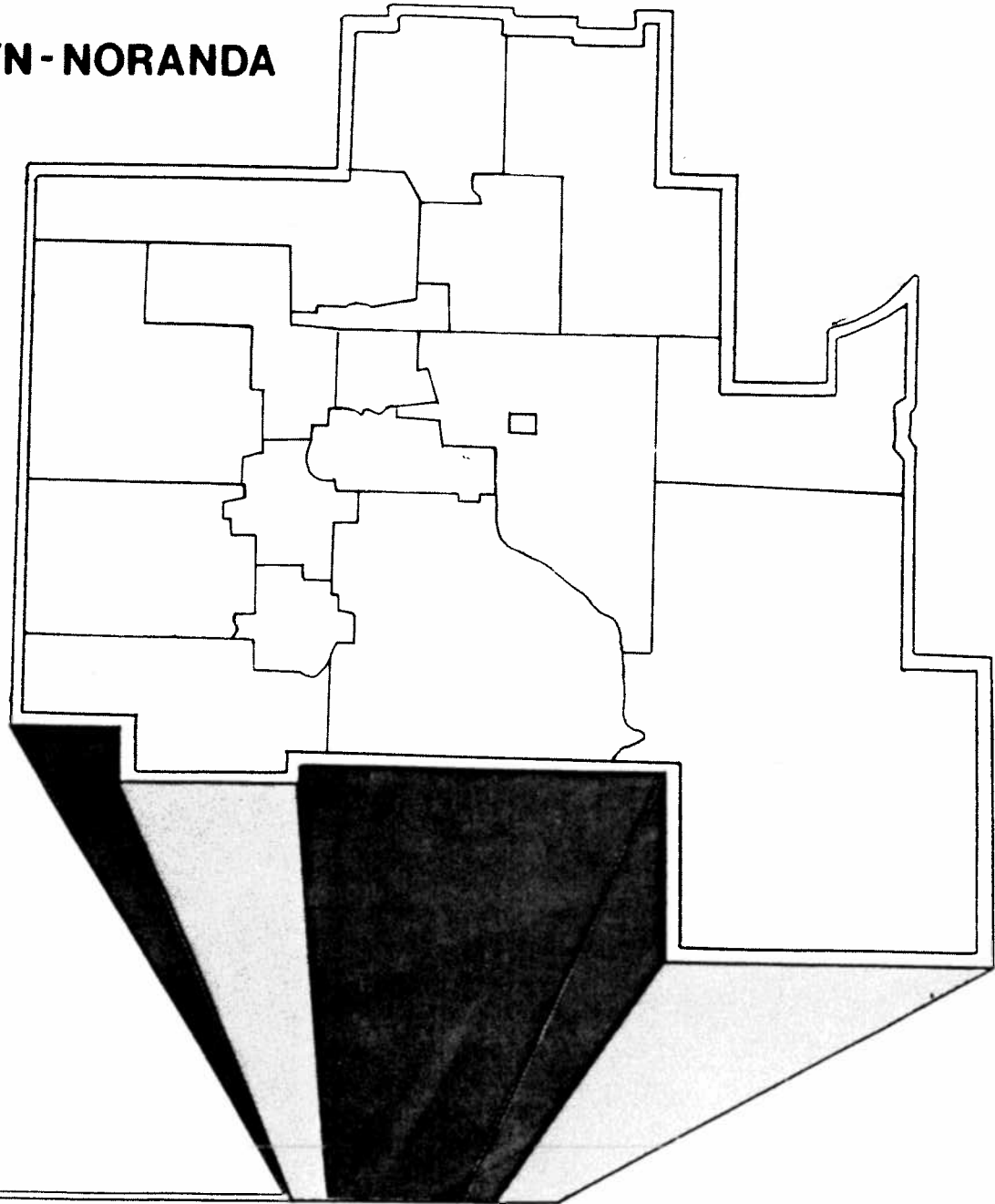


**MRC**

**DE ROUYN-NORANDA**



**SCHÉMA  
D'AMÉNAGEMENT**

Juin 1987

SCHEMA D'AMENAGEMENT  
DE LA  
MUNICIPALITE REGIONALE  
DE COMTE DE ROUYN-NORANDA

Cinquième version modifiée

Conformément au règlement 71-94  
adopté le 19 septembre 1994 et  
entré en vigueur le 16 novembre 1994

### 3.4 Transport

#### Routes

La MRC bénéficie d'une bonne desserte routière favorisant les échanges entre ses municipalités. Deux routes nationales sillonnent son territoire d'est en ouest (route 117) et du nord au sud (route 101). Trois routes régionales, les routes 391, 393 et 395, viennent s'ajouter. La première offre une alternative à la route 101 entre Rouyn-Noranda et Rollet; la seconde, dans le nord de la MRC, relie La Sarre à la route 101 via Duparquet et la troisième, dans l'est, donne accès vers la MRC d'Abitibi. Les noyaux urbains de onze municipalités se localisent sur les routes 101, 117 et 391. Des routes collectrices pavées relient les cinq autres noyaux urbains à ce réseau de routes numérotées.

Ce réseau, efficace pour les déplacements en raison de sa localisation, se trouve toutefois dans un état lamentable en maints endroits. D'importants tronçons des routes régionales et provinciales n'ont pas fait l'objet de travaux majeurs depuis des années. Leur géométrie difficile et leur profil irrégulier ne permettent plus de répondre aux standards modernes de confort et augmentent le niveau d'encombrement de même que les risques d'accident. Les problèmes d'encombrement routier sont particulièrement marqués dans les limites de l'agglomération de Rouyn-Noranda où ces tronçons routiers se sont transformés en boulevards urbains.

Par ailleurs, les routes collectrices et les chemins de rangs qui s'y rattachent sont largement utilisés comme chemins d'accès aux ressources. Le va-et-vient continu des camions-remorques chargés de minerai ou de bois en longueur abîme et déforme ces routes étroites et parfois sinueuses conçues pour les besoins de la colonisation et non pour ceux du transport lourd. Il faut aussi compter les risques d'accident que représente la circulation de ces mastodontes sur des chemins à visibilité réduite.

Finalement, la convergence du réseau routier dans les limites de Rouyn-Noranda occasionne des problèmes de congestion du centre-ville qui accélèrent la détérioration du réseau routier local.

### Aéroport

Relevant de Transports Canada mais géré par la ville de Rouyn-Noranda, l'aéroport de Rouyn-Noranda constitue un élément essentiel de la dynamique économique de la MRC. Les compagnies aériennes Air Canada, Québécoir, Nordair Métro, Voyageur Airways assurent des liaisons commerciales régulières avec les principales villes du Québec et de l'Ontario.

*Hydro-Québec-Région La Grande, dont le siège social se situe à Rouyn-Noranda, utilise également l'aéroport pour le déplacement de ses employés vers le nord.*

*Avec sa piste de 1 981 mètres (6 500 pieds), l'aéroport peut accueillir plusieurs types de réactés jusqu'au Boeing 737. Mais à cause d'un système d'approche aux instruments déficient, il ne peut être opérationnel sous toutes les conditions climatiques ce qui amène d'indésirables détournements vers l'aéroport de Val d'Or.*

*Les installations aéroportuaires se trouvent sur un vaste terrain plat et sablonneux avec une bonne capacité portante. Il s'agit du seul emplacement approprié à ce type d'installations sur des kilomètres à la ronde.*

### Rail

*L'abandon progressif du service passager a concrétisé le déclin du rail dans la MRC. Les deux circuits existants, l'un opéré par les Chemins de fer nationaux de Rouyn-Noranda vers Québec et Montréal et l'autre, opéré par l'Ontario Northland Railway vers Swastika Jonction, sont disparus vers le milieu des années 70.*

4.3.4 L'amélioration et la rationalisation des réseaux de transport et de communication.

Principes d'intervention

- \* s'assurer que les municipalités soient avisées et consultées lors de tout projet d'implantation, de modification et d'extension des réseaux électrique, téléphonique ou de gaz; qu'il s'agisse des réseaux de transport ou de distribution;
- \* revendiquer l'amélioration du réseau téléphonique rural de manière à ce que tout abonné puisse accéder à une ligne téléphonique privée à un coût abordable.
- \* demander au MTQ de préciser une classification des routes locales et d'accès aux ressources afin de départir les responsabilités du gouvernement de celles des municipalités;
- \* faire reconnaître la route 117 à titre de route transcanadienne;

- \* insister auprès du ministère des Transports afin qu'il consacre une plus grande part de son budget à la voirie rurale;
- \* faire reconnaître le principe de l'épandage d'un abat-poussière dans tous les rangs pour des raisons de sécurité et de santé publique;
- \* revendiquer le retour au ministère des Transports de la responsabilité de l'entretien d'hiver des chemins.

#### Objectifs d'aménagement

- \* axer les interventions sur la réfection du réseau routier existant plutôt que sur la construction de nouvelles routes;
- \* établir des priorités pour la réfection du réseau routier de la MRC;
- \* implanter une voie de contournement de Rouyn-Noranda;
- \* assurer la création d'une zone de protection autour de l'aéroport de manière à favoriser l'amélioration et l'agrandissement de ses infrastructures;

Périmètre d'urbanisation de Rouyn-Noranda

- . la délimitation de ce périmètre reconnaît le caractère urbain de la majeure partie du territoire de la ville de Rouyn-Noranda.
- . l'inclusion des lacs à l'intérieur du périmètre d'urbanisation vise à les protéger du jalonnement.

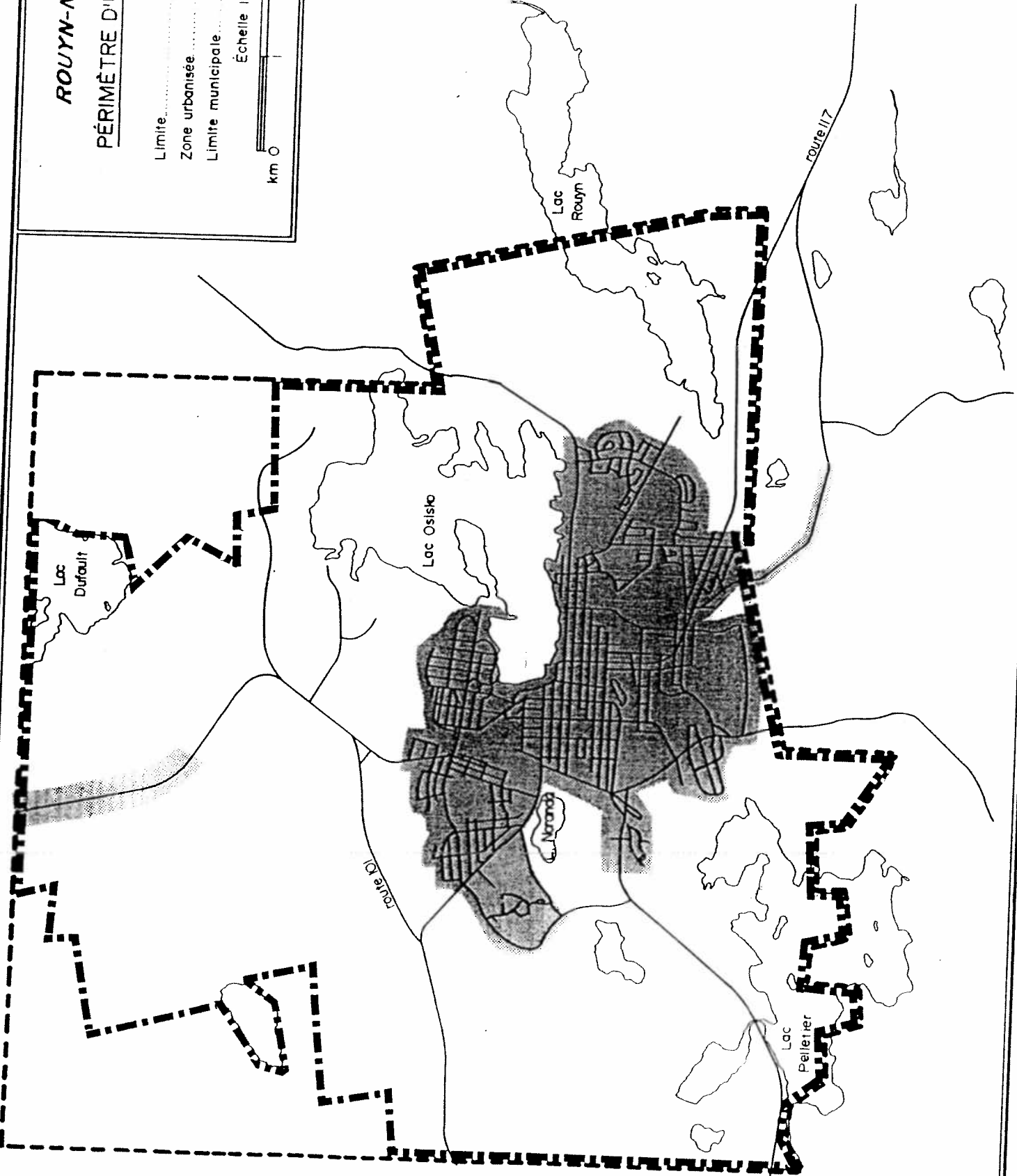
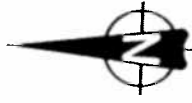


# ROUYN-NORANDA

## PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

- Limite.....
- Zone urbanisée.....
- Limite municipale.....

Échelle 1:55 000



## CHAPITRE XII

Transports12.1 Réseau routier

La MRC dispose d'un réseau routier bien implanté et complet qui permet des échanges internes et externes efficaces. L'accès à l'agglomération centrale s'avère particulièrement facilité par la convergence en ce point des axes routiers majeurs.

Cependant, une seule voie de contournement existe à Rouyn-Noranda pour faire face à l'encombrement provoqué par la convergence du réseau routier. Il s'agit du contournement de la route 101 en périphérie du secteur Noranda. Par contre, l'axe de transport principal, la route 117, continue de traverser le centre-ville avec les problèmes que cela engendre au niveau du ralentissement de la circulation et de la détérioration du réseau routier local.

Le problème des routes de la MRC tient surtout à la vétusté de l'infrastructure en de multiples endroits, qui provoque des déformations de la chaussée nuisant au confort des usagers, ainsi qu'au profil et à la géométrie irréguliers de certains tronçons qui diminuent énormément la visibilité et la vitesse possible. La situation s'avère particulièrement critique sur certains chemins conçus pour la colonisation et qui servent maintenant au transport lourd lié à l'exploitation des ressources.

Le long de la plupart des routes de la MRC, se retrouvent des secteurs susceptibles de faire l'objet d'interventions forestières.

Certains chemins sont même entièrement construits dans des secteurs destinés à court terme au prélèvement industriel de la matière ligneuse. Le déboisement complet des abords de ces chemins produirait un effet extrêmement négatif sur les utilisateurs et les automobilistes en transit en plus de causer des problèmes d'entretien d'hiver.

Les intentions d'aménagement rattachées au transport routier s'énoncent ainsi:

- \* La MRC ne souhaite pas la construction de nouveaux tronçons routiers, hormis la voie de contournement. Elle désire plutôt que le ministère des Transports s'axe sur la réfection du réseau existant.

A ce niveau, une nette divergence existe entre les préoccupations du ministère et celles de la MRC. La MRC ne s'affirme pas spécialiste des travaux de voirie, son intervention ne vise donc pas prioritairement l'identification du type d'interventions à réaliser.

Par contre, avec ses municipalités constituantes, elle se considère la mieux en mesure d'identifier les tronçons où des interventions s'avèrent prioritaires dans son optique de consolidation des activités sur son territoire.

C'est dans ce sens que la MRC entend établir une liste priorisée des travaux de réfection que les intervenants du milieu devront prendre en compte. Elle espère sur ce point, la collaboration du ministère des Transport. Les tableaux IX-A et IX-B qui suivent présentent une première liste des tronçons routiers susceptibles de faire l'objet d'une priorisation.

- \* Les haltes routières de Cadillac et Arntfield doivent être maintenues par le ministère des Transports car elles constituent deux points d'arrêt essentiels sur les parcours interurbains.
- \* Tous les chemins servant d'accès principal à des chemins d'accès aux ressources, notamment à des chemins miniers ou forestiers, devraient être pavés afin de diminuer les inconvénients causés par le transport lourd (poussière, déplacement de gravier, etc.).
- \* Les municipalités doivent porter une attention particulière à la préservation d'un cadre esthétique et visuel de qualité en bordure des routes provinciales, régionales et collectrices de la MRC de même qu'en bordure des routes menant à des sites d'intérêt ou à des sites récréatifs.
- \* Le long des nouveaux tronçons routiers, les municipalités devraient prescrire des marges de recul plus importantes de manière à diminuer le nombre d'expropriations lors du réaménagement des routes.

- \* Une certaine protection doit être assurée à l'encadrement visuel des routes par le maintien d'une bande boisée dans les secteurs de coupe forestière. Cette protection doit viser les routes régionales ou provinciales, les circuits touristiques et les chemins servant d'accès à des zones de villégiature, à des sites récréatifs ou d'intérêt particulier.

L'article 13.1.12 précise les routes le long desquelles le maintien d'un corridor boisé est obligatoire. En ce qui touche les chemins spécifiquement indiqués et montrés sur un plan en annexe, la protection qui leur est offerte devrait s'étendre à tout autre chemin desservant une nouvelle zone de villégiature ou un nouveau site récréatif et qui serait situé dans un secteur susceptible d'être l'objet d'interventions forestières.

Il importe également de protéger l'encadrement visuel des chemins d'accès aux pourvoies ou autres équipements d'intérêt situés en milieu naturel. Toutefois, ces chemins, généralement très longs, se situent souvent dans des secteurs de la forêt domaniale déjà concédés à des fins forestières.

La protection de ces chemins demande une collaboration particulière du MER. Il est donc, pour l'instant, impossible d'obliger le maintien d'une bande boisée le long de ceux-ci. La MRC compte poursuivre ce dossier et obtenir une telle protection. Dans ce cas, le schéma pourrait être modifié en conséquence.

## TABLEAU IX-A

Travaux de réfection  
MRC de Rouyn-Noranda

<u>Route</u>	<u>Localisation</u>	<u>Problème</u>
101	Dans les limites de Lac Dufault	Rétrécissement de 4 voies à 2 voies sans signalisation adéquate
101	Entre Rouyn-Noranda et la MRC d'Abitibi-Ouest	Très mauvaise qualité de roulement, profil irrégulier
117	Entre Rouyn-Noranda et Evain	Encombrement routier, route très sinueuse
117	Entre Rouyn-Noranda et l'aéroport	Encombrement routier, route sinueuse, profil irrégulier
117	Face à la ville de Cadillac	Voie étroite, difficultés d'accès à la ville
117	Entre Rouyn-Noranda et la frontière ontarienne	Mauvaise qualité de roulement
117	Côte Joannès (Mc Watters)	Voie étroite, voie pour circulation lente trop courte
391	Village de Beaudry	Pavage très détérioré



<u>Route</u>	<u>Localisation</u>	<u>Problème</u>
391	Village de Cloutier	Profil déformé, mauvaise qualité de roulement
391	Entre Cloutier et Rollet	Tronçon en gravier, mauvaise qualité de roulement
395	Entre Cadillac et Preissac	Revêtement dété- rioré, infrastruc- ture déformée, voie étroite
ch. Cléricy	Entre D'Alembert et Cléricy	Mauvaise qualité de roulement
ch. du Parc d'Aiguebelle	Entre Mont-Brun et et le parc	Route de gravier
ch. des rangs II et III	Entre Destor et le Parc d'Aiguebelle	Mauvaise qualité de la route
ch. de Rapide II et ch. de Rapide VII	Entre Cadillac et Rapide II et entre Cadillac et Rapide VII	Très mauvais entretien de la route

<u>Route</u>	<u>Localisation</u>	<u>Problème</u>
ch. Ste-Agnès-canton Caire	Entre le village de Bellecombe et le canton de Caire	Route de gravier, mauvais entretien
ch. Bellecombe (route des Pionniers)	Entre Rouyn-Noranda et le village de Bellecombe	Route étroite et sinueuse, profil irrégulier, mauvaise qualité de roulement
ch. Cléricy-Destor	Entre Cléricy et Destor	Mauvais entretien
ch. La Pause	Entre Mont-Brun et la Mine Doyon	Route de gravier, mauvaise qualité de roulement

## TABLEAU IX-B

Travaux de construction  
MRC de Rouyn-Noranda

<u>Construction</u> <u>projetée</u>	<u>Localisation</u>	<u>Problème</u>
Voie de détournement (route 117)	Rouyn-Noranda	Congestion et détérioration des rues du centre-ville dues à la circu- lation de transit

## 13.2 Dispositions spécifiques à certaines parties du territoire

### 13.2.1 Grille de compatibilité

La grille de compatibilité permet aux municipalités de personnaliser les affectations du territoire à leurs besoins tout en assurant que le choix d'activités respectera le cadre des affectations.

La compatibilité est établie en fonction de la définition des affectations et des intentions d'aménagement qui leurs sont rattachées.

Dans la grille, un "oui" symbolisé par "O", signifie que l'activité est parfaitement compatible c'est-à-dire qu'aucun facteur limitatif ne s'applique. Un "oui avec réserves", symbolisé par "O(R)", signifie que l'activité n'est compatible que dans la mesure prévue par une intention d'aménagement énoncée dans le texte du schéma. Finalement, un "non", symbolisé par "N", signifie que l'activité est peu compatible avec l'affectation. Elle ne doit être permise que de façon exceptionnelle et être accompagnée de mesures de mitigation appropriées.

La liste des activités n'est pas exhaustive; il s'agit plutôt de la nomenclature des principaux groupes d'activités de manière à illustrer les grandes lignes des affectations dans le but de faciliter l'évaluation de la conformité entre les plans et règlements municipaux et le schéma d'aménagement.

## Grille de compatibilité

Affectation Activité	Exploitation des ressources	Agricole	Rurale	Industrielle	Récréative	Villégiature	Périmètre urbain
Agriculture	N	O	O	N	N	O(R)	O(R)
Sylviculture	O	O(R)	O	N	O(R)	O(R)	O(R)
Exploitation commerciale de la forêt	O	O(R)	O(R)	N	O(R)	O(R)	N
Mine	O	O(R)	O(R)	N	N	N	N
Carrière et sablière	O	O(R)	O(R)	N	N	N	N
Industrie artisanale	N	O(R)	O	O	N	N	O
Industrie légère	N	N	O	O	N	N	O
Industrie lourde	N	N	O(R)	O(R)	N	N	O(R)
Commerces	N	O(R)	O	O(R)	O(R)	O(R)	O
Services	N	O(R)	O	O(R)	O(R)	O(R)	O
Récréation intensive	N	O(R)	O	N	O	O	O
Récréation extensive	O	O(R)	O	N	O	O	O
Chalets	O(R)	N	N	N	N	O	N
Camp de chasse	O	O(R)	O(R)	N	N	N	N
Pourvoirie	O	O(R)	O	N	N	O	N
Résidence	O(R)	O(R)	O	N	O(R)	O(R)	O
Utilité publique	O	O(R)	O	O	O(R)	O(R)	O(R)

O : parfaitement compatible

O(R) : compatible mais avec réserves liées à une intention d'aménagement

N : peu compatible