

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
pour le projet de construction de la voie de contournement de
Rouyn-Noranda – route 117
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-434

Le 29 octobre 2009

INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis de recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117 répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure franchies à ce jour, une description sommaire du projet, la liste des ministères et organismes consultés, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et, finalement, la recommandation à la ministre.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
2007-01-16	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2007-01-31	Délivrance de la directive
2008-12-23	Réception de l'étude d'impact
2009-04-08	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2009-06-05	Réception des réponses aux questions et commentaires du MDDEP, (addenda n° 1 à l'étude d'impact)
2009-09-21	Réception de l'addenda n° 2 à l'étude d'impact
2009-10-27	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet (addenda n° 3 à l'étude d'impact)

2. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de voie de contournement de la Ville de Rouyn-Noranda remonte à plus de 30 ans. Dans les années 1970, les autorités municipales avaient clairement reconnu la traversée de la ville par la route 117 comme étant problématique et divers scénarios de contournement avaient alors été envisagés. L'incompatibilité entre le trafic de transit sur cette route et le milieu humain avait été identifiée comme étant la principale source du problème. En 2002, le MTQ a envisagé l'étude de quatre scénarios visant à résoudre cet inconvénient toujours persistant. En 2005, le MTQ décide de privilégier un contournement par le nord, puis le projet est officiellement annoncé en 2006.

Parmi les problèmes rencontrés encore de nos jours, notons, entre autres, les conditions de circulation, l'incompatibilité du camionnage et de l'intensité du trafic dans certains secteurs urbanisés et l'aspect de la sécurité routière. Le projet permettra d'améliorer les conditions de circulation tant pour la population que pour le trafic de transit, tout en améliorant les conditions sécuritaires d'utilisation de la route 117.

L'agglomération de Rouyn-Noranda s'étend sur une distance de 7 km, incluant le centre-ville. La vitesse maximale est de 50 km/h sur une grande portion du secteur étudié. Cette section de la route 117 compte dix-huit feux de circulation, alors que les vingt autres intersections comptabilisées sont munies de panneaux d'arrêt sur les rues transversales. Un total de 432 unités résidentielles sont présentes dans cette zone. Par ailleurs, la route 117 constitue la principale porte d'entrée de cette région, elle est d'ailleurs classée comme « nationale » au Québec et « transcanadienne » à l'échelle canadienne. Ces faits, combinés au taux de camionnage en évolution constante, sont sources de nuisances et mettent en danger la sécurité publique.

Le projet consiste donc à construire une route permettant de détourner la circulation en transit de l'actuelle route 117 qui traverse le centre-ville de Rouyn-Noranda. Le tracé du contournement projeté, d'un peu moins de 7,7 km, passe au nord et à l'est de la ville de Rouyn-Noranda, en faisant le lien entre la route 101 au nord-ouest (rue Saguenay) et la route 117 au sud-est (avenue Larivière).

Globalement, le tracé est divisé en trois tronçons. Sur les premiers 3,5 km, le tracé s'insère dans l'axe du chemin du Golf, ou encore longe ce chemin et/ou le croise. C'est dans ce secteur que le tracé passe au nord du parc industriel Noranda et du terrain de golf. Il est situé tout juste au sud du parc à résidus miniers Quémont-2. Aucun accès n'est prévu, exception faite de l'intersection avec la route 101. Pour le 1,5 km suivant, le tracé longe et/ou se trouve à proximité de la rue Perreault Est. Dans cette partie du tracé, celui-ci se situe entre le lac Osisko et le site de la station de traitement des eaux usées de la Ville. Finalement, dans les trois derniers kilomètres, le tracé vient s'engager dans un secteur boisé entre le lac Rouyn et deux quartiers résidentiels.

Des mesures particulières ont été prévues afin de préserver la qualité des milieux naturels ou de compenser les pertes possibles. Les impacts se rapportant aux aspects humains sont la modification du champ visuel pour certains résidants, l'accroissement du niveau sonore lors de la construction, la perte de clientèle pour certains commerces du centre-ville et la limitation d'accès à une zone boisée.

La voie de contournement s'insère dans un environnement où il existe déjà, en bonne partie, des infrastructures routières. Cet axe a été analysé dans le but de minimiser le plus possible les impacts sur l'environnement.

3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été effectuée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du MDDEP, les ministères et l'organisme suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

L'avis de recevabilité a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

- TRANSPORTS QUÉBEC. *Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117 – Étude d'impact sur l'environnement – Volume I – Rapport final*, par GENIVAR Société en commandite, décembre 2008, 405 pages;
- TRANSPORTS QUÉBEC. *Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117 – Étude d'impact sur l'environnement – Volume II – Rapport final – Annexes*, par GENIVAR Société en commandite, décembre 2008, 23 annexes;
- TRANSPORTS QUÉBEC. *Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117 – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par GENIVAR Société en commandite, juin 2009, 37 pages et 9 annexes;
- TRANSPORTS QUÉBEC. *Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117 – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé*, par GENIVAR Société en commandite, octobre 2009, 93 pages.
- Lettre de M. Yves Coutu, du ministère des Transports, à M. Robert Joly, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 septembre 2009, concernant des précisions sur les réponses transmises en juin 2009, 3 pages et 2 documents joints;
- Lettre de M. Yves Coutu, du ministère des Transports, à M. Robert Joly, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 octobre 2009, concernant des précisions sur les réponses transmises en septembre 2009, 2 pages et 1 document joint.

L'analyse du dossier faite en consultation avec les ministères et l'organisme démontre que l'étude d'impact, incluant les documents complémentaires, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre.

RECOMMANDATION À LA MINISTRE

Considérant que l'étude d'impact déposée répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle, nous recommandons qu'elle soit rendue publique et que soit entreprise l'étape d'information et de consultation publiques.



Patrice Savoie, géographe, M.Env.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre