



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES LAURENTIDES

174

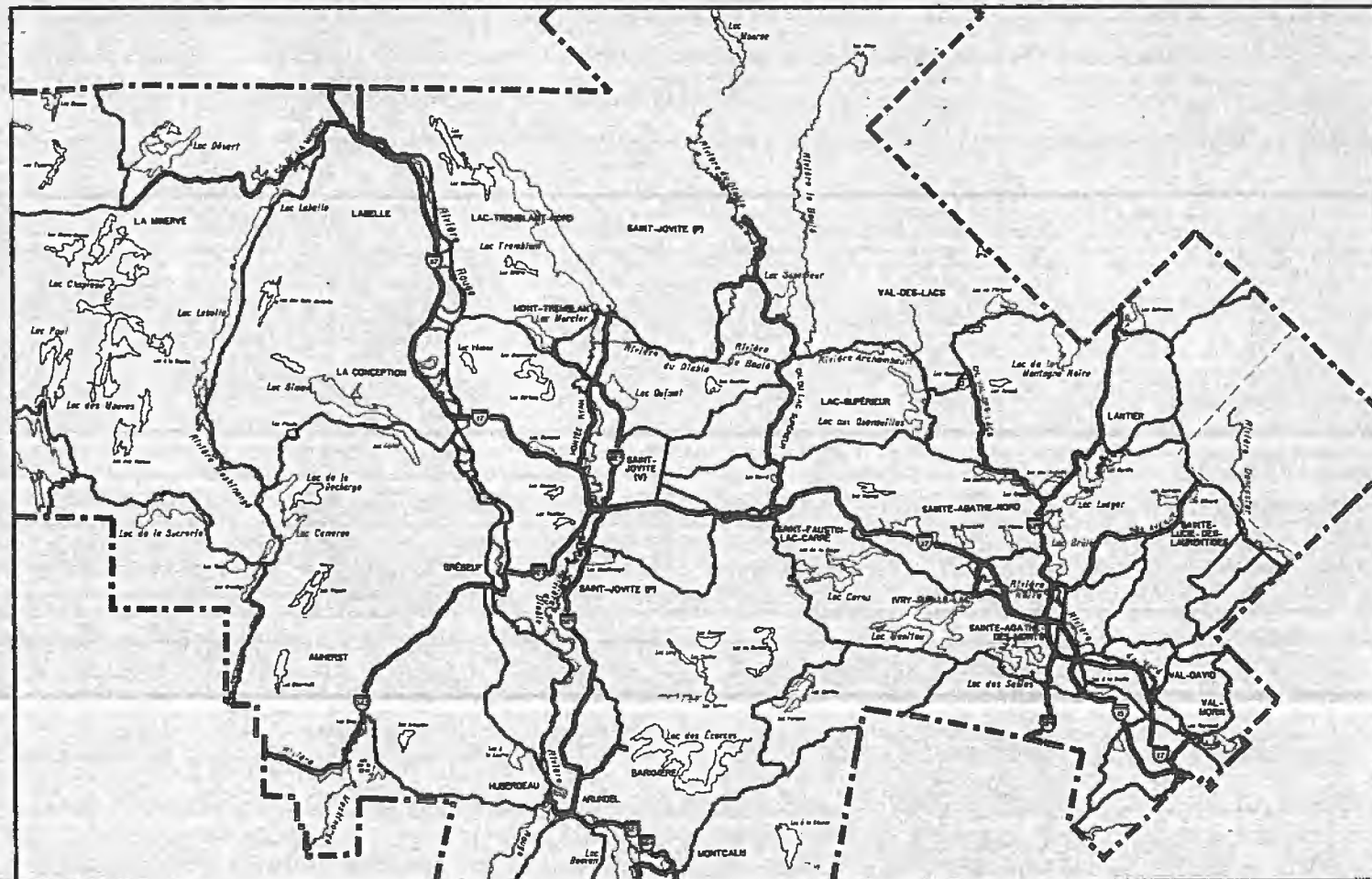
DB6.3

Déviation de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de Labelle

Labelle

6211-06-012

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ



CHAPITRE 2 LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

* Référence à la LAU: article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 1

Déoulant du bilan et enjeux décrits au chapitre précédent, six (6) grands objectifs qui balisent les choix de développement et d'aménagement ont été retenus. Ces grands objectifs représentent en quelque sorte la "philosophie d'intervention" du schéma révisé.

1^{er} OBJECTIF: Créer des conditions d'accueil plus propices aux activités économiques dans le contexte d'un développement durable.

2^e OBJECTIF: Renforcer les principaux pôles de développement.

3^e OBJECTIF: Offrir un produit récréotouristique plus diversifié et mieux intégré.

4^e OBJECTIF: Mieux adapter les développements à la réalité des coûts/bénéfices et à la vocation de villégiature.

5^e OBJECTIF: Poursuivre les efforts de protection et de mise en valeur du cadre environnemental.

6^e OBJECTIF: Améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services.

2.1 IDENTIFICATION DES ORIENTATIONS SECTORIELLES

1er OBJECTIF: Créer des conditions d'accueil plus propices aux activités économiques dans le contexte d'un développement durable

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 1.1 Création de zones industrielles et commerciales d'envergure régionale devant faire l'objet de projets spécifiques de mise en valeur et de promotion (CLD).
- 1.2 Priorisation en zone agricole des activités agricoles et usages connexes à l'agriculture tel l'agrotourisme.
- 1.3 Coexistence accrue entre les usages agricoles et non agricoles en zone agricole par le biais d'un contrôle plus rigoureux sur l'occupation du sol et les inconvénients inhérents aux pratiques agricoles.
- 1.4 Exploitation forestière accrue sur les terres privées afin d'atteindre un rendement soutenu des prélèvements des bois.
- 1.5 Reconnaissance de secteurs forestiers spécifiques où les aménagements sylvicoles et la conservation des habitats sensibles doivent prédominer.

5e OBJECTIF: Poursuivre les efforts de protection et de mise en valeur du cadre environnemental

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 5.1 Protection plus globale et concrète des lacs, cours d'eau, milieux humides et habitats fauniques.
- 5.2 Soutien aux mesures de protection, d'aménagement et de restauration pour les habitats fauniques, les rives dégradées des cours d'eau et lacs et autres milieux sensibles.
- 5.3 Mise en place de mesures additionnelles afin de bonifier l'intégration visuelle et naturelle des implantations/usages dans les principaux corridors et secteurs touristiques.
- 5.4 Réduction des impacts générés par les sites d'extraction, le climat sonore de l'autoroute 15 et de la route 117 ainsi que par les autres usages/activités contraignants pour le voisinage.
- 5.5 Aménagement multi-ressources de la forêt et consolidation de l'agriculture axés sur les principes du développement durable.
- 5.6 Contrôle régional sur l'implantation d'équipements et d'activités liés à la gestion et à la valorisation des déchets.
- 5.7 Mise en place d'un plan concerté sur la protection et la mise en valeur du potentiel patrimonial et culturel.
- 5.8 Orientation du développement dans les secteurs de moindre impact environnemental.

6e OBJECTIF: Améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 6.1 Maintien de la vocation première de transit et des capacités de l'axe de l'autoroute 15 / route 117 ainsi que des routes régionales.
- 6.2 Contrôle accru du réseau routier dédié au camionnage de transit et à l'exploitation forestière.
- 6.3 Maintien des services aéroportuaires adéquats.
- 6.4 Extension des services de desserte en gaz naturel dans les principales agglomérations situées dans l'axe de l'autoroute 15 / route 117.

2.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La planche 2 qui suit exprime graphiquement la synthèse des principaux axes de développement et grandes vocations du territoire ainsi que du réseau récréatif à mettre en valeur sur le territoire de la MRC des Laurentides. Le concept traduit également certaines grandes orientations du schéma révisé qui auront une influence plus significative dans le mode d'occupation du territoire, le développement des pôles urbains et l'interconnexion des réseaux récréatifs à l'échelle des Laurentides.

TABLEAU 5-F ROUTE 117 / Principales caractéristiques

CATÉGORIE DE ROUTE	CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE
<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale à débit élevé de circulation, pouvant être caractérisée selon trois (3) grandes sections: <ul style="list-style-type: none"> "A" boulevard urbain intermunicipal de trois (3) voies à quatre (4) voies dans l'agglomération Sainte-Agathe (de Val-Morin à Sainte-Agathe-Nord) jusqu'au Carrefour autoroute 15, routes 117/323. "B" route à quatre (4) voies avec chaussées séparées, de Sainte-Agathe-Nord jusqu'au sud du village de Labelle. "C" route à deux (2) voies en milieu rural et suburbain, du village de Labelle jusqu'à l'extrémité nord de la MRC des Laurentides. • Longueur totale: 73 kilomètres. <p>Note: L'autoroute 15, dans l'agglomération de Sainte-Agathe canalise la majeure partie du volume de circulation de transit jusqu'à son point d'intersection avec la route 117 à quatre (4) voies à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Route à très bon niveau de service, bénéficiant sur la majeure partie de son parcours d'une infrastructure à gros gabarit au nord de Sainte-Agathe, dans le prolongement de l'autoroute 15. • À Saint-Jovite, le niveau de service tend à se dégrader où la route se transforme graduellement en artère urbaine, la mobilité de la route nationale perd sa fonction au profit des accès locaux. • À Labelle, au nord du village, la route 117 a atteint un niveau de service "D", où le débit en J.M.A. en 1995 fut de 6 800 véhicules/jour. • Sur l'ensemble du trajet de l'axe autoroute 15 / route 117, la circulation n'est arrêtée obligatoirement (1997) que dans le village de Labelle où est installé un feu tricolore; la capacité de cette section en milieu suburbain serait atteinte à long terme, lorsqu'on y enregistrera un débit approximatif J.M.A. d'au moins 15 000 véhicules/jour.
PRINCIPALES DÉFICIENCES	
<ul style="list-style-type: none"> • Section entre la rue Curé-Corbeil à Val-Morin et le village de Val-David: <ul style="list-style-type: none"> - fluidité et confort déficients en raison de la présence d'une géométrie inadéquate d'intersections (ex: rue de l'Église à Val-David) et une chaussée de largeur irrégulière et mal délimitée; • Section dans la Ville de Saint-Jovite: <ul style="list-style-type: none"> - fluidité et sécurité de la route 117, à la hauteur de Saint-Jovite, de plus en plus compromise: <ul style="list-style-type: none"> - forte croissance de la circulation depuis 1993, avec un J.M.A. pour 1997 de 15,600 véhicules/jour jusqu'à l'intersection de la Montée Ryan; - débits élevés aux heures de pointe et sécurité problématique aux carrefours de la route 323, de la rue Ouimet et de la Montée Ryan; - les interférences entre le trafic de transit sur la route 117 et la circulation locale sont également occasionnées par l'augmentation des accès privés dans un secteur où le potentiel de développement commercial demeure très important. • Section village de Labelle: <ul style="list-style-type: none"> - la circulation est passablement ralentie en période estivale durant les fins de semaine et périodes de congé; - l'étroitesse de la chaussée, l'importance de la circulation lourde associée aux débits de circulation relativement importants et la présence d'un feu font en sorte que la mobilité de la circulation de transit d'une route nationale y est particulièrement affectée. • Section au nord du village de Labelle: <ul style="list-style-type: none"> - le confort et la sécurité de conduite (visibilité et dépassements) sont affectés par la présence de pentes excessives. 	

5.3 OBJECTIFS ET PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

Les objectifs et projets liés aux infrastructures routières visent à répondre aux orientations sectorielles déjà définies au chapitre 2, compte tenu de l'état du réseau routier actuel et de ses caractéristiques de circulation.

5.3.1 Gestion des corridors routiers

En raison de son rôle de tout premier plan dans le développement socio-économique de la région, le réseau routier principal doit pouvoir continuer à assurer efficacement la mobilité et la sécurité de la circulation des véhicules de même qu'un accès adéquat aux pôles majeurs de développement.

Plus particulièrement dans le cas de l'autoroute 15, de la route nationale 117 et de certains autres axes routiers stratégiques, il est primordial que ces liens puissent conserver en priorité leur vocation première de route de transit.

5.3.1.1 Mesures de protection des corridors routiers

Dans le but d'assurer la vocation de transit et la sécurité sur le réseau routier principal, tout en minimisant ses impacts sur les usages se retrouvant en bordure de ce dernier, le schéma révisé met de l'avant plusieurs moyens de planification routière pour les axes routiers suivants:

- 1° route 117, pour toute sa section située au nord-ouest de son point de raccordement avec l'autoroute 15, à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord, jusqu'à la limite nord de la municipalité de Labelle:
 - excluant toutefois la partie comprise entre les deux (2) points de jonction de la voie de contournement projetée à l'ouest du village de Labelle (voir planche 5-K).
- 2° montée Ryan, section située entre la route 117 et la rivière du Diable;
- 3° route 323, seulement pour les sections comprises à l'extérieur des périmètres d'urbanisation de Saint-Jovite Ville, Brébeuf et Amherst;
- 4° route 329, section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 et la limite nord de la MRC des Laurentides;
- 5° chemin du Lac-Supérieur, pour l'ensemble du territoire de la municipalité du Lac-Supérieur à l'exception de la section située entre le chemin Tour-du-Lac et le chemin de la Vallée-de-la-Grise.

La mise en place d'une gestion intégrée de ces corridors routiers implique des actions concertées entre le milieu municipal et le ministère des Transports du Québec. Une combinaison de moyens de planification et de gestion des corridors routiers est contenue dans le schéma révisé:

- l'élaboration de plans d'aménagement de corridors routier (PACR) dans les sections les plus problématiques de la route 117, au nord du secteur Sainte-Agathe;
- la procédure d'autorisation partagée entre le MTQ et les municipalités relatives aux nouveaux accès et aux raccordements de rues donnant sur les routes visées;
- le contrôle du lotissement riverain;
- la localisation et la conception technique de ces accès et raccordements de rues;

5.3.3 Projets de développement du réseau routier principal

Le schéma révisé retient quatre (4) projets¹ d'importance qui sont associés à des objectifs de renforcement de pôles d'activités et/ou à de nouvelles infrastructures routières visant à consolider la vocation de l'axe de l'autoroute 15 / route 117:

- consolidation de l'échangeur no. 86 de l'autoroute 15 (A-1);
- réaménagement majeur de la route 117 à Saint-Jovite (A-2);
- création d'un accès à une nouvelle zone industrielle à Saint-Jovite Ville (A-3);
- construction d'une route de contournement à Labelle (A-4).

TABLEAU 5-W CONSOLIDATION DE L'ÉCHANGEUR NO. 86 SUR L'AUTOROUTE 15

<p>LOCALISATION</p> <p>Cet échangeur, localisé sur le territoire de la municipalité de Sainte-Agathe-des-Monts, donne accès en direction sud à la route 117 qui est la principale artère commerciale de l'agglomération de Sainte-Agathe. (voir localisation sur la planche 5-B, périmètre d'urbanisation)</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>L'intervention consiste à aménager à Sainte-Agathe-des-Monts une nouvelle bretelle de sortie à l'autoroute 15 en direction sud pour se raccorder à la route 117. Pour des raisons d'ordre fonctionnel et sécuritaire, ce projet implique² le réaligement de l'entrée actuelle à l'autoroute 15 en direction sud, de manière à réaliser avec la route 117 un carrefour plan "en croix" avec feux de circulation.</p> <p>De l'avis du MTQ, un tel projet nécessiterait également la réalisation, du côté est du viaduc de l'autoroute 15, d'une nouvelle bretelle donnant accès à celle-ci en direction nord via la route 117; ce nouvel accès longerait le tracé actuel de la bretelle de la sortie no. 86.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>La justification de ce projet repose avant tout sur un objectif d'aménagement et de développement économique, soit de renforcer le potentiel d'accessibilité global de l'agglomération de Sainte-Agathe, avec comme corollaire les retombées économiques inhérentes qu'un tel projet peut générer.</p> <p>Compte tenu que le milieu environnant est déjà presque tout bâti et que le projet se retrouve au centre de la structure commerciale et industrielle de Sainte-Agathe, nous croyons que l'échangeur amélioré permettra de maintenir et d'accroître le niveau des activités économiques, mais non uniquement de les déplacer dans l'espace sans créer un apport additionnel net d'activités (phénomène de substitution). La localisation et la visibilité de cette nouvelle sortie pourraient rapprocher plutôt qu'éloigner l'usager de l'autoroute 15 du centre des affaires de Sainte-Agathe-des-Monts.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>La réalisation d'un tel projet dépend au départ de la volonté du milieu municipal et des agents économiques du secteur à participer au financement des immobilisations requises.</p> <p>Une étude d'opportunité et de faisabilité technique doit être également réalisée au préalable.</p>	

¹ Ces projets sont localisés sur la planche 3 illustrant les affectations du sol et, identifiés par la lettre "A", avec chacun leur numéro d'identification respectif.

² Les principales composantes techniques de ce projet ont déjà été évaluées dans le cadre d'une étude commandée par la municipalité de Sainte-Agathe-Sud: municipalité de Sainte-Agathe-Sud, Étude économique de réaménagement de la route 117, Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. Consultants; décembre 1989.

TABLEAU 5-Z CONSTRUCTION D'UNE ROUTE DE CONTOURNEMENT À LABELLE

<p>LOCALISATION</p> <p>Route de contournement dont le tracé projeté est situé immédiatement à l'ouest du village de Labelle et parcourant une distance approximative de six (6) kilomètres (voir localisation sur la planche 5-K, périmètre d'urbanisation).</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Le projet consiste à construire une nouvelle route à deux (2) voies contiguës à l'extérieur du village de Labelle, dotée des standards requis (ex: largeur nominale de sept (7) mètres pour la chaussée) pour une route de catégorie "nationale". Selon une analyse préliminaire du MTQ, l'emprise suggérée serait d'un minimum de quarante (40) mètres, soit une largeur suffisante afin de pouvoir y aménager éventuellement une route à quatre (4) voies avec chaussées séparées en milieu urbain.</p> <p>Afin de protéger ce nouveau corridor routier, les intersections et les accès riverains doivent être limités au maximum; pour tout nouveau projet de voie de contournement, le MTQ impose désormais des non-accès aux propriétés.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Le projet de route de contournement du village de Labelle, en conjonction avec les travaux de réfection de la route 117 au nord du village, constitue une étape logique dans la planification à long terme des grands travaux d'amélioration de cet axe routier jusqu'à Mont-Laurier.</p> <p>La route de contournement permettrait de solutionner à long terme les carences actuelles de la section de la route 117 traversant le centre du village de Labelle: fluidité et sécurité de la circulation affectées en raison de la présence d'une chaussée plus étroite, d'un feu de circulation tricolore et de la concentration des multiples accès, congestion durant l'été en période de pointe les fins de semaine et impact sur la qualité du milieu de vie créé par une circulation rapide et de véhicules lourds.</p> <p>Le projet signifie donc que la route 117 redeviendrait avec ses caractéristiques normales une voie rapide de transit en milieu rural avec des servitudes de non-accès, permettant d'assurer un coefficient élevé de mobilité de la circulation.</p> <p>Sur le plan du développement local, il importe de minimiser les contraintes d'un tel projet, notamment en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - réservant des servitudes de non-accès sur la majorité du tracé de la route de contournement de façon à réduire le plus possible le transfert des activités commerciales le long du nouveau tracé au détriment de l'économie du village; - planifiant un maximum de trois (3) nouveaux carrefours routiers; - organisant le développement résidentiel riverain à la route de contournement de façon à réduire l'impact inhérent à une importante circulation de transit; - protégeant l'emprise projetée par la réglementation d'urbanisme. 	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Après avoir réalisé les études d'opportunité et de justification en 1997 ainsi que l'étude d'impact, le MTQ projette la confection des plans et devis vers l'an 2 000, préalable à la construction du projet.</p> <p>Advenant sa viabilité environnementale, ce projet est réalisable sur une période à court ou moyen terme, dépendamment des budgets disponibles au MTQ</p>	

