

NOTE TECHNIQUE

Date : 2 mars 2010
Audience publique
Objet : Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117
Réponse à la question n° 2 du DQ-1 du 25 février 2010
Auteurs : Bernard Fournier, B.Sc. A, M. ATDR
Révision : Vincent Ermatinger, ing. jr.
N/réf. : AA107402-960-009

2. Le projet de règlement sur le réseau de camionnage pourrait entraîner des détours d'environ 3,5 à 12,9 km pour les camionneurs qui utilisent des véhicules lourds de 5 essieux et plus pour desservir certaines entreprises dans l'agglomération de Rouyn-Noranda (PR5.1, annexe 1, page 15). Quels seraient les temps de parcours associés à ces détours ?

Le détour de 3,5 km correspond aux déplacements en transit¹ de camions qui vont du nord vers le sud ou du sud vers le nord. Ceci équivaut à **31 déplacements quotidiens** (carte 4 de l'étude d'impact sur l'environnement). Pour ces déplacements, suivant l'évaluation des temps de parcours moyens réalisés dans l'étude d'impact et les études antérieures, il faudrait **environ 1 minute 20 secondes pour franchir les 3,5 km supplémentaires** imposés par le réseau de camionnage proposé. En proportion, le temps de déplacement additionnel est beaucoup moins important que la distance à franchir, et ce, parce qu'une récupération importante de temps est réalisée avec une vitesse de 90 km/h et l'absence de feux de circulation sur la voie de contournement. Par comparaison, le temps de déplacement sur la voie de contournement est estimé à 5 minutes 18 secondes pour une distance de 7,7 km. Environ le même temps devrait être nécessaire (5 minutes 35 secondes) pour franchir l'avenue Larivière, les boulevards de l'Université et Industriel, jusqu'au niveau du croisement avec le chemin Granada (environ 4 km).

Un détour similaire serait engendré pour les principaux déplacements internes dans l'agglomération de Rouyn-Noranda pour les camions de 5 essieux et plus, bien que légèrement supérieur. Les principaux mouvements à cet effet visent les déplacements entre les parcs industriels Granada et Témiscamingue, d'une part, et le parc industriel Noranda d'autre part. Dans ce cas, les détours supplémentaires vont varier d'environ 3,5 à 6 km. **Ceci vise 31 déplacements quotidiens.**

¹ Un déplacement en transit est un déplacement qui franchit complètement l'agglomération de Rouyn-Noranda, alors qu'un déplacement interne est un déplacement qui est effectué à l'intérieur même de l'agglomération.

Pour ces déplacements, suivant l'évaluation des temps de parcours moyens réalisés dans l'étude d'impact et les études antérieures, il faudrait entre **1 minute 20 secondes et 3 minutes 50 secondes pour franchir la distance supplémentaire** imposée par le réseau de camionnage proposé. L'écart de temps dépend d'où sont situés les points de départ et d'arrivée à l'intérieur des espaces industriels discutés ci-haut, de même que du nombre de feux de circulation à franchir.

Le détour le plus long de 12,9 km viserait les déplacements externes² de camions de 5 essieux et plus qui ont pour destination le parc industriel Témiscamingue et qui proviennent de l'Ontario ou du Témiscamingue, ou encore qui font le mouvement inverse, à savoir qui partent de ce parc industriel et qui vont vers l'Ontario ou le Témiscamingue. Un détour similaire serait observé pour les camions en déplacement externe qui vont vers le parc industriel Granada en provenance de l'Ontario ou du Témiscamingue, ou qui en proviennent et qui se dirigent vers ces mêmes lieux. Dans ce dernier cas, le détour additionnel pourrait être abaissé jusqu'à environ 11 km, en fonction du lieu de provenance ou de destination à l'intérieur du parc industriel. **L'ensemble de ces déplacements externes concerne 40 déplacements journaliers de camions.** Pour ces déplacements, suivant l'évaluation des temps de parcours moyens réalisés dans l'étude d'impact et les études antérieures, il faudrait entre **9 minutes 7 secondes et 10 minutes 57 secondes pour franchir la distance supplémentaire** imposée par le réseau de camionnage proposé.

Enfin, les déplacements en transit qui sont ouest-sud ou sud-ouest seront eux aussi pénalisés par le réseau de camionnage proposé. **Ces déplacements sont toutefois peu nombreux, étant limités à 4 déplacements quotidiens** (carte 4 de l'étude d'impact sur l'environnement). Dans ce cas, on parle d'un temps de déplacement additionnel de **9 minutes 37 secondes.**

En résumé, environ 100 déplacements quotidiens de camions seront affectés par un détour additionnel avec la mise en place de la voie de contournement et du réseau de camionnage qui y sera associé. Ce détour variera de 3,5 à 12, km. Pour 58 % de ces déplacements, soit 62 déplacements sur 106, le temps de parcours additionnel par rapport à la situation actuelle sera de moins de 4 minutes. Pour le reste, soit 42 % (44 / 106), le temps de parcours additionnel sera entre 9 et 11 minutes.

² Un déplacement externe est un déplacement qui vient de l'extérieur de l'agglomération de Rouyn-Noranda et qui s'y destine, ou alors qui quitte l'agglomération et qui se destine vers l'extérieur.