

268

P NP

DM13

Projet de construction de la voie de
contournement de Rouyn-Noranda - route 117

Abitibi-Témiscamingue 6211-06-072

Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda - route 117

Deuxième partie de l'audience

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Memoire

Mémoire présenté par

Karine Paquin,

Bac.architecture de paysage

Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda - route 117
Deuxième partie de l'audience

St-Eustache, le jeudi 11 mars 2010,

Je suis bachelière en architecture de paysage, native de l'Abitibi-Témiscamingue. Le projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda m'intéresse pour des raisons tant professionnelles que personnelles. Constatant depuis de nombreuses années plusieurs problèmes engendrés par le développement rapide de projets routiers et immobiliers, j'ai senti le besoin de m'informer et de m'impliquer dans ce projet.

Force est de constater que dans le cas de ce projet routier les premiers développements sont encourageants. Ils démontrent une certaine volonté de prendre en compte tant les aspects environnementaux que sociaux. Toutefois certains aspects de ce développement ne vont pas dans ce sens.

Une étude d'impact sur l'environnement et la tenue d'une audience publique est un premier pas essentiel avant d'entreprendre un projet qui implique autant d'enjeux. Certains pour des raisons purement économiques ne considèrent pas nécessaire de telles démarches. Il est vrai qu'elles nécessitent des investissements supplémentaires à court terme et le report des travaux, cependant, les coûts engendrés par une mauvaise planification du projet pourraient avoir des répercussions financières négatives plus importantes à moyen ou long terme. Il vaut mieux prendre des mesures pour éviter des ennuis que d'être obligé d'y remédier par la suite. La municipalité n'a-t-elle pas suffisamment accumulée son lot d'erreurs environnementales ?

Heureusement, depuis quelques années, la municipalité fait des efforts considérables afin d'améliorer son image environnementale. Un projet d'une telle envergure serait une opportunité pour redorer son image. Cette voie de contournement pourrait devenir un modèle québécois en matière d'aménagement d'infrastructure routière à développement durable. Elle serait un excellent prétexte à la revitalisation de ce secteur qui est durement touché par les industries minières. Toutefois, afin de redonner un second souffle à ce territoire, tous les agents des différents secteurs d'activités devront travailler de paire et ne pas remettre à plus tard ce qui pourrait être fait maintenant.

L'aménagement de la voie de contournement pourrait également avoir des répercussions positives sur la vie urbaine. Par contre, des programmes de revitalisation devront être instaurés par la municipalité pour favoriser le développement économique. Par exemple, à Val d'Or, à la suite de la construction de la voie de contournement, la municipalité a misé sur l'affichage des commerces au centre ville et à contrôlé son développement commercial (règlement de zonage). De façon générale, l'ensemble des intervenants a convenu que les impacts sur les commerces ont été minimes ou nuls et qu'aucun commerce n'a dû fermer. De plus, la diminution du débit de circulation sur les artères principales de Rouyn-Noranda donnera la possibilité d'augmenter le réseau cyclable. La restructuration municipale aura comme conséquence d'améliorer le sentiment d'appartenance des citoyens et de favoriser le développement économique.

L'aménagement de carrefours giratoires aux extrémités de la voie de contournement aidera également à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Plusieurs exemples au Québec prouvent que de telles infrastructures améliorent considérablement la fluidité de la circulation, la qualité de l'air et la sécurité des automobilistes. Cependant, ils demanderont aux utilisateurs une certaine adaptation. Par ailleurs, considérant leur localisation dans la ville, ils auront un grand potentiel. Ils sont la porte d'entrée de la ville, ils pourraient mettre en valeur les particularités et l'identité de la ville. Les espaces vacants créés par l'aménagement de carrefours giratoires sont des terrains propices à l'aménagement paysager. Dans plusieurs villes du Québec, des aménagements de grande qualité et d'originalité sont réalisés au centre et en périphérie de ces infrastructures routières. Des concours à l'échelle locale et régionale sont organisés afin de déterminer le concept de son aménagement. Le potentiel créateur d'artistes, d'architectes paysagistes et de citoyens est mis à contribution.

Sans remettre en question l'aménagement du carrefour giratoire à la jonction de la route 101, la reconfiguration de la rue des Lilas est tant qu'à elle illogique. Les résidents de cette rue ont toutes les raisons du monde d'être insatisfait devant une telle proposition. Elle ne respecte en rien l'intérêt public. Au contraire, elle réduit la qualité de vie de ces résidents. Il serait plus sensé d'avoir accès à cette rue par le carrefour giratoire et non par le prolongement de la rue Landry. Un simple carrefour à 4 branches devrait être étudié.

À l'est de la ville, la clôture haute de quatre pieds de chaque côté de la future route compte également parmi les éléments proposés pouvant avoir des impacts négatifs sur l'environnement. Cette structure coûteuse et inesthétique n'est pas une solution envisageable. Elle n'a pas de raison d'être. Elle est supposément conçue pour protéger les résidents, elles semblent plutôt servir à les tenir en cage. Un nombre considérable de citoyens n'auront plus accès au boisé et au lac Rouyn, où diverses activités de plein air sont pratiquées. De simples ouvertures dans les clôtures et une signalisation appropriée seraient des moyens simples et économiques pour laisser l'accès à ce boisé prisé.

La faune dans cette zone subira également les contrecoups négatifs suite à l'aménagement de la route. L'étude sur les impacts environnementaux démontre que les structures des ponceaux prévus auront une emprise trop grande sur les berges, ce qui nuira aux déplacements de la faune terrestre et aquatique. Afin de diminuer ces effets nuisibles sur la biodiversité, les principes du corridor vert pourraient être intégrés à ces ponceaux.

Malgré quelques bémols soulevés, il en demeure pas moins que ce projet doit voir le jour dans l'intérêt de la population et de l'environnement. En souhaitant fermement que les commentaires et les idées relevées de la part de la population lors de cette audience publique soient considérées au même titre que ceux des promoteurs. Plus la communauté se sentira écoutée et impliquée dans ce projet plus elle en sera satisfaite et fière. Bien évidemment il est impossible de plaire à tout le monde, toutefois il est possible de diminuer le niveau d'insatisfaction et d'impact négatif sur l'environnement.

