ce constat et à la suite des demandes du milieu, le ministère des Transports du Québec a ajouté, au projet de voie de déviation de L'Annonciation, une troisième voie d'accès par la montée Marois. Elle a été considérée dans l'étude d'impact qui a suivi l'étude de justification. Les conclusions de l'étude d'impact sont attendues pour la fin de l'année 1998. Elles seront, par la suite, transmises au ministère de l'Environnement et de la Faune. L'acquisition des terrains est prévue pour 2001 et l'on espère débiter les travaux vers l'an 2002.

De manière à répondre aux problématiques exprimées, la M.R.C. formule les objectifs spécifiques suivants:

- [39] **Qu'à terme, la route 117 soit transformée en boulevard routier (4 voies) de Labelle jusqu'à la limite ouest de la M.R.C. d'Antoine-Labelle.**
- [40] **Que les centres locaux de Labelle et de L'Annonciation soient contournés par des voies de déviation afin de préserver la fluidité de la circulation.**
- [41] **Que la voie de déviation de L'Annonciation soit pourvue de trois (3) intersections donnant accès à l'agglomération par le sud, le nord et par la montée Marois.**

² Centre de services aux réseaux d'entreprises du secteur forestier, L'impact de l'application de la proposition du ministère des Transports concernant la classification du réseau de camionnage sur l'industrie forestière et le développement économique de la M.R.C. d'Antoine-Labelle, Février 1995, 16 pages.

[42] **(abrogé, article 4.2, règlement numéro 237)**

La construction des voies de contournement et du boulevard routier oblige la réalisation de nombreuses études et travaux préparatoires qui entraînent des délais d'exécution de plusieurs années. Plusieurs problématiques rencontrées sur la route 117 ne peuvent attendre ces délais. Une consultation réalisée auprès des municipalités et des bureaux de la Sûreté du Québec de Mont-Laurier et de Labelle nous amène à formuler les objectifs spécifiques suivants:

[43] **Tout en maintenant les projets de contournement de Labelle et de L'Annonciation et de la transformation de la route 117 en boulevard routier, que le ministère des Transports procède à court terme aux travaux correctifs de sécurité et d'amélioration nécessaires à la route 117 et plus spécifiquement aux travaux suivants:**

- **Construction d'une voie d'évitement à la jonction de l'accès du site d'enfouissement sanitaire de la Vallée de la Rouge (lots 4 et 5 du rang Ouest de la Rivière Rouge, canton de Marchand).**
- **Construction d'une voie d'évitement à la jonction de la montée du lac Castor et de la route 117 (lot 35 du rang Sud-Ouest de la rivière Rouge du canton de Marchand).**
- **Correction de la courbe située sur les lots 15 et 16 du rang Sud-Ouest de la rivière Rouge du canton de Marchand.**
- **Construction d'une voie d'évitement à la jonction de la montée du lac Marsan (lot 30 du rang Sud-Ouest de la Rivière Rouge du canton de Marchand).**
- **Amélioration de l'intersection de la route 321 Sud et de la route 117.**
- **Construction d'une voie d'évitement du côté nord à la jonction de la route reliant la municipalité de Lac-Saguay au village de Lac-Nominingue (lot 7 du rang II du canton de Boyer).**

7.4.1.0 Le plan d'aménagement du corridor routier, section Marchand-L'Annonciation

La planification d'une voie de contournement de ce périmètre urbain conjoint est prévue depuis plusieurs années.

La route 117 est une voie de circulation nationale qui traverse le Québec, d'Est en Ouest, reliant l'Abitibi-Témiscamingue à la région de Montréal.

La circulation dans le périmètre urbain est dense, lente et il se forme des problèmes fréquents de congestion.

Lors de la période de revision du schéma d'aménagement révisé (1995-1996) les divers choix n'étaient pas arrêtés quant aux solutions à apporter. Au cours de la période 1999-2001, un tracé a été retenu auquel la municipalité de L'Annonciation a acquiescé, ce tracé implique notamment que l'accès de la montée Marois, soit une voie réservée au trafic léger et que le trafic lourd utilise l'entrée Sud pour accéder à la route collectrice en direction de La Macaza.

La voie de contournement proposée créera une pression favorisant la relocalisation d'établissements commerciaux et l'ouverture de nouveaux établissements souhaitant profiter des nouvelles opportunités.

La perte de visibilité est significative pour plusieurs commerces artériels.

Le plan d'aménagement du corridor routier vise le tronçon situé entre les lignes de transmission hydro-électriques au Sud jusqu'à la rivière Nominingue, au Nord. La voie de contournement bénéficiera de servitudes de nonaccès des propriétés riveraines, de la sorte que la démarche de planification vise le tracé de la route 117 actuelle soit environ 3 kilomètres au Nord et autant au Sud. Cette section coïncide avec les limites de l'affectation « Péri-urbaine » du schéma d'aménagement révisé.

Suite à concertation, le schéma d'aménagement révisé propose l'objectif suivant :

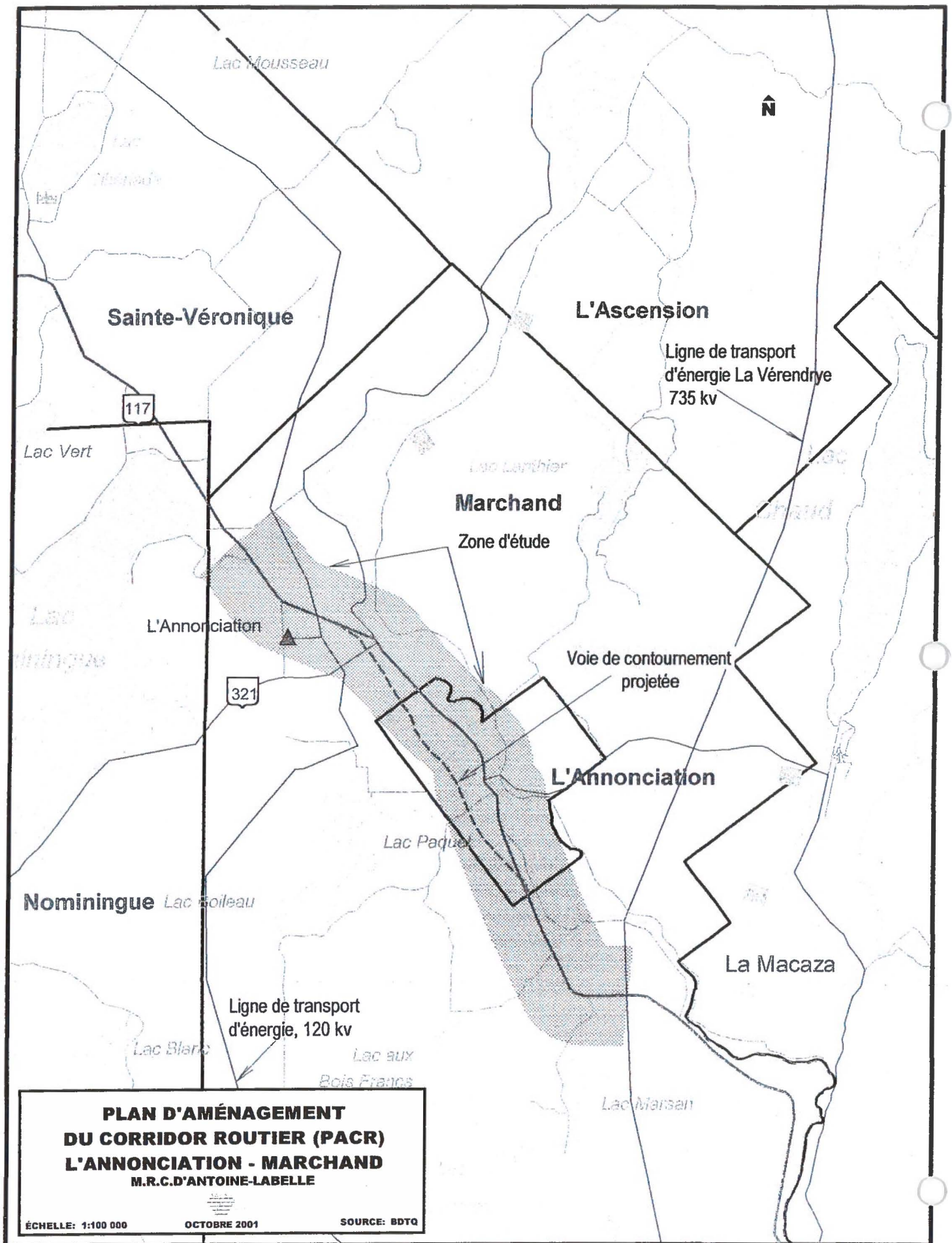
[42a] Que les municipalités de Marchand et L'Annonciation adoptent des mesures particulières afin de diriger prioritairement dans le périmètre urbain les fonctions commerciales génératrices d'achalandage important.

Au-delà des diverses mesures déjà prévues, la municipalité doit limiter la présence de commerces artériels sur le secteur identifiés au Plan d'aménagement du corridor routier en ne les autorisant qu'à certains endroits. De plus, la municipalité doit prévoir des normes d'accès particulières aux terrains commerciaux qui assureront la fonctionnalité et la sécurité du corridor routier.

Dans ce secteur, les terrains ne pourront avoir un accès à la route 117 en traversant le parc linéaire.

Lors d'éventuelles modifications des instruments d'urbanisme visant ce secteur, la municipalité doit consulter le MTQ.

(modifié, article 4, règlement numéro 237)



**PLAN D'AMÉNAGEMENT
DU CORRIDOR ROUTIER (PACR)
L'ANNONCIATION - MARCHAND
M.R.C.D'ANTOINE-LABELLE**

ÉCHELLE: 1:100 000

OCTOBRE 2001

SOURCE: BDTQ

7.4.2 La route 309

Comme nous l'avons souligné, la route 309 est de plus en plus sollicitée par le transport lourd. Un comptage effectué en 1993 par le ministère des Transports établit que la part du transport lourd représente 20% de la circulation totale de la route 309. À titre comparatif, ce pourcentage n'est que de 8% pour la route 105 située dans le même axe que la 309 dans la M.R.C. de la Vallée-de-la-Gatineau.

La route 309 ne compte que de rares voies de dépassement et présente à maints endroits une déformation de plus en plus marquée. Des travaux d'amélioration de la section comprise entre Mont-Laurier et le sous-centre régionale de Ferme-Neuve ont été entrepris en 1997. La fin des travaux est prévue pour 1998.

La M.R.C. formule donc les objectifs spécifiques suivants:

- [44] **Que le ministère des Transports procède à la construction de voies lentes sur la route 309 permettant le dépassement des véhicules lourds.**
- [45] **Que le ministère des Transports procède aux correctifs nécessaires à la structure de la route 309 en priorisant le tronçon Ferme-Neuve/Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles.**

(La page est suivante est la page 157)

- [46] **Que le ministère des Transports procède aux correctifs nécessaires à la sécurisation de la route 309 dans la section traversant le village de Notre-Dame-du-Laus et qu'il procède à la réfection du drainage et au revêtement bitumineux.**
- [47] **Que le ministère des Transports procède au réaménagement géométrique de l'intersection de la route 309 et chemin du lac des Iles.**

7.4.3 Le réseau collecteur

Il n'y a pas de grande problématique entourant le réseau collecteur. Cependant, plusieurs correctifs doivent y être apportés. La M.R.C. formule l'objectif spécifique suivant:

- [48] **Que les correctifs ci-dessous mentionnés soient apportés par le ministère des Transports au réseau collecteur:**

Route 311

- **Procéder à la correction de la courbe et du profil longitudinal à l'entrée nord du centre local de Lac-Saint-Paul et procéder à la construction des égouts pluviaux pour la section de la route traversant le village.**
- **Procéder aux correctifs nécessaires pour le transport lourd à l'intersection de la route 311 et du chemin du Pérodeau dans le centre local de Lac-Saint-Paul.**
- **Procéder au pavage des accotements des courbes situées dans la municipalité de Beaux-Rivages au Nord-Est du lac Gauvin (lots 17 à 22 du rang G du canton de Campbell).**
- **Procéder aux correctifs nécessaires à la structure de la route sur les lots 49 et 50 du rang 7 du canton de Kiamika.**
- **Procéder à la correction de la courbe et du profil longitudinal à l'entrée Nord-Est du village de Kiamika.**
- **Procéder à la correction des deux courbes à la sortie et à l'entrée du pont du village de Chute-Saint-Philippe.**

Route 321 Sud

- Procéder aux correctifs nécessaires à la structure de la route.
- Procéder à la correction de la courbe à l'intersection de la rue des Faucons (lot 33 du rang III du canton de Loranger).

Route reliant le village de La Macaza à celui de Labelle

- Procéder à la correction de la courbe sous le pont du parc linéaire Le P'tit train du Nord, section Antoine-Labelle (lot 15 du rang Est de la rivière Rouge, canton de Marchand) et procéder au réaménagement et au revêtement bitumineux sur gravier de la section comprise dans la municipalité de La Macaza.

Route reliant Mont-Saint-Michel et Parent

- Procéder à la réfection du drainage et de la route sur le territoire de la municipalité de Mont-Saint-Michel.
- Poursuivre les travaux de réfection générale sur l'ensemble de la route : drainage, correction de courbe, structure de la route.

7.4.4 Chemin d'accès aux ressources à la charge du ministère des Transports du Québec

L'objectif spécifique relatif au seul chemin d'accès aux ressources à la charge du ministère des transports du Québec est le suivant:

- [49] Procéder au contournement de la route d'accès aux ressources de La Macaza à Saint-Michel-des-Saints de manière à éviter le passage le long du lac Macaza.

7.5 Le transport lourd

À l'automne 1994, le ministère des Transports a amorcé la réalisation d'un réseau de camionnage pour l'ensemble du Québec. Cet exercice avait comme objectif de diriger les véhicules lourds sur un réseau routier plus approprié, de faciliter le contrôle routier, de permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation des véhicules lourds et, enfin, de permettre au Ministère et aux municipalités de cibler d'avantage leurs interventions.

La pierre angulaire de ce projet consiste en la production d'une carte routière de camionnage qui classe en trois catégories le réseau sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Les trois grandes catégories sont les suivantes:

- **Route de transit (vert)**
Route dont l'accès est autorisé à tous les véhicules lourds. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds. Le trafic lourd est dirigé prioritairement sur ce réseau.
- **Route restreinte (jaune)**
Route dont l'accès est autorisé à tous les véhicules lourds. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.
- **Routes interdites (rouge)**
Routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour des fins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.

En mars 1995, la M.R.C. présentait un mémoire sur la première version du réseau de camionnage que proposait le ministère des Transports. Suite à ce mémoire, le Bureau régional de Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports a revu le réseau de camionnage. Ce dernier est présenté à la carte apparaissant à la page 161. La M.R.C. est en accord avec ce réseau de camionnage.

L'un des objectifs que sous-tend le réseau de camionnage est de permettre au ministère des Transports de cibler les interventions visant à améliorer le niveau de service des routes les plus utilisées. Considérant cet objectif, nous sommes en droit de nous demander:

Qu'advient-il des routes classées restreintes ou interdites? Quel en sera le niveau d'entretien? Est-ce que les ouvrages d'art qui devront éventuellement être remplacés le seront par des structures pouvant supporter les mêmes charges? Y aura-t-il, dans l'avenir, des limitations plus sévères encadrant le transport lourd sur ces routes?

Si tel est le cas, notre M.R.C. se verra fortement défavorisée. En effet, plusieurs de nos industries se situent sur les routes à vocation restreinte ou interdite. Leur compétitivité est directement associée à l'efficacité du transport lourd inhérent à leurs activités.

La M.R.C. d'Antoine-Labelle est en accord avec les objectifs poursuivis par le réseau de camionnage mis en place par le ministère des Transports mais l'atteinte de ces objectifs ne doit pas se faire au détriment de notre région. La M.R.C. retient l'objectif spécifique suivant:

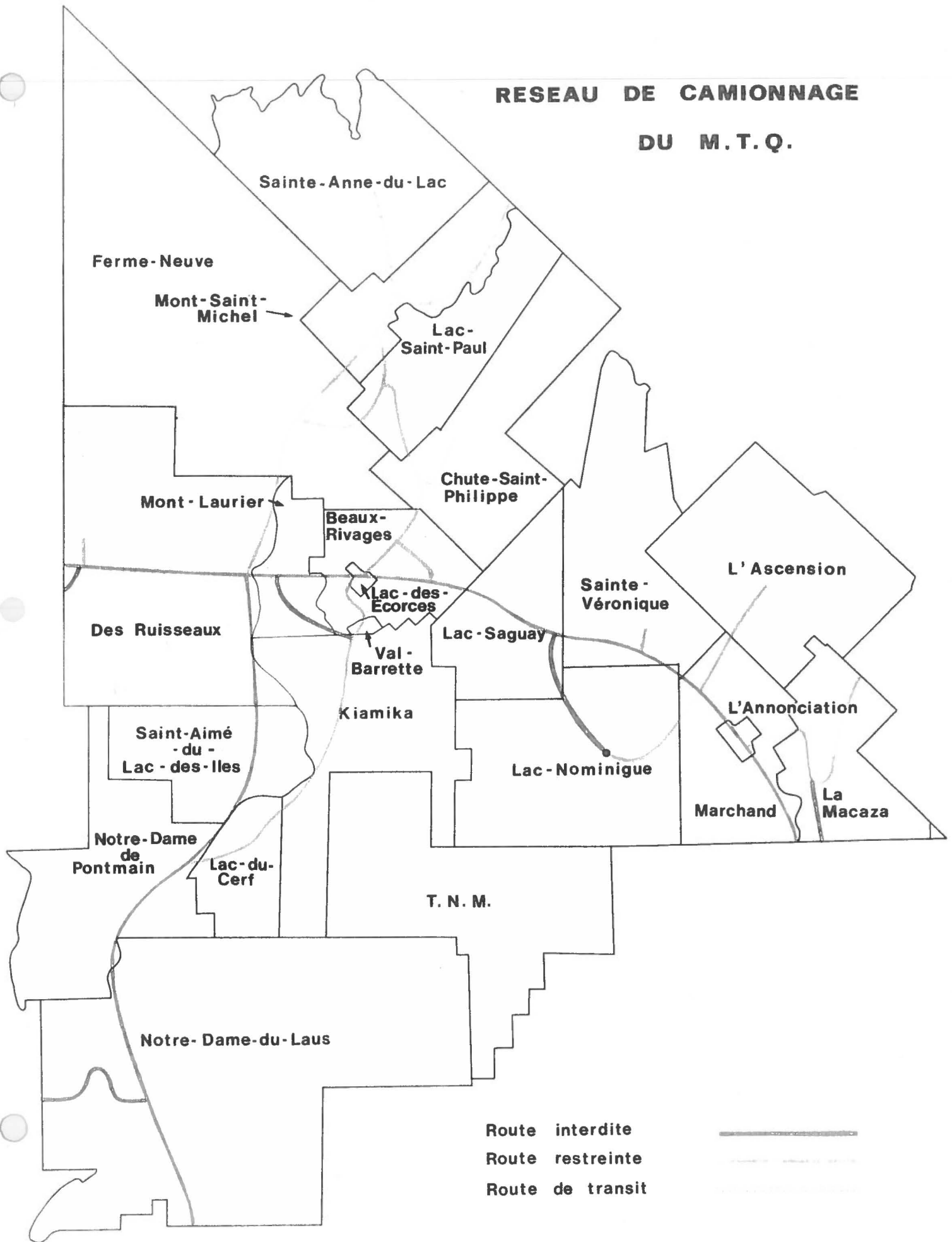
[50] Que le ministère des Transports s'assure que les routes classées « restreintes » ou « interdites » par son réseau de camionnage demeurent efficaces, que les ouvrages d'art s'y retrouvant supportent les mêmes charges que sur le réseau de transit et qu'aucune limitation supplémentaire ne vienne affecter de différentes façons le transport lourd.

Certaines municipalités entretiennent plusieurs chemins d'accès aux ressources où s'effectue un important transport lourd. Ces chemins nécessitent un entretien coûteux qui doit être assumé par ces municipalités. Les sommes allouées et les critères d'accès au programme d'assistance financière mis en place lors du transfert de gestion du réseau routier ne sont pas adéquats pour assurer l'entretien de ces chemins. La M.R.C. formule, à cet effet, l'objectif spécifique suivant:

[51] Que le ministère des Transports revoie le financement et les critères d'accès au programme d'assistance financière pour les chemins d'accès aux ressources sous la gestion des municipalités locales.

Tel que nous l'avons déjà mentionné dans le chapitre de l'organisation spatiale, les deux pôles forestiers identifiés supportent à la fois des activités récréatives et d'exploitation de la ressource. Ces deux activités nécessitent la cohabitation sur le réseau routier de la circulation du transport lourd ainsi que celle engendrée par les touristes et villégiateurs. Cette cohabitation devient particulièrement problématique lors des périodes de grande affluence de la clientèle touristique. Les chemins d'accès aux ressources ne comportent pas les mêmes standards de construction et de sécurité que le réseau routier normalement utilisé à la fois par les automobilistes et le transport lourd. Aussi, la M.R.C. entend suivre de près l'évolution de cette problématique. Au besoin, elle verra à concilier, cas par cas, les intérêts divergents par la concertation des intervenants.

RESEAU DE CAMIONNAGE DU M.T.Q.



7.6 Les voies de circulation générant des contraintes majeures

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.Q., Chap. A-19.1, art. 5.5) prévoit que le schéma d'aménagement doit obligatoirement déterminer « les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu, fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général ».

La principale perturbation soulevée par les voies de circulation est le niveau de bruit qu'elles produisent. Les activités résidentielles, institutionnelles et récréatives sont considérées comme étant sensibles au bruit. La Société canadienne d'hypothèque et de logement considère qu'un environnement sonore de 55dBA est une norme maximale à ne pas dépasser pour ces zones sensibles.

Selon des données obtenus du ministère des Transports, les routes 117 et 309 présentent un climat sonore élevé. L'isophone³ 55 dBCA serait situé, pour la route 117, de 85 à 140 mètres de la ligne médiane de cette route. Pour la section de la route 309, comprise entre Notre-Dame-de-Pontmain et Mont-Laurier, le même isophone serait situé à 80 mètres de la ligne médiane. Il est important de mentionner ici que ces données ne sont valables que pour des vitesses de 90 km/heure et qu'elles sont basées sur un modèle mathématique. Aucune mesure n'a été prise sur le terrain. Aussi, ces données ne tiennent pas compte des obstacles pouvant constituer des barrières au bruit. Il n'en demeure pas moins que ces données permettent de constater un climat sonore élevé en bordure de ces infrastructures et plus particulièrement en bordure de la route 117.

Tel que mentionné plus haut, les activités sensibles au bruit sont les institutions, les résidences et la récréation. Des mesures doivent être prises pour éviter une multiplication de ces activités en bordure immédiate des axes problématiques. La répartition des activités prévues au chapitre 3 interdit déjà les institutions hors des périmètres d'urbanisation. Il n'a donc pas lieu de développer davantage de mesures à leur égard.

En ce qui trait aux résidences et aux activités de récréations intensives, une marge de recul avant minimale est exigée hors des périmètres d'urbanisation (*articles 10.10.5 et 10.10.6 du document complémentaire*). Ces marges sont les suivantes:

³ Un isophone est défini comme étant une courbe unissant les points d'un même niveau de bruit.

45 mètres en bordure de la route 117

25 mètres en bordure de la section de route comprise entre la limite Sud du périmètre d'urbanisation de Ferme-Neuve et la limite Sud de la M.R.C.

Ces marges de recul sont calculées à partir de la limite extérieure de l'emprise. Des mesures d'exemption sont prévues pour les terrains existants et pour les bâtiments d'accueil et de service des activités récréatives situés en bordure de la route 117.

Ces mesures permettent de répondre à la contrainte que représentent les deux principaux axes routiers de la M.R.C. hors des périmètres d'urbanisation. Cependant, la problématique de la circulation des véhicules lourds sur la route 309, à travers la ville de Mont-Laurier et les périmètres d'urbanisation de Ferme-Neuve, Notre-Dame-de-Pontmain et plus particulièrement de Notre-Dame-du-Laus demeure entière. Elle a été maintes fois soulevée dans le cadre des consultations préalables à l'adoption du document sur les objets de révision du schéma d'aménagement. Cette problématique est complexe et devra faire l'objet d'étude spécifique. Nous avons déjà revendiqué des travaux de sécurisation à travers le village de Notre-Dame-du-Laus. La ville de Mont-Laurier a aussi manifesté son intention d'étudier un tracé alternatif en collaboration avec le ministère des Transports. Pour ce qui est du traitement proprement dit de l'ensemble du dossier, nous identifions les étapes à venir à travers le plan d'action qui accompagne le présent schéma. Le ministère des Transports sera sollicité pour travailler au solutionnement de cette problématique.

La M.R.C. formule l'objectif spécifique suivant à l'égard des voies de circulation générant des contraintes:

- [52] **Que la route 117 et la section de la route 309, comprise entre la limite Sud du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Ferme-Neuve et la limite Sud de la M.R.C. d'Antoine-Labelle soient considérées à titre de voies de circulation dont la présence fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique et de bien-être général.**

7.7 La gestion des corridors routiers

Le développement urbain en bordure des grands axes routiers du Québec est lourd de conséquences. Il entraîne à la fois une détérioration de la sécurité sur les routes, de la qualité de vie des milieux traversés et de la fluidité de la circulation. Le territoire de la M.R.C. n'échappe pas à cette problématique. Les axes affectés sont la route 117 et, dans une moindre mesure, la route 309. Dans la synthèse provinciale des travaux en atelier consacrée à la gestion des corridors routiers, l'ensemble des tronçons de la route 117 traversant le territoire de la M.R.C. a été identifié soit comme représentant des problèmes de fonctionnement, soit constituant des problèmes dus au camionnage de transit ou, soit encore, nécessitant une attention particulière pour demeurer fonctionnelle. En ce qui a trait à la route 309, elle a été identifiée comme présentant des problèmes dus au camionnage de transit de Mont-Laurier jusqu'à la limite sud de la M.R.C. A ce constat, s'ajoutent des problèmes de fonctionnement dans les sections traversant les sous-centres régionaux de Ferme-Neuve et de Notre-Dame-du-Laus et du centre régional de Mont-Laurier.

Ces deux grands axes routiers se transforment graduellement en boulevard commercial. Malheureusement, ce développement s'effectue sans réel souci d'aménagement. La prolifération d'enseignes, la non-signalisation des accès véhiculaires et l'absence d'aménagement paysager en sont les éléments les plus marquants. Cette problématique est d'autant plus importante pour la M.R.C. d'Antoine-Labelle puisque les routes 117 et 309 sont les deux principaux axes de pénétration touristique. Elles représentent les premières images que retiendra le visiteur. Considérant qu'une part importante de notre économie est basée sur le tourisme, il est primordial de s'assurer d'un environnement visuel soigné en bordure de ces axes.

Mais l'aspect visuel n'est qu'un volet de ce lourd constat. En effet, ce développement longitudinal sur ces grands axes de transport amène une circulation locale accrue qui entre en conflit avec la circulation de transit. Cette situation allonge le temps d'accès au territoire et isole la région en raison de sa difficulté d'accès et de l'inconfort qu'elle occasionne à la circulation. Les routes 117 et 309 sont les deux axes du territoire où il est primordial de maintenir une mobilité et une vitesse élevée.

Conscient des enjeux en cause, le ministère des Transports rendait obligatoire en avril 1993, l'obtention d'une autorisation pour la construction d'un accès à une route sous sa responsabilité. Il en déterminait la localisation et les exigences de construction. Cette procédure n'a pas eu d'impact réel sur le territoire de la M.R.C. puisque plusieurs remblayages systématiques des accotements et fossés continuent d'être exécutés par des propriétaires riverains.

Le Ministère a également entrepris un important processus de sensibilisation et de concertation des intervenants municipaux et régionaux. Le Ministère doit également déposer sous peu une politique relative à la gestion des corridors routiers. La M.R.C. est en accord avec les démarches entreprises mais rappelle que le milieu municipal ne doit pas être le seul acteur dans la protection des corridors routiers.

Bien que la politique ne soit pas encore connue, la M.R.C. propose déjà plusieurs moyens pour répondre à la problématique des corridors routiers. La détermination des grandes affectations et des périmètres d'urbanisation a été établie en tenant compte de cette problématique (Nous référons le lecteur aux chapitres 3 et 4). À cette répartition des activités soucieuse de la problématique de la gestion des corridors routiers, d'autres moyens sont mis en oeuvre pour améliorer ou, à tout le moins, préserver la fluidité des routes du réseau supérieur. Dans un premier temps, les mesures réglementaires qui suivent sont incluses au document complémentaire:

- L'avis du ministère des Transports relatif aux accès sur les chemins appartenant au réseau supérieur identifiés à l'annexe 4 devra être déposé lors des demandes de permis et certificats suivants:
 - Tout permis de construction d'un nouveau bâtiment et tout certificat de changement d'usage dont l'accès se fera directement à partir d'un chemin appartenant au réseau supérieur.
 - Tout permis de lotissement relatif à tout projet comprenant dix (10) terrains et plus, situés à moins de 250 mètres de l'emprise d'un chemin appartenant au réseau routier supérieur.
 - Tout permis de lotissement relatif à tout projet de subdivision d'un terrain dont l'accès éventuel se fera directement à partir d'un chemin appartenant au réseau supérieur.

- Les municipalités affectées par les routes 117 et 309 devront développer un cadre réglementaire relatif à l'aménagement des cours avant, aux accès véhiculaires, aux marges de recul en bordure de la route 117, aux enseignes et aux panneaux-réclames et, enfin, aux délais de réalisation des aménagements (article 10.11 du document complémentaire).
- Un frontage minimal de 150 mètres est exigé pour tout terrain adjacent à la route 117 et situé hors des périmètres d'urbanisation (*article 10.1.6 du document complémentaire*).

Dans un second temps, la M.R.C. adopte les objectifs spécifiques suivants:

- [53] **Que la protection des corridors routiers s'effectue en partenariat entre le milieu municipal et le ministère des Transports.**
- [54] **Que toutes les municipalités en bordure de la route 117 et de la route 309 tiennent compte de la gestion des corridors routiers et en traitent spécifiquement dans leur plan d'urbanisme.**
- [55] **Dans le cadre de la mise en oeuvre du schéma d'aménagement révisé, que soit limitée l'extension des périmètres urbains en bordure des routes 117 et 309.**
- [56] **Que les municipalités limitent à des zones restreintes l'implantation des industries, des commerces non artériels et des maisons mobiles en bordure des routes 117 et 309.**
- [57] **Dans les affectations Urbaine centrale, Urbaine extensive, Péri-urbaine et Récréative, prévues au plan des grandes affectations, que les municipalités identifient, dans leur plan d'urbanisme, à titre de principale voie de circulation, le tracé projeté de tout nouveau chemin traversant ou se raccordant aux routes 117 et 309.**

Dans un troisième temps, le plan d'action accompagnant le présent schéma d'aménagement préconise la réalisation d'un plan d'aménagement du corridor routier pour la section de la route 117 comprise dans le secteur Mont-Laurier et Des Ruisseaux. Une telle intervention est nécessaire, compte tenu que les mesures mentionnées plus haut seront insuffisantes pour cette section de la route 117 qui présente déjà un fort taux d'urbanisation. Un plan d'aménagement du corridor routier est aussi prévu pour la section de la route 117, située en amont et en aval de la voie de déviation prévue à L'Annonciation. Ce second plan est nécessaire, compte tenu de la pression de développement que subira ces deux secteurs avec le projet de déviation. Il aura pour objet de s'assurer d'un aménagement respectueux de la fonction de voie de transit que constitue la route 117.

Ces plans doivent être préparés en concertation entre le ministère des Transports du Québec, la M.R.C. d'Antoine-Labelle et les municipalités concernées.

7.8 La circulation des véhicules hors-route

Le territoire de la M.R.C. est de plus en plus fréquenté par les adeptes de la motoneige et des véhicules tout-terrain. De nombreux sentiers se sont développés ces dernières années et des associations se sont formées. La M.R.C. a d'ailleurs participé à ce développement par l'aménagement du parc linéaire consacré à la pratique de la motoneige en période hivernale. Plusieurs pourvoyeurs ont également investi dans les infrastructures nécessaires à l'accueil des motoneigistes rendant ainsi leurs établissements opérationnels toute l'année.

Le développement de ces activités, particulièrement la pratique de la motoneige, a des retombées économiques importantes sur le territoire de la M.R.C. Selon une étude réalisée en novembre 1993 par le Comité intermunicipal de développement économique de Labelle (CIDEL), la motoneige entraîne des retombées économiques directes de plus de 5 millions de dollars annuellement. En moyenne, c'est plus de 7000 motoneigistes qu'accueille annuellement la région de Mont-Laurier.

7.8.1 Les sentiers urbains

Bien que le territoire de la M.R.C. se prête bien à la pratique de la motoneige et du véhicule tout terrain, l'accès aux différents services demeure problématique. En effet, il est essentiel que les utilisateurs des sentiers mis en place puissent accéder aux divers services (restauration, hôtellerie, station-service, etc.) concentrés dans les périmètres d'urbanisation.

L'accès à ces services nécessite l'utilisation par les véhicules hors-routes des chemins réservés à la circulation automobile. Dans tous les cas, le trajet implique plus spécifiquement une route sous la responsabilité du ministère des Transports. Afin que l'accès se fasse de façon sécuritaire, il est impératif qu'un tracé soit préalablement établi et qu'une signalisation adéquate soit mise en place.

Le développement de sentiers sécuritaires d'accès aux services était empêché par la législation et la réglementation provinciales. Les principaux éléments invoqués par les autorités du ministère des Transports étaient:

- **La Loi sur la voirie (L.Q., chap. V-9)**

L'article 4.2 de cette loi empêche toute corporation municipale de permettre un empiétement sur un chemin sous la juridiction du ministère des Transports sans sa permission.

- **Le Code de sécurité routière (L.Q., chap. C-24.2)**

L'article 301 du Code de sécurité routière stipule que seule la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut installer une signalisation sur ce chemin. Le ministère des Transports a mis en demeure, en janvier 1993, la Ville de Mont-Laurier de retirer une signalisation qu'elle avait mise en place pour l'accès sécuritaire aux services par les motoneigistes.

- **Le Règlement sur la motoneige (L.Q., chap. C-24, r.2.1)**

L'article 53 de ce règlement interdit en tout temps de circuler en motoneige à moins de 30 mètres d'une habitation sauf sur autorisation expresse du propriétaire. L'article 46 interdit quant à lui de circuler en motoneige sur un chemin public. Le règlement prévoit certaines exceptions à ce sujet, mais elles ne sont pas adaptées à la problématique d'accès aux services.

Des modifications législatives et réglementaires ont été apportées depuis les premières démarches du milieu et permettront, à terme, la mise en place de sentiers urbains. Une première modification visait le règlement sur la motoneige (Décret 1500-95 du 15 novembre 1995). La circulation en motoneige à moins de trente (30) mètres d'une habitation était alors permise sur les sentiers établis dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiquée au schéma d'aménagement. Cette modification a été suivie par l'adoption de la Loi sur les véhicules hors-route (Projet de Loi 43) sanctionnée le 23 décembre 1996. Deux dispositions de cette loi viennent répondre à la problématique d'accès aux services par les véhicules hors-routes.

- Article 11, alinéa 2, paragraphe 6°

Les véhicules hors-route peuvent cependant:

6° circuler sur tout ou partie d'un chemin, dont l'entretien est à la charge du ministre ou d'une municipalité et que ceux-ci déterminent par règlement, dans les conditions, aux périodes de temps et pour les types de véhicules prévus à leurs règlements pourvu que le conducteur respecte les règles de la circulation routière.

- Article 12

12. La circulation des véhicules hors-route à une distance inférieure à celle fixée par règlement municipal ou, à défaut, à moins de 30 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée par un établissement de santé ou d'une aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives, est interdite, sauf:

2° sur un chemin public dans les conditions prévues par la présente loi;

4° sur un sentier établi dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué au schéma d'aménagement d'une municipalité régionale de comté ou d'une communauté urbaine;

La Loi sur les véhicules hors-route est entrée en vigueur le 2 octobre 1997. La mise en application des extraits pré-cités nécessite l'adoption d'un règlement provincial puisque l'accès aux services par les véhicules hors-route implique, sur le territoire de la M.R.C. d'Antoine-Labelle, l'utilisation d'un chemin sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. À cet effet, la M.R.C. formule les objectifs spécifiques suivants:

[58] **Que le ministère des Transports du Québec collabore avec les municipalités à la mise en place de sentiers urbains permettant l'accès aux services par les véhicules hors-route.**

[59] **Qu'une réglementation provinciale soit adoptée de manière à permettre l'accès aux services par les véhicules hors-route.**

7.8.2 La permanence des sentiers

Le développement des sentiers de motoneiges et plus récemment des sentiers de véhicules tout-terrain (*ci-après VTT*) est le fruit d'efforts de bénévoles désireux de développer la pratique de leur activité. Ces sentiers traversent à la fois des terres privées et des terres du domaine public. Chaque kilomètre nécessite soit la conclusion d'entente avec les propriétaires de terrain ou l'obtention d'autorisation auprès du ministère des Ressources naturelles, responsable de la gestion des terres publiques. Outre le parc linéaire, consacré à la pratique de la motoneige en période hivernale, aucun site n'est expressément réservé à la circulation des véhicules hors-routes.

De ce fait, la permanence des sentiers est tributaire des transactions immobilières et de la volonté des nouveaux propriétaires à maintenir les droits de passage accordés. Bien qu'en terre publique, la permanence des sentiers soit moins problématique, elle est aussi conditionnelle au développement des autres activités, tel l'exploitation forestière, la concession de droit sur les ressources ou tout simplement la location d'espace à des fins de villégiature.

La précarité des sentiers est lourde de conséquence. Elle nécessite le déploiement de nombreux efforts et l'investissement de sommes importantes pour rechercher des tracés alternatifs, conclure de nouvelles ententes, baliser et défricher de nouveaux sentiers. Elle peut aussi affecter la rentabilité d'établissements commerciaux, orientés vers la pratique de la motoneige et du VTT, faute de pouvoir y accéder. Pour ces raisons, la M.R.C. souhaite une plus grande permanence des sentiers et entend y accorder une attention particulière dans l'avenir. Les avenues de solution possible devant cette problématique varient selon qu'il s'agit de terres privées ou publiques.

En terres privées, peu de moyens réglementaires sont à la disposition de la M.R.C. pour assurer la permanence des sentiers. L'imposition de normes régissant le développement des propriétés accueillant un sentier de véhicules hors-routes risque fort d'entraîner un effet contraire. En effet, les propriétaires seront d'autant plus réticents à consentir des droits de passage si cela a pour conséquence de limiter leur droit de propriété. La solution réside davantage dans une attention soutenue de chaque municipalité locale. Ici, plusieurs moyens peuvent être envisagés. Dans un premier temps, les municipalités peuvent mettre à profit les cessions de terrain pour fins de parc lors de l'émission des permis de lotissement.

Des bandes de terres peuvent ainsi être réservées pour le développement de sentiers multifonctions. Des propositions peuvent aussi être faites aux promoteurs des différents projets de manière à moduler leur aménagement afin d'y inclure les sentiers. Lors de la fermeture d'anciens chemins publics, notamment les chemins de colonisation, les municipalités pourraient y conserver l'emprise et ne pas la remettre aux propriétés contiguës. Ces mesures permettront à terme de réserver suffisamment de corridors publics au profit de l'aménagement de sentiers permanents.

Sur les terres publiques, la permanence des sentiers des véhicules hors-route revient aux responsables de la gestion de ces territoires. Ici, plusieurs intervenants peuvent être mis à profit. Le ministère de l'environnement et de la faune, à titre de responsable des territoires fauniques, à statut particulier, le ministère des Ressources naturelles, volet Terres, à titre de responsable des droits fonciers et le ministère des Ressources naturelles, volet Forêt, à titre de gestionnaire de la ressource forestière sont autant d'organismes pouvant faciliter, non seulement le maintien, mais aussi le développement de sentiers des véhicules hors-route. La M.R.C. souhaite que ces ministères intègrent, à leurs préoccupations respectives, la problématique des sentiers. La M.R.C. verra également à considérer cet aspect dans ses propres interventions en territoires non municipalisés et lors de la formulation de ces divers avis aux demandes qui lui sont présentées.

À cet effet, la M.R.C. formule les objectifs spécifiques suivants:

- [60] **Que les organismes et ministères, oeuvrant en terres publiques, soutiennent, dans leur domaine d'activités respectifs, le développement et le maintien des sentiers de véhicules hors-route conforme aux règles en vigueur.**
- [61] **Que les municipalités favorisent, à travers leur planification et leur gestion territoriale, la permanence des sentiers de véhicules hors-route situés en terre privée dans le respect des droits de propriété.**

7.9 Le parc linéaire

Tel que nous l'avons déjà souligné, la M.R.C. a réalisé à l'été 1995, la section du parc linéaire Le P'tit train du Nord, située sur son territoire. Ce projet comprend à la fois une piste cyclable (utilisée à des fins de motoneige en hiver) et un volet d'interprétation d'éléments naturels et patrimoniaux. Le parc linéaire d'une longueur d'environ 90 kilomètres dans la M.R.C. d'Antoine-Labelle a été décrété « Parc régional » en vertu des pouvoirs conférés par le Code municipal. Une société sans but lucratif a été spécialement créée en vue d'assumer la gestion du parc linéaire sur le territoire de la M.R.C. Cette dernière est désignée comme étant « La Société d'aménagement et d'exploitation du parc linéaire d'Antoine-Labelle » (S.A.E.P.L.A.L.). Elle est composée de représentants du milieu municipal, de la motoneige, du cyclisme, du tourisme et du loisir. La S.A.E.P.L.A.L. doit assumer elle-même son financement, notamment par les revenus publicitaires et de sous-location de certaines parcelles de l'emprise du parc et par l'imposition d'un droit d'utilisation. La M.R.C. demeure cependant responsable du bail signé avec le gouvernement et est propriétaire des équipements et infrastructures mis en place. Les sous-locations et les ententes affectant ces équipements et infrastructures doivent être entérinées par le conseil de la M.R.C.

Afin d'harmoniser l'aménagement et la gestion du parc sur l'ensemble du territoire des Laurentides, la « Coalition du parc linéaire des Laurentides » a été créée. Elle est formée de deux représentants élus de chacune des quatre M.R.C. traversées par le parc. Elle n'a pas de pouvoir décisionnel, son rôle est d'établir des consensus entre les quatre membres sur des préoccupations communes. Ces consensus doivent, par la suite, être validés par chacune des M.R.C.

La réalisation du parc linéaire a permis de redonner à l'emprise du chemin de fer le rôle structurant qu'elle avait déjà eu à l'époque de son ouverture. Nous devons nous assurer que ce bien collectif soit protégé afin qu'il puisse continuer d'être un élément important de notre développement économique et social. A cette fin, deux mécanismes sont prévus. D'une part, le document complémentaire (*article 10.13*) établit des normes visant la protection des abords du parc et, d'autre part, la SAEPLAL verra à s'assurer du respect des volontés régionales exprimées. À ce titre, la M.R.C. formule les objectifs spécifiques suivants:

- [62] **Que les municipalités reconnaissent l'importance du parc linéaire « Le P'tit train du Nord » et que son tracé soit identifié dans les plans d'urbanisme locaux, sans toutefois lui consacrer une vocation exclusive, ni dans ce plan ni dans la réglementation d'urbanisme**
- [63] **Assurer l'intégralité du parc régional**
- [64] **Limiter les nouveaux croisements routiers sur le parc régional**
- [65] **Dans les affectations Urbaine centrale, Péri-Urbaine et Récréative prévues au plan des grandes affectations que les municipalités identifient dans leur plan d'urbanisme, à titre de principales voies de circulation, le tracé projeté des chemins traversant ou longeant le parc linéaire.**

Bien que le parc linéaire soit un attrait touristique en lui même, il doit également être considéré comme un axe de pénétration du territoire. La M.R.C. comporte de nombreux attraits qui ne sont pas adjacents au parc linéaire. Il nous faut créer des liens entre ces attraits et le parc régional. Déjà, plusieurs circuits de motoneige sillonnent le territoire, cependant peu de circuits cyclistes sont développés. A terme, l'ensemble des centres locaux devrait aussi être lié à cette voie de pénétration.

À cette fin, l'annexe 5 présente le réseau des voies cyclables que la M.R.C. privilégiera. Ce réseau est composé de trois types de voies conformes aux normes⁴ provinciales en la matière. Ces types de voies sont les suivants:

- **Piste cyclable:** Voie réservée exclusivement à la circulation cycliste, indépendante de toute voie de circulation ou séparée par celle-ci par une barrière physique. Actuellement, seul le parc linéaire a le statut de piste cyclable.
- **Bandes cyclables:** Voie généralement aménagée en bordure de la chaussée, réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée par un marquage au sol ou par une barrière physique continue.

⁴ Ministère des Transports du Québec, Conception routière: normes, ouvrage routier: Tome 1, Ste-Foy, Québec: Publications du Québec, 1994.

Le réseau de voie cyclable devra recourir à de telles aménagements aux endroits où la vitesse permise est supérieure à 50km/h et où le débit journalier moyen estival (DJME) est supérieur à 1000 véhicules. Ces endroits sont les suivants:

- Route 309, entre Mont-Saint-Michel et Sainte-Anne-du-Lac
- Route 309, entre Mont-Laurier et Ferme-Neuve
- Route 309, entre la jonction de la route 311 et l'extrémité sud de la M.R.C.
- Route 311, entre Val-Barrette et Lac-des-Écorces
- Route 117, entre la jonction du parc linéaire dans la ville de Mont-Laurier et l'extrémité ouest de la M.R.C.

- **Chaussée désignée:** Chaussée officiellement reconnue comme voie cyclable (chaussée partagée avec la circulation automobile), recommandée aux cyclistes et caractérisée par une signalisation simplifiée et l'absence de corridor réservé aux cyclistes.

Il est à noter que les enfants de moins de douze (12) ans ne peuvent circuler sur une chaussée désignée à moins qu'ils participent à une excursion dirigée par une personne majeure (article 491 du Code de sécurité routière du Québec [L.Q. chap. C-24.2].)

La majorité du réseau de voies cyclables proposé est composée de chaussées désignées, compte tenu de la possibilité d'emprunter des chemins à faible débit de circulation et du coût peu élevé de mise en oeuvre.

La réalisation du réseau cyclable sera laissée à l'initiative des municipalités concernées en étroite collaboration avec la Société d'aménagement et d'exploitation du parc linéaire Antoine-Labelle (SAEPLAL). Cette dernière mettra à la disposition des municipalités intéressées son soutien technique et logistique. Le ministère des Transports sera également sollicité puisque le réseau cyclable emprunte certains chemins du réseau supérieur. Il a déjà consenti à intégrer au projet de réfection de la route 309, entre Mont-Laurier et Ferme-Neuve, la construction d'une bande cyclable. À cet effet, la politique du vélo du ministère des Transports⁵ et de la Société de l'assurance automobile du Québec stipule ce qui suit:

La participation financière du Ministère, selon certains barèmes à déterminer, pourra atteindre 50% des frais admissibles pour des projets d'aménagements cyclables sur son réseau, lorsqu'ils ne seront pas intégrés à des projets de construction, de réfection ou d'amélioration routière, et jusqu'à 100% des frais admissibles lorsqu'ils seront intégrés à de tels travaux.

Par ailleurs, le ministère des Transports pourra contribuer à certains projets d'aménagements cyclables réalisés sur le réseau routier municipal par l'entremise des programmes d'aide à l'amélioration du réseau local existant.

Afin de favoriser la mise en place du réseau cyclable proposé, la M.R.C. formule les objectifs spécifiques suivants:

[66] **Que la SAEPLAL offre son soutien technique et logistique à toute municipalité désirant réaliser une partie du réseau de voies cyclables de la M.R.C. d'Antoine-Labelle.**

[67] **Que le ministère des Transports tienne compte du réseau de voies cyclables dans toutes interventions sur son réseau routier.**

⁵ Ministère des Transports du Québec et Société de l'Assurance automobile du Québec, Politique sur le vélo, dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec, 1995.

