

10 mars 2010

**Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda – route 117**Déposant du mémoire: Jean-Marie Letendre

Résident de la rue des Lilas, Rouyn-Noranda

Intérêts portés au projet

Trajet plus rapide pour traverser la ville du nord au sud

Garder le cul-de-sac actuel de la rue des Lilas et modifier l'entrée existante de la rue

Accès plus adéquat pour s'introduire sur la rue Saguenay aux heures d'affluences

Le respect environnemental associé aux sites en régénération à proximité des résidences de la rue des Lilas

Acceptabilité du projet

Le projet est très acceptable en ce sens que les véhicules lourds seront déviés du centre-ville d'une part et que les résidents de Noranda-Nord, lac Dufault et ceux demeurant sur la route 101 nord pourront bénéficier d'un accès plus rapide pour se rendre vers Val d'Or en évitant le centre-ville.

Impacts associés au projet

Le trajet projeté est idéal car il suit un axe déjà établi en grande partie par le chemin existant contournant le lac Osisko du côté Est et ce du nord au sud. En consultant les études et rapports transmis au BAPE par les différents intervenants, le tracé aurait pu être plus coûteux s'il avait prit une autre direction.

### Éléments du projet sujet à modification

L'exécution de ce mémoire fait référence au changement du cul-de-sac projeté pour la rue des Lilas et dont l'historique des secteurs marécageux et en régénération n'est pas à prendre à la légère. Le détail de cette partie de projet est énoncé dans les paragraphes subséquents.

Enlever les véhicules lourds du centre-ville est un souhait mais il faut faire attention aux industries dépendantes du camionnage en périphérie du centre-ville. Il faudra vérifier avec attention la réglementation afin de ne pas voir certaines compagnies de transport faisant rouler l'économie locale déménager de ville, ou bien encore les commerces ayant des livraisons locales près du centre-ville utilisant de gros transporteurs routiers.

Avoir le moins d'accès possible (intersections) sur une voie de contournement c'est bien mais de là à en créer et éviter qu'une intersection existante continue sa vocation, le BAPE est justement là pour recueillir les avis d'intervenants impliqués directement du milieu, ex. intersection des Lilas vs intersection rue Perreault Est.

### Préambule historique

Dans un premier temps, c'est important de décrire un peu l'historique des lieux marécageux actuels depuis une vingtaine d'année.

Lors de l'achat de la résidence au 2036 des Lilas en février 1986, une belle neige couvrait le territoire marécageux et la surface des terrains normalement couvert en cette période de l'année. Vint le printemps et surprise, nous aurions pu nous promener en canot dans la cour arrière jusqu'environ 25 pieds de la maison (environ 100 pieds de profond dans la cour arrière inondée). Presque tous les terrains des résidences côté Est de la rue étaient à un niveau d'eau élevé à l'arrière de celles-ci.

Le voisin du 2032 des Lilas, malgré son âge à cette époque nettoyait le fossé au bout de nos cours arrières jusqu'en arrière des meubles Poissons et ce deux fois par année soit le printemps et l'automne. Comme l'hiver les grattes à neige poussaient la neige de la rue au bout de la rue, cela créait un remplissage du fossé et se compactait jusqu'au printemps, ce qui est encore le cas aujourd'hui. J'ai pris la relève pour le nettoyage jusqu'à ce que les branches et la flore deviennent plus grosses. Les citoyens des zones inondables avons eu recours à la ville pour refaire le fossé à l'aide d'une pelle mécanique à partir des meubles Poissons jusqu'à l'arrière du 2046 des Lilas.

Ceci a aidé grandement à libérer le débit de la fonte des neiges du printemps et des fortes pluies occasionnelles. Cependant un autre problème persistait en celui de la libération des effluents des eaux usées de Noranda-Nord vis-à-vis la rue Landry à quelques centaines de mètres à l'est des résidences, de l'autre versant d'une colline. Par cheminement hydraulique naturel, ces eaux usées (traitées) se retrouvaient à l'arrière de nos résidences circulant dans le fossé au bout nos cours arrières. Conséquences de cet apport en eau, barrage et habitat pour les castors à moins de 100 mètres à l'arrière du 2032 des Lilas. Certains castors s'aventurèrent pour barrer le cours d'eau directement à l'arrière du 2046 des Lilas et ce même après que le fossé eu été nettoyé par la pelle mécanique. On sait que le trappage du castor ne se fait pas à l'année donc imaginez ce que l'on subissait avec les niveaux d'eau du début du printemps jusqu'à l'automne.

Défaire les barrages de castors à répétitions, ce n'est pas de tout repos et même l'installation d'un tuyau de détournement d'eau ne suffit pas toujours à la tâche. Après avoir démontré à la Ville de Rouyn-Noranda à cette époque que l'effluent des eaux usées (épurées) se retrouvait à l'arrière de nos résidences et les inconvénients que cela comportaient, la Ville a tout mit en œuvre pour faire dévier l'écoulement hydraulique vers un autre cours d'eau plus approprié. Cette action et le démantèlement des habitats de castors du secteur a grandement amélioré la flore marécageuse du secteur Est de la rue des Lilas.

Il reste aujourd'hui la problématique de la fonte des neiges le printemps et comme certains résidents ont remonté leur niveau de terrain, c'est moins crucial pour l'érosion et l'inondation des terrains impliqués. Fait à noter, il y a toujours de l'eau qui coule dans le fossé à l'arrière de nos terrains et la végétation commence à faire son œuvre sur le rétrécissement du fossé. Le milieu est en régénération actuellement par contre un apport en eau soutenu se transformerait en milieu humide comme le secteur dénudé humide entre des Lilas et Landry dont l'apparence était semblable il y a plusieurs années (réf. PR3.1\_C9).

### Préoccupations liées au projet

1. Le prolongement de la rue des Lilas vers la rue Landry prévu par le Ministère des Transports du Québec en zone marécageuse me semble inadéquat. Depuis au moins 24 ans, il n'y a pas grand promoteur intéressé à faire du développement résidentiel dans ce secteur à cause de l'instabilité du sol marécageux couvrant la majeure partie du secteur et d'une colline rocheuse adjacente au site marécageux (réf. PR3.1\_C9).
2. Faire une rue reliant des Lilas et Landry correspondrait à faire un barrage dans un marécage avec un contrôle de niveau d'eau qui serait un ponceau au bout de la rue des Lilas. Imaginez la fonte des neiges le printemps, fortes pluies ou périodes de pluies prolongées ce que cela représenterait! J'imagine l'eau prise entre le prolongement de la rue et la colline et s'accumulant dans la zone Est de la rue des Lilas avec comme contrôle de débit un fossé traversant un ponceau. Le type de drainage des secteurs problématiques est de mauvais à très mauvais (réf. P3.1\_C8). Y aura-t-il un retour des familles des castors dans la zone en régénération avec tout ce que cela comporte? Et si les castors se mettaient à barrer en amont du ponceau au bout de la rue des Lilas! La végétation s'est grandement améliorée depuis qu'en arrière de nos résidences le cours d'eau est bas et qu'il n'y a plus de castor.
3. Le sol étant reconnu très humide, que serait le degré de stabilité de la construction d'une rue dans ce secteur à long terme? Il y a tellement de rues construites à Rouyn-Noranda qui subissent l'effet de nos sols argileux ou marécageux qui doivent être retapées après quelques années de construction. Sûrement qu'une fois terminée le projet de contournement de la 117, la nouvelle section construite entre la rue des Lilas et la rue Landry serait à la charge de la Ville de Rouyn-Noranda. Donc l'instabilité de cette section serait réparée et entretenue à même nos taxes municipales.
4. Je ne pense pas que le MDDEP soit intéressé à agrandir le cours d'eau à partir des meubles Poissons et faire dévier vers le sud (écoulement vers le lac Osisko; réf. PR3.1\_C9, km 1/contournement 117) à l'arrière des résidences côté Est de la rue des Lilas. Ce serait inverser le cheminement hydraulique naturelle de ce secteur. De même qu'agrandir le cours d'eau à partir de la première maison côté Est rue des Lilas vers le Projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda - route 117

magasin Poisson, il risque peut-être d'avoir un problème de dénivellation. Une dénivellation semble se dessiner en direction sud quand on visite les lieux entre les collines à partir de la rue des Lilas en direction du km 1. Je pense que c'est aux spécialistes environnementaux d'évaluer ces approches.

5. Étant donné qu'à partir de la rue des Lilas vers le secteur de 450m le type de dépôt est de contenu roc et glaciolacustre (réf. PR3.1\_C8), cela est plus favorable à la stabilité d'une construction de rue que dans la zone organique entre des Lilas et Landry. De même que l'ensemble des travaux se déroulant le long de la voie de contournement, il ne s'agirait que d'un élargissement de la zone d'emprise en incluant la bande de sonorisation. De la rue des Lilas actuelle au point de 450m il y a 350m dont 90m sont déjà en remblais (réf. PR3.1\_C9). Donc 260m de remblayage pour ce secteur comparativement à 300m pour des Lilas/Landry. En annexe, un schéma démontre le déplacement de l'entrée de la rue des Lilas actuelle vers le secteur de 450m.

#### Autres préoccupations liées au projet

6. L'aspect sécurité en déplaçant l'entrée actuelle de la rue des Lilas vers l'Est d'une distance d'environ 350m (400m à l'Est du carrefour) par rapport au contournement vers la rue Dufresnoy/Saguenay ne me semble pas problématique. Le chemin Bradley avec 4100 véhicules moyen par jour en 2012 (réf. PR3.1\_C6) dont le ratio des Lilas/Bradley représente 85% de ce milieu est tout de même sécuritaire. Aux heures d'affluence, en quittant la rue Saguenay vers le chemin Bradley pour ensuite prendre la direction du cimetière, je ne pense pas qu'il y ait bouchon d'achalandage pour nuire au trafic vers l'ouest du chemin Bradley

On fait le chemin Bradley en sens inverse en revenant de la balance du MTQ. Aux heures d'affluence en direction Est en voulant tourner à gauche vers le cimetière, je ne crois pas non plus que cela cause un bouchon de circulation. A noter que la limite de vitesse dans ce secteur est de 80km/h. Le chemin menant au cimetière est à environ 100m des feux de circulation et ce même chemin conduit à un camping privé l'été. Donc on pourrait comparer les campeurs et utilisateurs de ce chemin au même titre que les résidents de la rue des Lilas. Bouchon à prévoir du carrefour vers l'Est (des Lilas/contournement 117) quand un véhicule attend son tour pour un virage vers la rue des Lilas, je pense que c'est un faux débat.

Donc le trajet rue Saguenay (70km/h) avec voie de virage à droite avant le feu de circulation vers le chemin Bradley (80km/h) et une intersection à 100m dans un circuit d'accélération, ça ressemble drôlement à ce que devrait être l'intersection des Lilas/voie de contournement 117.

Actuellement, l'intersection des Lilas/chemin du Golf est à la pointe d'une courbe (ce qui n'est pas idéal) vers l'Est. Aux heures d'affluences tout comme en période estival (achalandage au Golf), je n'ai jamais vu de bouchon de circulation dans la courbe et les accidents sont très rare à la sortie de la courbe vers le Golf (à l'intersection) et ce quand on attend notre tour pour un virage à gauche vers la rue des Lilas. Les accidents qui se produisent dans le secteur sont habituellement sur la rue Saguenay dans le virage axe nord/sud. J'ai beaucoup plus d'appréhension pour les accidents dans le carrefour giratoire que dans une intersection des Lilas/voie de contournement.

Sur le chemin Bradley, la route a été élargie à la hauteur de la balance du MTQ afin d'introduire un virage à gauche des véhicules en provenance de l'Est. L'année dernière le MTQ a transformé l'intersection Marcel Baril/Saguenay de quatre à six voies pour permettre aux véhicules de tournées à gauche aux feux de circulation tout en respectant dans les mêmes proportions les emprises. Je pense que le principe une voie direction Est et une voie direction Ouest avec un voie centrale de virage serait approprié si le facteur accident est trop élevé pour cet intersection (des Lilas/contournement 117).

L'intersection du Golf et parcs à résidus miniers Quémont-2 me semble beaucoup moins sécuritaire pour les clients du Golf se dirigeant vers l'Ouest sur la voie de contournement alors qu'il y a seulement une voie de pénétration dans un zone de 90km/h (réf. PR3.2\_Annexe21) et ce surtout en été où il y a une affluence accrue en journée ensoleillée.

7. En ce qui attrait à la confusion possible des visiteurs en provenance du sud de la voie de contournement vers le nord, un panneau de signalisation indiquant les directions, avec une distance d'approche au carrefour devrait être installé entre l'intersection des Lilas et le carrefour giratoire. Une bonne identification routière ne laisse habituellement pas d'ambiguïté sur les directions à prendre lors de nos déplacements.
8. L'intersection de la station de pompage au lac Dufault qui fournit l'eau à la Ville de Rouyn-Noranda et Xtrata et le chemin du Golf actuel n'apparaît pas sur les plans ainsi que le chemin de la compagnie Lamothe qui exploite actuellement un banc de concassé sur le cap de roche. Cette intersection est dans la zone de 650m à partir du carrefour. (réf. PR3.1\_C19\_F1 et PR3.2\_Annexe21). Comme il y a un besoin actuel de vocation routier dans le secteur des Lilas/ch. Du Golf que ce soit des résidents ou véhicules lourds (concassé) ou bien même un accès vers la station de pompage, il serait approprié de faire une intersection en "++". Si l'intersection du chemin menant au lac Dufault est condamnée, les autorités de Xtrata ont-ils prévus une alternative que l'on ne voit pas sur les plans? Sur les plans, il y a l'intersection en "++" du Golf et du parc à résidus miniers Quémont-2 (réf. PR3.2\_Annexe21)

9. Le MTQ met l'emphase sur le moins d'accès possible sur la voie de contournement afin d'avoir une bonne fluidité routière avec le moins d'impact possible d'accidents. Actuellement, il y a l'intersection des eaux usées qui peut être de pair avec Xtrata (lac Osisko) et défini comme intersection en '+'. Il y a l'intersection en '++' prévu pour réunir les Services Miniers J.M. qui ira de pair avec le chemin de la Mine Gallen. Il y a aussi l'intersection en '++' reliant le Golf de pair avec Quémont-2.

Au cours de la première partie des séances du BAPE, il a été question de l'intersection en 'T' reliant la rue Perreault E. à la voie de contournement. Il semble que cette intersection serait construite au cas où il y aurait un développement résidentiel à l'Est de la voie de contournement, ou un stationnement pour des activités de plein air quelconque... Si la Ville de Rouyn-Noranda n'entretient plus le pont ou détruit celui-ci, le chemin étant condamné n'a plus besoin d'entretien de la part de la voirie municipale (réf. PR3.1\_C19\_F3 et PR3.2\_Annexe21). Si par contre le pont est utilisé pour les motoneiges et VTT, les clubs impliqués devraient entretenir celui-ci. Entretien un chemin pour une vocation future de stationnement touristique dans le secteur c'est intéressant dans la mesure que l'accès est seulement par la rue Perreault E.

Une intersection Perreault E./contournement 117 est encore moins appropriée au niveau sécuritaire surtout dans une zone de 90km/h et que celle-ci serait à 500m de distance au sud de l'intersection en '+' eaux usées/Xtrata (réf.PR3.1\_C19\_F3). Donc pourquoi cette intersection avec peu d'utilisateurs à comparer à une plus utile (des Lilas/contournement 117) et qui elle serait à 400m du carrefour (réf. PR3.1\_C19\_F1) dans une zone d'accélération/décélération? En général, les résidents de la rue des Lilas tout comme ceux de Noranda-Nord et provenant de la 101 se déplacent vers Rouyn sud ou Val d'Or ou Rouyn centre. Les coûts engendrés pour l'intersection Perreault E. pourraient être aménagés dans le secteur des Lilas.

#### Autorisation du projet

En conclusion, après avoir entendu les intervenants et évalué les impacts et dans la mesure où tous les études et avis seront à la convenance du BAPE et de la population et des diverses ressources impliquées dans le projet, le projet devrait être autorisé par le gouvernement du Québec.

---

Jean-Marie Letendre

rue Saguenay (route 101)  
direction La Sarre

# ANNEXE "A"

(Option intersection en "T")



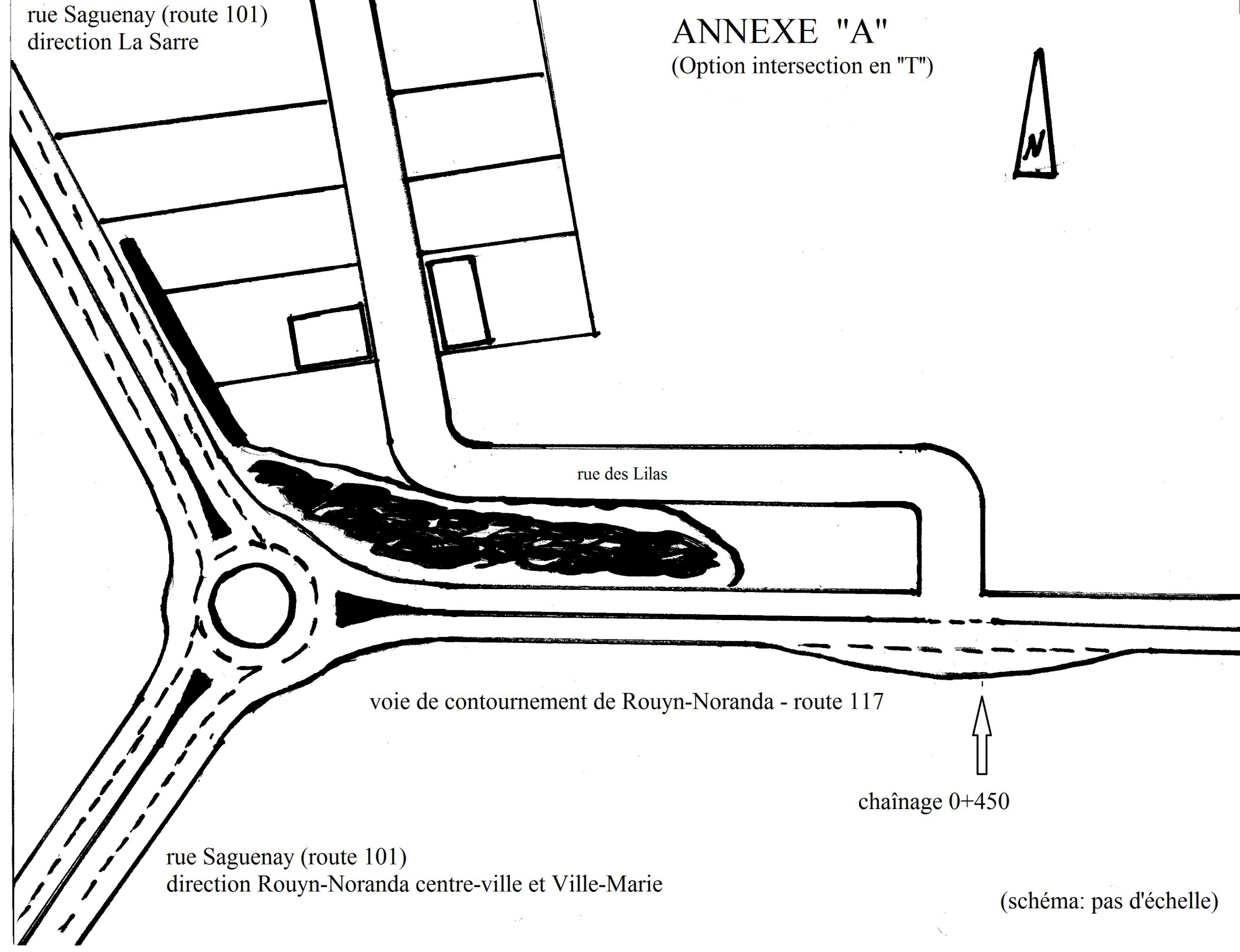
rue des Lilas

voie de contournement de Rouyn-Noranda - route 117

chaînage 0+450

rue Saguenay (route 101)  
direction Rouyn-Noranda centre-ville et Ville-Marie

(schéma: pas d'échelle)





rue Saguenay (route 101)  
direction La Sarre

# ANNEXE "B"

(Option intersection en "+")



rue des Lilas

vers station de pompage  
lac Dufault

voie de contournement de Rouyn-Noranda - route 117

←  
chaînage 0+450

vers banc de gravier Lamothe

rue Saguenay (route 101)  
direction Rouyn-Noranda centre-ville et Ville-Marie

(Schéma: pas d'échelle)