

# Direction des Laurentides-Lanaudière



## L'étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle

Mise à jour des données de circulation

## Contexte de la mise à jour

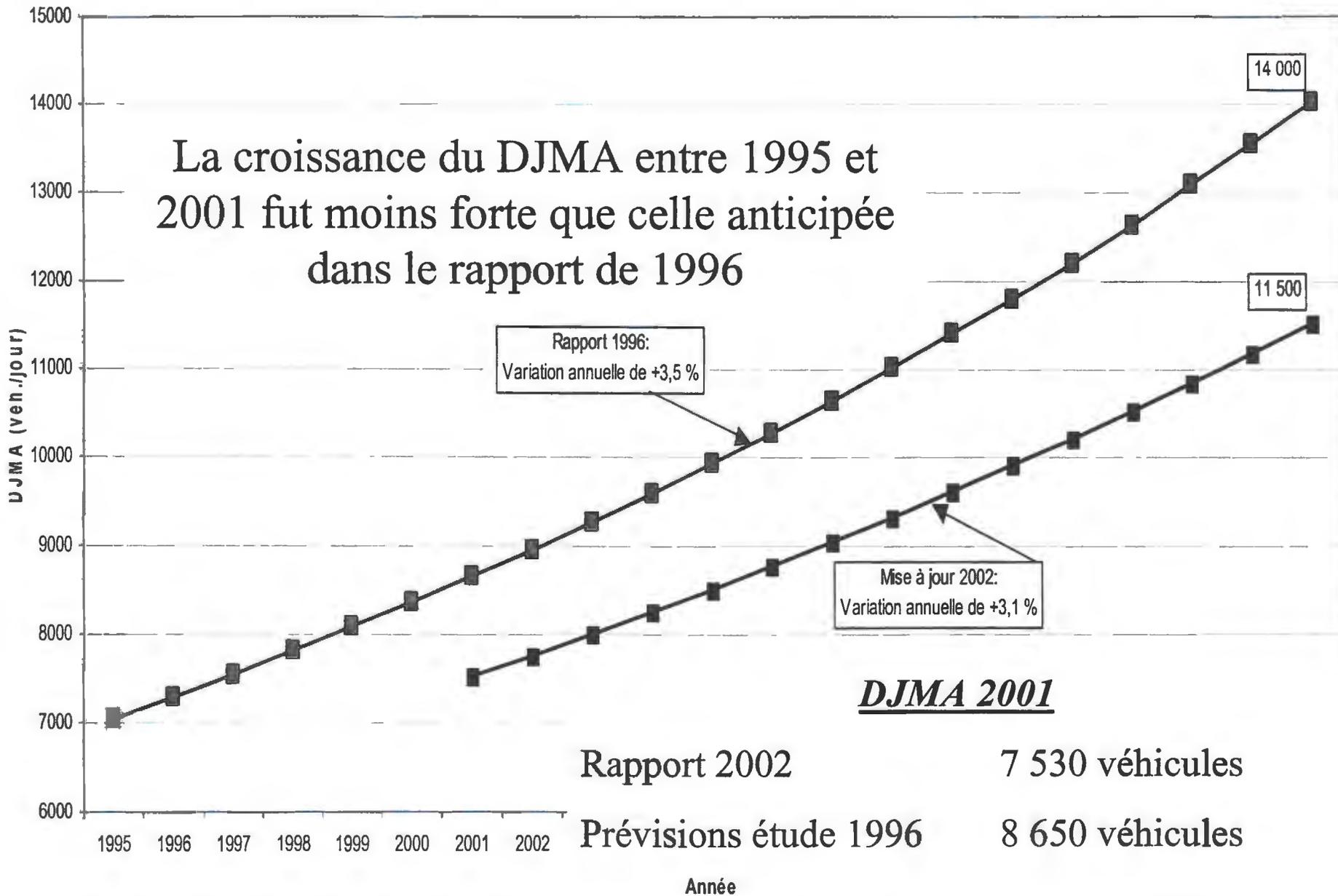
- Ne concerne que les données de circulation et leurs implications sur les temps de parcours
- Gains sont recalculés en faisant varier uniquement les débits de circulation et appliqués qu'à la solution 3 (contournement à deux voies) de l'étude de 1996
- Calcul d'un nouveau RAC pour le contournement seulement
- Étude de mise à jour des données de circulation réalisée par CIMA+ entre le 9 et le 27 septembre 2002

# Objectifs de la mise à jour



- Montrer l'évolution récente du DJMA (95-01)
- Établir une nouvelle prévision de croissance des débits (01-15)
- Évaluer les gains en temps que procure le contournement et mettre à jour le RAC calculé en 1996
  - Quantifier pour la période de 2001 à 2015 le nombre d'heures de congestion dans la traversée du noyau villageois
- Statuer sur la nécessité d'intervenir en regard des données de circulation

Figure 2.4 : Comparaison de l'évolution des DJMA à Labelle



# Nouvelle prévision de croissance du DJMA

## L'étude de 1996

- Taux de croissance de 3,5 %/an (basé sur le compteur de Ste-Agathe)
- 2001 : 8 650 véhicules
- 2015 : 14 000 véhicules

## Mise à jour 2002

- Taux de croissance de 3,1 %/an (basé sur La Conception)
- 2001 : 7 530 véhicules
- 2015 : 11 500 véhicules



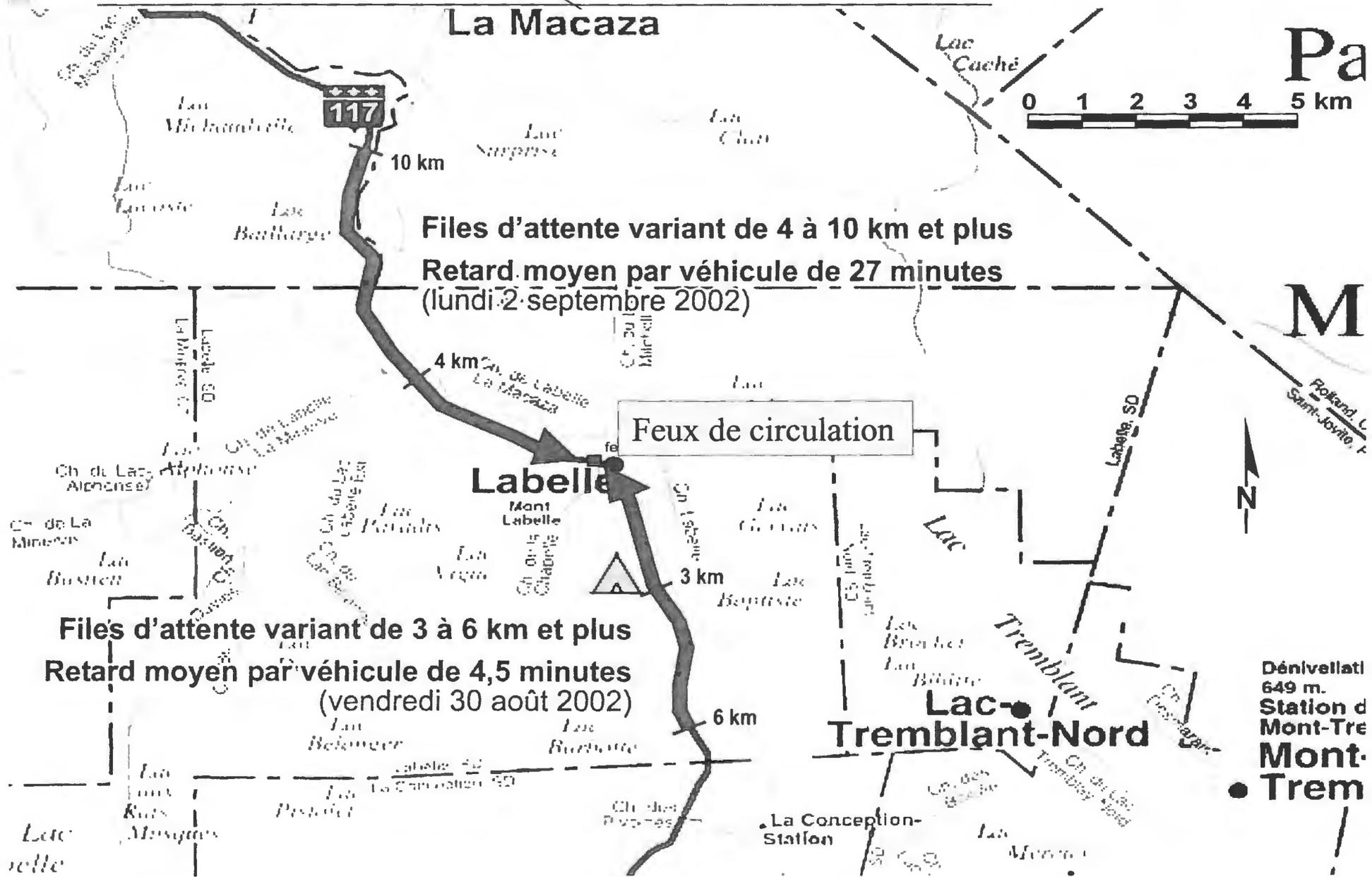
# Calcul des retards

La route 117 dans son état actuel engendre deux types de retards :

1. Retards en période de pointe (congestion)
2. Retards en période hors-pointe



# Relevés de files d'attente à l'été 2002



Dénivellement  
649 m.  
Station d'Énergie  
Hydroélectrique  
Mont-Tremblant

# 1. Retards en période de pointe (congestion)

## Étude de 1996

- Absence de temps de parcours en congestion d'où une évaluation théorique des retards
- Retards estimés :
  - 2001 : 41 400 véh.-h
  - 2015 : 106 440 véh.-h

## Mise à jour de 2002

- Connaissance des temps de parcours en congestion d'où une évaluation analogique des retards
- Retards estimés :
  - 2001 : 23 387 véh.-h
  - 2015 : 109 352 véh.-h

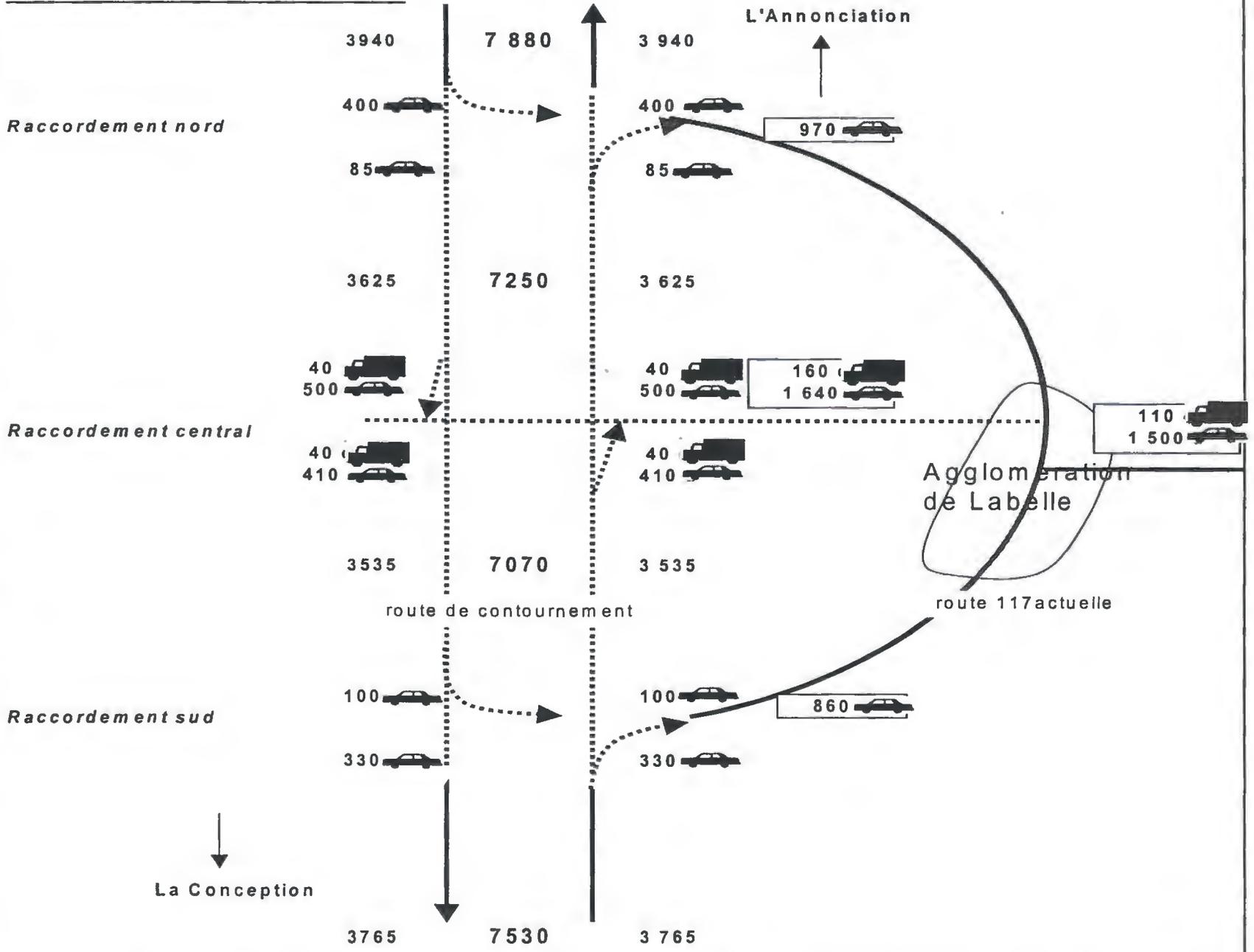
## 2. Retards de temps en période hors-pointe

Avec le projet, 80 % des véhicules utiliseront le contournement, d'où l'élimination de retards annuels évalués à :

- 55 000 véh.-h en 2001
- 84 000 véh.-h en 2015



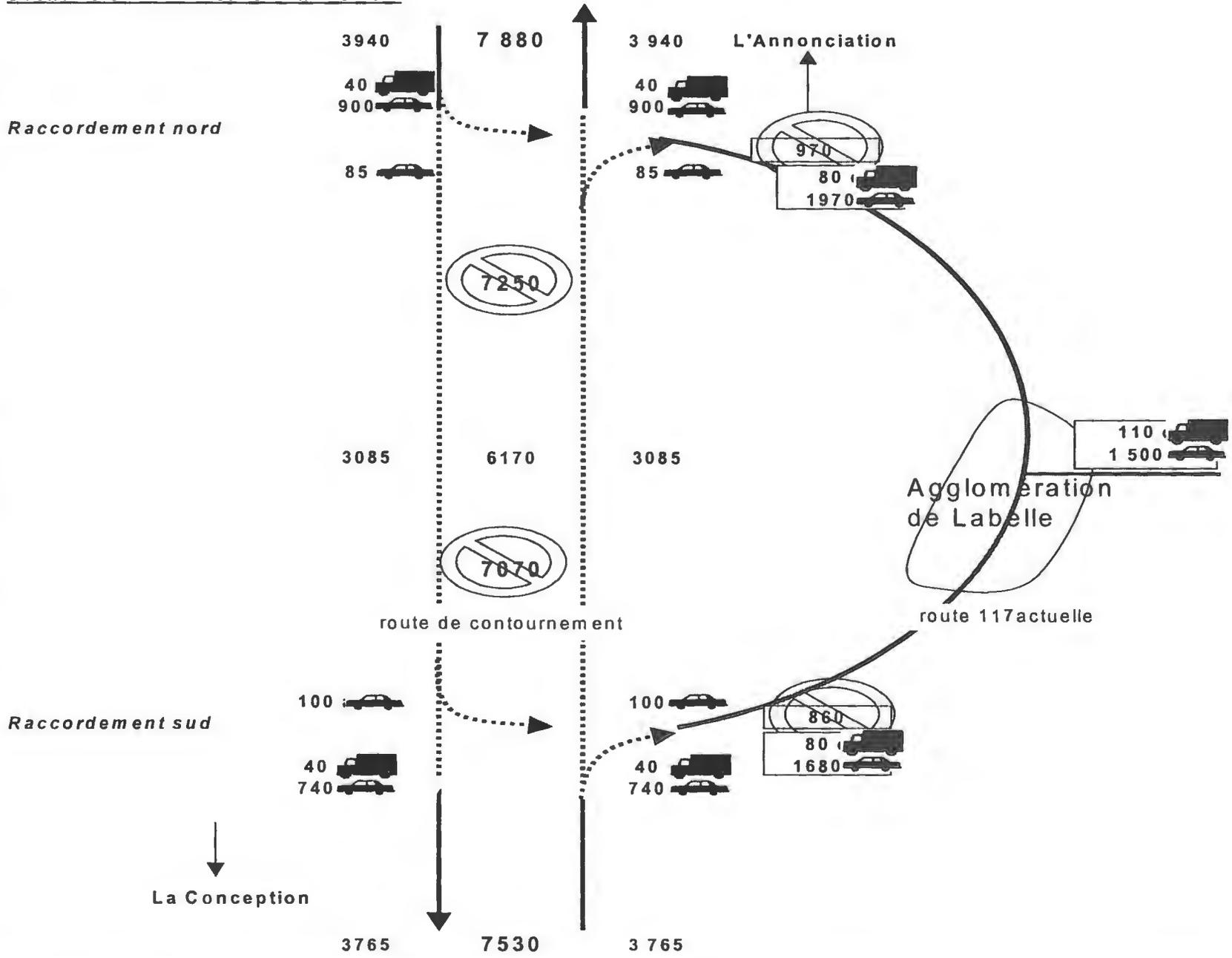
**Mouvements de circulation aux accès de la route de contournement de Labelle (24 h)**  
 Données de circulation DJMA 2001  
 Scénario avec raccordement central



# Mouvements de circulation aux accès de la route de contournement de Labelle (24 h)

Données de circulation DJMA 2001

Scénario sans raccordement central



# Ratio avantages / coûts du projet



- La rentabilité est assurée si le RAC est supérieur à 1
- La route de contournement transforme les retards précédemment identifiés en gains de temps potentiels
- Seule la variable « gains de temps » est ajustée par rapport à l'exercice de 1996
- Ces gains sont :
  - 78 390 véh.-h en 2001
  - 193 350 véh.-h en 2015

# Résultats



- Le RAC du projet de contournement à 2 voies:
  - 1,22 dans l'étude de 1996
  - 1,10 avec la mise à jour de 2002 (avec 2 raccordements sans axe central)
- Le contournement de Labelle est toujours économiquement rentable
- Les résultats de l'analyse multicritère (1996) demeurent inchangés



***Merci de votre attention***

**Direction des Laurentides-Lanaudière**