

Avis de projet

Construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda

Route 117

Projet : 154922530

Le 8 janvier 2007

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publique du dossier.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222
Internet : www.menv.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada–Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

1. INITIATEUR DU PROJET

Nom :	Ministère des Transports du Québec Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec
Adresse :	80, avenue Québec Rouyn-Noranda J9X 6R1
Téléphone :	819 763-3237
Télécopieur :	819 763-3493
Chargé de projet:	Jocelyn Bonin, ing. M.Sc.
Chargé du suivi environnemental :	Brigitte Goulet, biologiste M.Sc.

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET (à venir pour l'étude d'impact)

Nom :	
Adresse :
Téléphone :	
Télécopieur :	
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. TITRE DU PROJET

Construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117.

Projet : 154922530.

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

4.1 Objectifs et justification du projet

Le contexte socio-économique de la région et la situation géographique de la ville de Rouyn-Noranda génèrent du transport de marchandises provenant du domaine forestier et minier. De plus, il circule chaque année dans le secteur urbanisé de Rouyn-Noranda entre 88 000 et 97 000 tonnes de matières dangereuses¹.

Le projet de construction d'une voie de contournement de l'agglomération de la ville de Rouyn-Noranda a pour objectif d'exclure le trafic lourd en transit du centre-ville et du noyau urbain. En effet, la présence de camions passant par le centre-ville et dans des quartiers résidentiels affecte la qualité de vie et la sécurité des usagers. À cet égard, un taux d'accident supérieur au taux critique est constaté à sept intersections².

Cette route est également classée nationale et transcanadienne et sert de lien privilégié pour le transport de véhicules hors normes vers l'Ouest canadien et américain. La construction d'une voie de contournement permettrait de résoudre le problème de circulation pour ce type de véhicule à certaines intersections.

Le contournement vers le nord favorise un meilleur accès au parc industriel lourd (secteur Noranda), et ce, sans passer par des quartiers résidentiels.

4.2 Caractéristiques du projet

La voie de contournement projetée est une route nationale avec un profil en travers en milieu rural (type B) (annexe 1). La vitesse de conception est de 100 km/h et la vitesse affichée de 90 km/h.

¹ Ministère des Transports, Plan de transport de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue, *Environnement*, Août 2001, p. 89.

² Groupe Stavibel en collaboration avec Tecslut, *Étude d'opportunité, Traversée d'agglomération, Tracé de la route 117 et tracé alternatif, Ville de Rouyn-Noranda*, Octobre 2003, p. 88.

Les caractéristiques de la route projetée³ sont les suivantes :

- ⇒ Nombre de voies : 2.
- ⇒ Longueur : environ 8 km.
- ⇒ Largeur des voies : 3,7 m.
- ⇒ Largeur des accotements pavés : 3,0 m.
- ⇒ Largeur de l'emprise : 40 à 45 mètres.

Selon les données de comptage de 2000, le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur la route 117 (entrée est de la ville) est de 6 000 véhicules⁴ par jour avec un pourcentage de camions évalué à 11 %. Pour sa part, le DJMA sur la route 101 (rue du Saguenay) est estimé à 12 000 véhicules par jour avec 7,5 % de camions.

5. LOCALISATION DU PROJET

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connu, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

La voie de contournement est située sur le territoire de la ville de Rouyn-Noranda, comprise dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue (carte en annexe 2).

La route projetée débute à l'entrée est de la ville, soit à l'ouest du lac Rouyn. À l'ouest de cette route, on retrouve un cimetière, le quartier résidentiel de la Montée du Sourire ainsi que le lac Osisko. Elle longe et croise une route du réseau municipal existant, soit la rue Perreault Est. Par la suite, le tracé bifurque vers l'ouest et chevauche le chemin du Golf.

Ce tracé est par la suite relié à la route 101 existante, soit la rue Saguenay (1,3 km) et le chemin Bradley (2,1 km) (voir carte en annexe 3).

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Les terrains appartiennent au gouvernement du Québec (concessions minières), à la ville de Rouyn-Noranda, à des personnes morales et à des individus.

³ Dessau-Soprin, *Rapport synthèse de l'étude des tracés et des raccordements, route 117, contournement par le nord, Ville de Rouyn-Noranda, Critères de conception pour l'élaboration des tracés*, Annexe II, Volume II, février 2006.

⁴ Dessau-Soprin, *Rapport synthèse de l'étude des tracés et des raccordements, route 117, contournement par le nord, Ville de Rouyn-Noranda*, Volume 1, février 2006, p.42.

7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet de construction d'une voie de contournement de la ville de Rouyn-Noranda est à l'étude depuis le début des années 70. Au cours des dernières années, les quatre principaux scénarios qui ont été étudiés sont les suivants (voir carte en annexe 3) :

- 1) Contournement par le sud, d'une longueur de 9,5 km.
- 2) Réaménagement du tracé actuel passant au centre-ville, d'une longueur de 7,2 km.
- 3) Construction sur 2 km et transfert de la route 117 sur un tracé alternatif appartenant à la ville, le boulevard industriel et l'avenue Québec d'une longueur totale de 8,1 km.
- 4) Construction d'une nouvelle voie de contournement par le nord d'une longueur de 8 km.

Le contournement par le sud (scénario 1) consiste à construire une voie de déviation reliant la route 117, située à l'entrée est du secteur urbanisé, jusqu'à l'intersection du chemin Bradley.

Le scénario 2, soit le tracé actuel de la route 117, comprend l'aménagement de terre-plein central et l'enlèvement de stationnements.

Pour sa part, le troisième scénario implique la construction d'un nouveau tronçon de 2 km afin de relier l'extrémité est du boulevard industriel à la route 117 ainsi que le transfert de la circulation sur le réseau municipal, soit sur le boulevard industriel et l'avenue Québec.

Le contournement par le nord (scénario 4) est l'option qui est privilégiée. Ce scénario prévoit la construction d'un lien routier qui relie la route 117 située à l'entrée est du secteur urbanisé jusqu'à l'intersection de la route 101 (rue du Saguenay) et du chemin du Golf.

Pour le scénario privilégié, les principaux travaux prévus lors de la phase de construction sont les suivants :

- ⇒ Déboisement.
- ⇒ Déplacement des services publics.
- ⇒ Travaux de terrassement comprenant des déblais et remblais.
- ⇒ Dynamitage.
- ⇒ Installation de ponceaux, d'une ou des structures et travaux de drainage.
- ⇒ Fondation.
- ⇒ Pose d'enrobé bitumineux.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturels et humains tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

8.1 Milieu naturel

Ce projet est situé dans la sous-région physiographique des hautes terres de l'Abitibi qui est caractérisée par un relief accidenté et la présence d'affleurements rocheux. Les sols sont des dépôts glacio lacustre d'argile varvée.

Le domaine bioclimacique est la sapinière à bouleaux blancs et la région écologique de la plaine de l'Abitibi. Les secteurs boisés sont à prédominance feuillue dont la principale essence est le peuplier faux tremble.

On retrouve trois cours d'eau permanents et six cours d'eau intermittents qui traversent le projet et qui sont localisés dans le bassin hydrographie de l'Outaouais et le sous-bassin de Kinojévis. Deux lacs sont également présents, soit le lac Rouyn et le lac Osisko. Les espèces de poissons recensées dans ces cours d'eau sont la barbotte brune, la perchaude ainsi que l'épinoche à cinq épines.

Selon les informations obtenues du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (avis faunique août 2006), il y a trois habitats fauniques autres que celui du poisson dans le secteur des travaux, mais ceux-ci sont localisés à l'extérieur du tracé projeté. Il s'agit d'une aire de concentration d'oiseaux aquatiques au lac Osisko et d'une autre au lac Rouyn ainsi qu'un habitat du rat musqué au marais Fiske.

La majorité du tracé se retrouve dans un secteur qui est déjà perturbé par l'activité minière. Cette dernière a affecté la qualité de l'eau, des sols et de l'air. On note la présence du parc à résidus miniers, Quémont 2, au nord du corridor à l'étude et du parc Donalds sur la rive nord-est du lac Osisko.

8.2 Milieu humain

Ce projet n'est pas situé en zone agricole. La majeure partie du tracé projeté est en milieu non habité à l'exception du quartier résidentiel de la Montée du Sourire qui est situé à proximité. Certains résidents de ce quartier ont exprimé des craintes quant à l'augmentation possible du bruit après la construction de la voie de contournement. De plus, aucun bâtiment n'est présent dans le secteur du projet.

Des sentiers de motoneige et de véhicules tout-terrains (VTT) ainsi qu'une piste cyclable sont présents dans le tracé de la nouvelle route projetée. Dans la portion plus au nord, la nouvelle route longe le terrain du club de Golf Noranda.

Le transport des matières résiduelles vers le lieu d'enfouissement sanitaire (LES) de Rouyn-Noranda sera également facilité par la construction de la voie de contournement puisque ce dernier est situé à proximité du tracé projeté.

8.3 Principales contraintes à la réalisation du projet

Les principales contraintes sont les suivantes :

- ⇒ Topographie :
 - relief accidenté.
- ⇒ Géologie et géotechnique :
 - affleurement rocheux par endroits qui nécessitera du dynamitage;
 - faible capacité portante des sols.
- ⇒ Cours d'eau :
 - drainage des eaux de surface (cours d'eau contaminé).
- ⇒ Services publics à déplacer.
- ⇒ Activité minière dans le secteur des travaux :
 - gestion des sols contaminés (excavation, transport et disposition);
 - présence de parcs à résidus miniers.
- ⇒ Terrain de golf localisé à proximité du tracé.

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturels et humains) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les principaux impacts appréhendés ont été inventoriés et regroupés en trois catégories, soit le milieu naturel, humain et visuel.

9.1 Milieu naturel

- ⇒ Perturbation du milieu naturel :
 - Perte de couvert forestier;
 - Modification de l'habitat pour la faune.
- ⇒ Qualité des eaux de surface :
 - Perturbation des bandes riveraines et lit des cours d'eau;
 - Apport de sédiments;
 - Risque de contamination par la présence de machinerie.

9.2 Milieu humain

- ⇒ Climat sonore :
 - Émission de bruit lors des travaux construction;
 - Émission de bruit lors de la mise en opération de la route pour les résidents à proximité et les usagers du terrain de golf.
- ⇒ Qualité de l'air :
 - Émission de poussière lors de la construction (présence de sols contaminés par des métaux);
 - Émission d'odeur, de gaz.
- ⇒ Qualité de vie :
 - Nouveaux emplois lors de la construction (impact positif);
 - Réduction du trafic lourd dans le milieu urbain (impact positif);
 - Amélioration de la sécurité (impact positif).

9.3 Milieu visuel

- ⇒ Modification du paysage.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Autorisations environnementales (étude d'impact sur l'environnement, processus de consultation publique et certificat d'autorisation)	3 ans
Phase 1 : terrassement et ouvrage d'art de premier niveau (déblai, remblai, consolidation, fonçage des pieux, ponceaux, etc.)	1 an
Phase 2 : terrassement et ouvrage d'art de second niveau (déblai et remblai de finition, remblai léger, structure de chaussée, ponceaux, structures, etc.).	1 an
Phase 3 : pavage, signalisation, aménagement, paysager, etc.	1 an

À noter qu'il s'agit de phases successives.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

La construction de la voie de contournement projetée sera reliée à la route 101 existante (rue du Saguenay).

12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

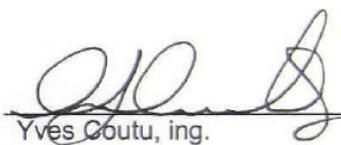
À cette étape-ci du projet, la Ville de Rouyn-Noranda ainsi que la Chambre de commerce ont été consultées.

Une consultation publique est prévue lors de l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement.

13. REMARQUES

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.


Yves Goutu, ing.

Date : 2007-01-08

ANNEXE 1

PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)

Tome	I
Chapitre	5
Numéro	002
Date	2005 06 15

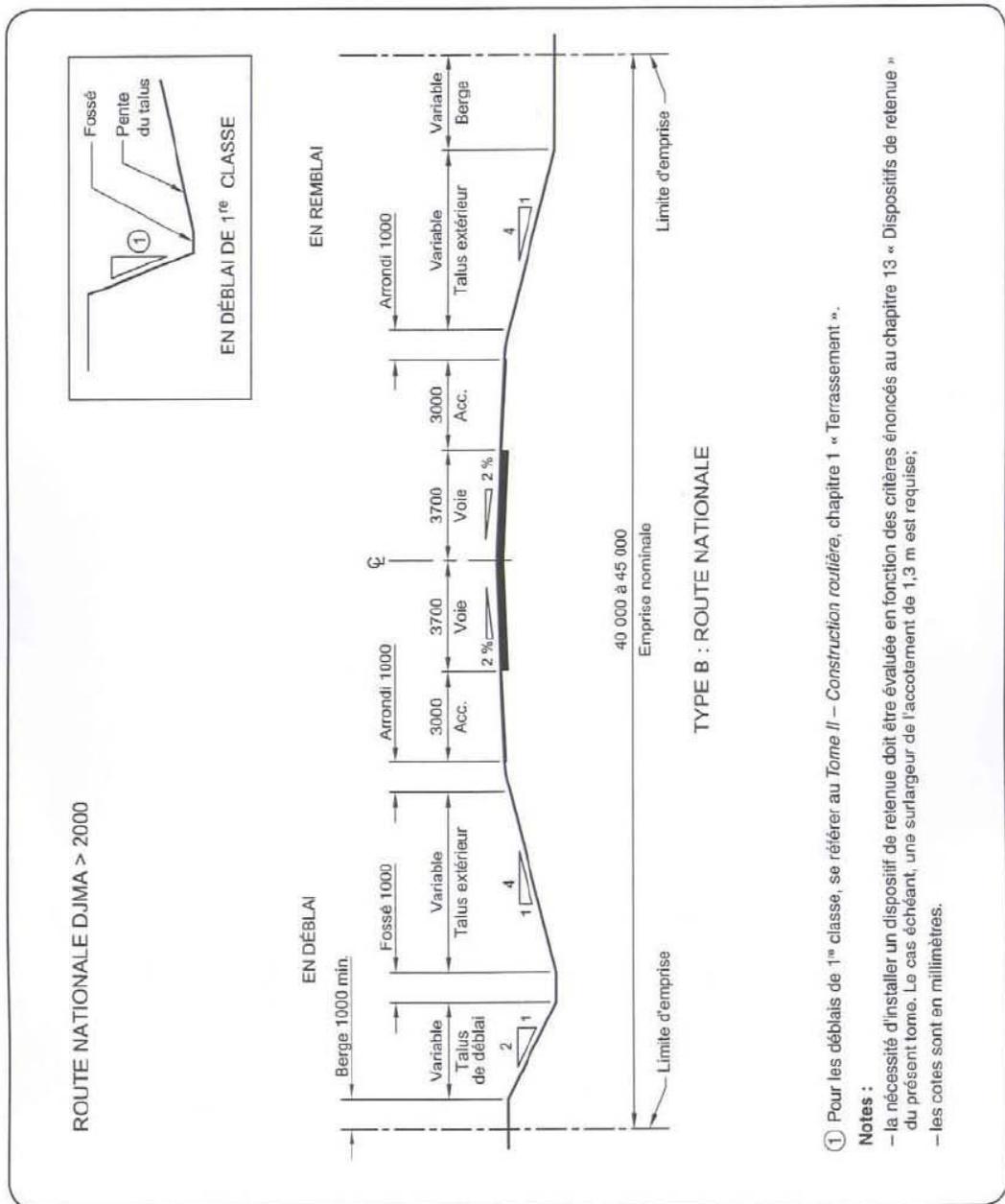
DESSIN NORMALISÉ

PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)

A. M. Pederc
 Autorisé pour publication par :
 Sous-ministre adjointe
 Direction générale des
 infrastructures et des technologies
 Anne-Marie Carlier, Ing., M. Ing.



NORME



ANNEXE 2

**LOCALISATION DU PROJET
CONSTRUCTION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT À ROUYN-NORANDA**

Ministère
des Transports

Québec

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec
Service des inventaires et plan

Avis de projet
Construction de la voie de
contournement nord à Rouyn-Noranda

Annexe 2 : Localisation du projet

Échelle : Aucune

Source : Carte « Classification fonctionnelle
du réseau routier » Service de la géomatique
et de la cartographie 1^{er} trimestre 1998

Localisation générale « Fichiers States et
Canada » MapInfo corporation 1996

Décembre 2006



ANNEXE 3

**LOCALISATION DES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS
CONSTRUCTION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT À ROUYN-NORANDA**

Avis de projet
 Construction de la voie de contournement nord à Rouyn-Noranda

- Annexe 3 : Scénarios étudiés**
- Contournement sud
 - Tracé alternatif
 - Tracé actuel
 - Contournement nord tracé projeté
 - Contournement nord tracé existant

Échelle : Aucune
 Source : Orthophotographie du MRN nos 98809241F10, 99809239F10 et 98808116F10
 Décembre 2006

