

PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA MINE AURIFÈRE CANADIAN MALARTIC ET
DE DÉVIATION DE LA ROUTE 117 À MALARTIC
REPOUSES DU MTMDET
AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU 29 JUIN 2016 (DQ10, N^{OS} 1 À 3)

- 1. Plusieurs projets de voies de contournement ont été réalisés par le Ministère et un suivi des répercussions sur l'activité économique des localités contournées a été demandé pour certains d'entre eux. Veuillez fournir une synthèse des résultats de ces suivis et, plus généralement, des effets des contournements urbains sur l'économie locale.**

La réponse à cette question vous sera transmise ultérieurement.

- 2. Le promoteur affirme que, malgré l'aménagement prévu d'un parc au nord de la route 117 à l'entrée est de la ville de Malartic, le Ministère a demandé qu'aucune traverse piétonnière ne soit marquée à cet endroit afin d'augmenter la fluidité et la sécurité de la route (PR5.1, p. 213). Veuillez confirmer cette affirmation et expliquer ce choix.**

La nécessité d'une traverse piétonnière a déjà fait l'objet de discussion avec la Ville de Malartic dans le cadre d'un projet d'aménagement de traverses piétonnières sur le tronçon de la route 117 (rue Royale) en milieu urbain. D'un commun accord, la traverse piétonnière à cette intersection a été abandonnée. Le MTMDET préfère canaliser les piétons vers l'intersection avec l'avenue Centrale (présence de feux de circulation) pour leur permettre de traverser la route 117 (rue Royale) en toute sécurité.

La position du MTMDET s'appuie, entre autres, sur l'étude de sécurité et de circulation¹ réalisée par Genivar (WSP) en 2008 pour le projet minier aurifère Canadian Malartic pour justifier l'aménagement ou non des traverses piétonnières dans la ville de Malartic. Cette étude a été réalisée avant le déménagement du quartier sud.

- Une étude de sécurité et de circulation analyse la sécurité, la situation actuelle, mais aussi la situation future de la circulation pour un tronçon donné afin d'être en mesure de proposer des mesures de mitigation. L'analyse de la situation future par la firme Genivar (WSP) a tenu compte de la relocalisation du quartier sud, du futur quartier résidentiel relocalisé, des développements minier et commercial et de l'expansion résidentielle. À partir de cette nouvelle répartition des mouvements, les interventions à préconiser aux différentes intersections ont été identifiées afin d'assurer la sécurité des usagers de la route, des piétons et la bonne exploitation de la circulation.

¹ Projet minier aurifère Canadian Malartic - Étude d'impact sur l'environnement – Rapport Sectoriel – Étude de circulation et de sécurité, Genivar pour Corporation minière Osisko, juillet 2008, 66 pages et annexes.

- Déjà à l'intersection avec l'avenue Saint-Louis au moment de l'étude, il n'y avait pas nécessité d'un passage piétonnier. Pour l'aménagement d'un passage piétonnier, les quatre critères selon les normes doivent être atteints (Chapitre 2, Tome V, Normes et ouvrages routiers, MTMDET). Le critère concernant le débit de piétons n'était pas atteint. Par conséquent, une traverse piétonnière à cette intersection n'est pas requise.

Le MTMDET prévoit réaliser des traverses piétonnières à deux intersections (avenue Fournière et rue de La Sarre) et en section courante entre l'intersection avec l'avenue Fournière et l'avenue Centrale en plus de celles déjà existantes (carrefours de l'Accueil, des Érables, du chemin du Lac-Mourier/rue La Salle et à l'avenue Centrale). Selon l'analyse de sécurité réalisée par le MTMDET en 2012, soit après le déménagement du quartier sud, l'aménagement de traverses piétonnières est justifié à ces endroits, mais pas à l'intersection avec l'avenue d'Hochelaga. Cette rue est située du côté ouest juste après l'intersection avec l'avenue Saint-Louis. On peut donc conclure que si un passage piétonnier n'est pas nécessaire maintenant à l'intersection avec l'avenue d'Hochelaga, il n'est pas plus justifié au carrefour avec l'avenue Saint-Louis étant donné la faible densité de population au sud de ce secteur.

La présence de signalisation (panneau, marquage au sol) n'est pas une garantie du respect des passages piétonniers par les usagers de la route. Étant donné le très faible débit anticipé de piétons à cette intersection, les usagers de la route ne développeront pas le réflexe d'arrêter au passage piétonnier n'étant pas habitués d'en voir, sans compter que cela peut amener un faux sentiment de sécurité chez les piétons croyant que les automobilistes vont s'arrêter nécessairement en leur présence.

- 3. Au cours de l'audience publique, il a été mentionné qu'un contournement de la ville de Malartic aurait été souhaité par le Ministère, bien que les conditions de fluidité et de sécurité de la route 117 actuelle ne permettent pas de le justifier (Mme Louise Gonthier, DT1, p. 55 et 56 et DT5, p. 69 et 70).**

Pour quelles raisons le Ministère considère-t-il qu'un contournement aurait été préférable à une déviation de la route 117?

Au cours des dernières années, le Ministère a été interpellé par différents intervenants (comité SOS 117, la CRÉAT et autres organismes) pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation sur la route 117 entre Val-d'Or et Rouyn-Noranda. Une voie de contournement de la ville de Malartic permettrait :

- Pour l'usager en transit, de poursuivre en continuité son trajet à une vitesse affichée de 90 km/h en milieu rural au lieu d'avoir à traverser un milieu urbain à une vitesse affichée de 50 km/h et, ainsi réduire son trajet en termes de temps de parcours et de distance.
- Conséquemment, de diminuer l'émission de gaz à effet de serre.

- Remédier aux problèmes d'incompatibilité entre le trafic de transit sur la route 117 dont le passage de véhicules lourds et les activités urbaines du centre-ville de la municipalité.
- Réduire les problèmes de bruit et de poussières causés par la circulation sur la route en milieu urbain.
- Réduire les zones de conflit par l'établissement des servitudes de non-accès de chaque côté du nouveau tronçon afin d'en préserver la vocation première, soit la circulation de transit (Section 10.3 et chapitre 11, Tome I, Normes et ouvrages routiers, MTMDET). La réduction de zones de conflit amène un gain en terme de baisse des risques d'accident.

Le Ministère est-il en mesure d'exiger le choix du contournement? Justifiez votre réponse.

Non.

La réalisation du projet de déviation ou de contournement de Mine Canadian Malartic se doit d'être à coût nul pour le Ministère. La route 117 existante sous sa gestion n'a pas de problématique de sécurité et de fluidité. Il n'est donc pas dans l'intention du MTMDET de procéder à des interventions sur ce tronçon ou même d'envisager la construction d'un contournement en date d'aujourd'hui ni dans un avenir prévisible. D'autant plus que les interventions effectuées dans la ville de Malartic en 2011 ont permis d'améliorer la fluidité et la sécurité sur le tronçon en milieu urbain. De plus, il s'agit d'un projet privé financé entièrement par le promoteur. Pour toutes ces raisons, le Ministère ne pourrait donc pas exiger de la minière de procéder à un contournement au lieu d'une déviation.