

Chambre de commerce
et d'industrie
de Rouyn-Noranda



ccirn
membre fccq

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES AUDIENCES
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT
SUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE
ROUYN-NORANDA — ROUTE 117**

10 mars 2010



Chambre de commerce
et d'industrie
de Rouyn-Noranda

ccirn
membre fccq

**Mémoire en faveur
de la
construction de la voie de contournement de
Rouyn-Noranda — route 117**

« Attendu depuis 40 ans : le projet doit se réaliser »!

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda
70, avenue du Lac
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 4N4

Téléphone : 819-797-2000 Télécopieur : 819-762-3091

Courriel : reseau@ccirn.qc.ca
julie.bouchard@ccirn.qc.ca

LA CCIRN SERA REPRÉSENTÉE LORS DES AUDIENCES PAR :

Monsieur Jean-Claude Loranger, président



TABLE DES MATIÈRES

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUYN-NORANDA : UN PORTE - PAROLE INCONTOURNABLE	4
--	----------

INTRODUCTION

Historique de la Route 117.....	5
Historique des démarches de la voie de contournement de Rouyn-Noranda — Route 117.....	6

LE PROJET DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA, ROUTE 117

1- Justification et description du projet	7
2- Objectifs	7

INTÉRÊT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUYN-NORANDA A L'ÉGARD DU PROJET	8
--	----------

LES FACTEURS QUI MOTIVENT LE PROJET	9 - 11
--	---------------

LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

1- Les investissements	12
2- Création d'emplois.....	12
3- L'engorgement : un problème coûteux.....	12
4- Impact sur l'environnement	13

LES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES

1- Impact sur le milieu humain.....	14
2- Impact sur le milieu physique et biologique.....	14
3- La surveillance et le suivi environnemental.....	15
4- Les répercussions positives du projet	15 - 16

CONCLUSION ET RECOMMANDATION.....	17 - 19
--	----------------



LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUYN-NORANDA : UN PORTE PAROLE INCONTOURNABLE

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda (Chambre) est un regroupement volontaire de gens d'affaires, de commerçants et toute personne qui partage sa mission et sa vision. Elle est financée par ses cotisations et les revenus de ses activités. La Chambre compte **plus de 1100 membres issus dans tous les secteurs d'activités de la région**. Affiliée à la Chambre de commerce du Québec et du Canada, elle a pour objectifs de faire la promotion auprès des gens d'affaires, du développement économique de même que de faire pression sur les différentes instances afin d'améliorer la vie économique et sociale de Rouyn-Noranda et la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

La mission de la Chambre a comme objectif de dynamiser l'économie de la région afin d'assurer la croissance de Rouyn-Noranda en concertation avec nos entrepreneurs et les organismes socio-économiques. Les enjeux visés sont le développement de Rouyn-Noranda à son plein potentiel; l'accueil proactif à assurer aux projets et aux possibilités de développement ainsi qu'une action concertée avec une vision globale pour agir ensemble sur l'économie.

Porte-parole de la communauté d'affaires **depuis 1927**, la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda est, de par la force de son réseau, un acteur incontournable de son milieu et de la région Abitibi-Témiscamingue. Aussi, son Conseil est fier d'intervenir en faveur du projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, un dossier sur lequel la Chambre, à l'instar de la Ville, **insiste fortement pour sa concrétisation depuis 1970**.

- **En tant que leader et rassembleur de la communauté d'affaires, la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda contribue activement au développement économique de sa région. Ses nombreuses interventions publiques sont motivées par sa volonté d'encourager l'esprit d'entreprise, de favoriser les initiatives structurantes, la création d'emplois, ainsi que la défense des projets socioéconomiques de la région.**

INTRODUCTION



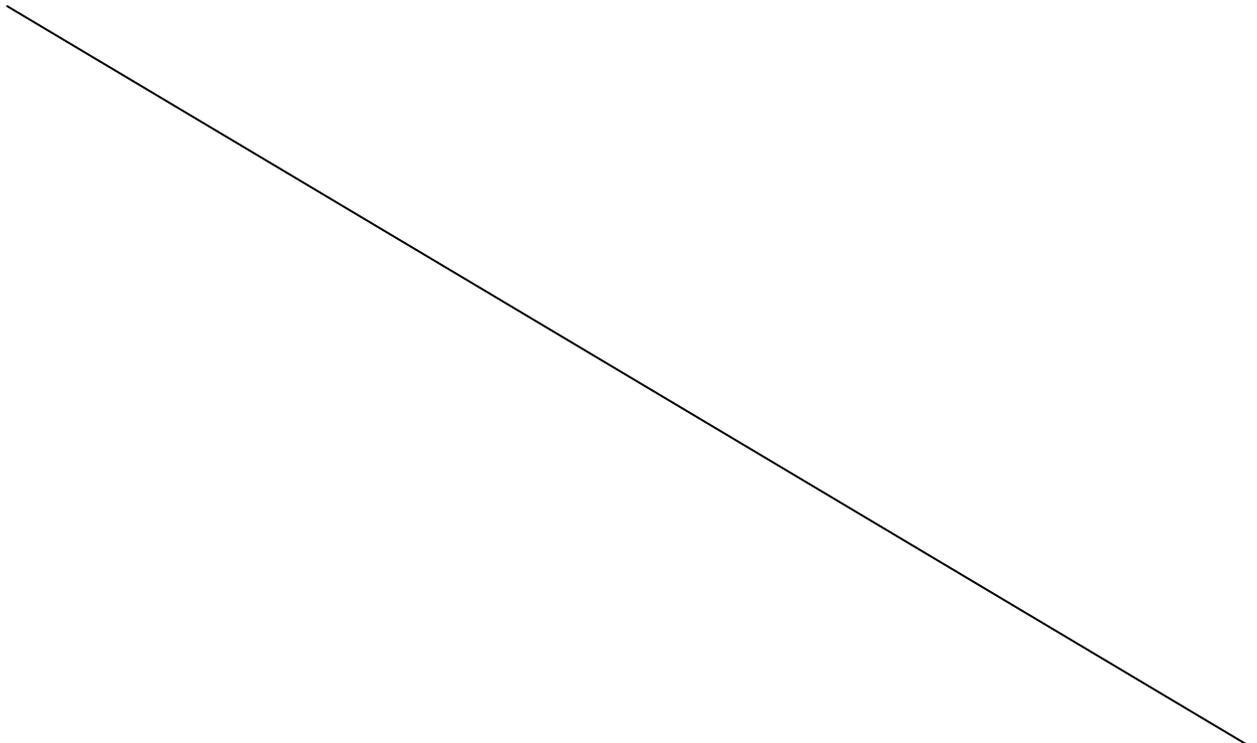
HISTORIQUE DE LA ROUTE 117

1- Origines

La route 117 tire son origine de la *Grande Ligne* qui fut construite en 1804. Sous l'ancien système de numérotation des routes, elle fut connue sous le nom de route 11, route 58 et route 59.

2- Tracé

Aujourd'hui, **la route 117** est une route provinciale québécoise de **681 km, reconnue comme transcanadienne**, suivant une orientation nord/sud à partir des autoroutes Décarie (Autoroute 15) et métropolitaine (Autoroute 40) à Montréal jusqu'à l'autoroute 66 à la **frontière de l'Ontario** et de l'Abitibi-Témiscamingue. La route 117 constitue donc la colonne vertébrale et la voie de pénétration vers l'Abitibi et le nord de la province. Depuis la fermeture des chemins de fer, elle est la principale voie de circulation qui permet le transport des matières premières vers le Sud et des marchandises vers le Nord et l'Ouest canadien (Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie Britannique), de même que la circulation des populations, particulièrement celle de l'Abitibi-Témiscamingue qui est d'environ 156 000 personnes.



HISTORIQUE DES DÉMARCHES POUR LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA – ROUTE 117

1- 40 années d’attentes!

Les premières démarches auprès du Gouvernement du Québec **ont débuté en 1970** et c’est en 1972 que les premières études ont été faites par le Ministère des Transports (MTQ). Depuis, des démarches se sont poursuivies sans résultat, au gré de promesses électorales provinciales. Pendant toutes ces années, le développement économique particulièrement les secteurs miniers et forestiers, le tourisme ainsi que les populations des municipalités amène de plus en plus de circulation, via le centre-ville de Rouyn-Noranda et le quartier résidentiel Dallaire.

Entre temps, la voie de contournement (1982) et quatre (4) carrefours giratoires se sont construits à Val d’Or et d’importants travaux furent réalisés partout dans la région.

2- Août 1992

En 1992, après dix (10) années de tergiversation, d’étude et d’analyses, pour réaliser une voie de contournement côté sud, le ministre des Transports du Québec, Robert Middlemiss (à la suite de nombreuses démarches de la Ville et de la Chambre de commerce de Rouyn-Noranda) ont annoncé « compte tenu des coûts élevés des travaux pour une voie de contournement côté sud, d’autres analyses seront faites côté nord... ainsi, les citoyens de Rouyn-Noranda pourraient espérer avoir la voie de contournement avant l’an 2000 »!

3- Février 2006

C’est finalement en 2006, lors d’une conférence de presse que la ministre des Transports du Québec, madame Julie Boulet, annonce que le projet est enfin accepté et que l’ensemble du processus d’évaluation environnemental suivra son cours jusqu’au décret gouvernemental.

4- 2006-2008

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ), région Abitibi-Témiscamingue étudie les sites potentiels pour le tracé et effectue des analyses de sols, pour finalement retenir le tracé actuel, qui fut officiellement présenté à la communauté d’affaires en 2008 et aux médias. La présentation fut, largement publicisée par la Chambre de commerce et d’industrie de Rouyn-Noranda, avant et après la présentation.

ROUTE 117 : LE PROJET DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA

Justification et description ⁽¹⁾

Le Ministère des Transports projette construire une route permettant de détourner la circulation en transit de l'actuelle route 117. Le tracé de contournement projeté, d'un peu moins de 7,7 km, passerait au nord et à l'est de la ville de Rouyn-Noranda, en faisant le lien entre la route 101 au nord-ouest (rue Saguenay) et la route 117 au sud-est (avenue Larivière). Globalement, le tracé serait divisé en trois tronçons. Sur les premiers 3,5 km, il s'insérerait dans l'axe du chemin du Golf, ou encore longerait ce chemin et/ou le croiserait. C'est dans ce secteur que le tracé passerait au nord du parc industriel Noranda et du terrain de golf. Il serait situé tout juste au sud du parc à résidus minier Quémont-2. Un seul accès à cette route est prévu, soit celui de l'intersection avec la route 101. Pour le 1,5 km suivant, le tracé proposé longerait et/ou se trouverait à proximité de la rue Perreault Est. Dans cette partie il se situerait entre le lac Osisko et le site de la station de traitement des eaux usées de la Ville. Finalement, dans les trois derniers kilomètres, le tracé viendrait s'engager dans un secteur boisé entre le lac Rouyn et deux quartiers résidentiels. L'intersection prévue pour relier la route 117 avec le réseau routier municipal serait assurée à l'aide d'un carrefour giratoire simple, alors que celui prévu pour y relier la route 101 serait assuré par un carrefour giratoire double. L'aménagement routier proposé est à deux voies avec une vitesse affichée de 90 km/h. Quatre autres carrefours seraient présents sur le tracé afin de permettre une desserte des chemins municipaux et des propriétés riveraines. La configuration finale de certains ouvrages de traversées de cours d'eau reste à être définie. Des passages pour sentiers récréatifs seraient prévus à différents endroits. Pour des raisons de sécurité, l'accès à la rue des Lilas par la route 101 ne serait plus possible. Le prolongement de la rue serait alors requis vers le nord.

Le projet est évalué à 75,3 millions de dollars. Il devrait débuter en 2011, pour une mise en service en 2013 avec des travaux complémentaires en 2014.

1- Objectifs (1)

Améliorer la sécurité et maintenir la fonctionnalité de la route 117, qui est une route nationale et transcanadienne, et qui représente par conséquent un axe stratégique de première importance au sein du réseau routier sous la responsabilité du Ministère des Transports.

Améliorer la qualité de vie des résidents de Rouyn-Noranda par le transfert d'une partie du trafic lourd vers la voie de contournement.

Éliminer le problème d'incompatibilité entre la circulation des camions en transit et les activités urbaines au centre-ville.

Réaliser le projet avec le moins d'impacts possible sur l'environnement.

(1) Extrait du communiqué émis le 17 novembre 2009 par le MTQ

L'INTÉRÊT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUYN-NORANDA À L'ÉGARD DU PROJET DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA – ROUTE 117

De par son engagement envers ses membres et l'ensemble des entreprises de son territoire, ainsi que son mandat de favoriser le développement économique, la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda (Chambre) s'est impliquée activement, depuis plus de 40 ans afin que ce projet voit le jour.

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda a offert une tribune aux représentants du Ministère des Transports du Québec, région Abitibi-Témiscamingue, afin qu'ils présentent le projet à devenir aux leaders et décideurs socio-économiques de Rouyn-Noranda.

Cette présentation a permis aux participants de mieux connaître le projet et ainsi d'évaluer son incidence sur le développement de Rouyn-Noranda et les opportunités de maximiser les retombées locales en favorisant l'utilisation du savoir-faire de notre communauté et de nos entreprises.

Il est important de noter que l'intérêt de la Chambre ne se situe pas seulement au niveau des impacts économiques pour les entreprises régionales, la création d'emplois, directs et indirects, mais également pour la *sécurité, particulièrement au centre-ville de Rouyn-Noranda (tronçons rue Larivière, avenue du Lac et rues Principale et Gamble) ainsi que le populaire quartier résidentiel Dallaire, divisé par le boulevard Québec.

Puisque la ministre du Développement durable de l'environnement et des Parcs, Mme Line Beauchamp, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le mandat de tenir une audience publique sur le projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117, par le Ministère des Transports, il est primordial pour la Chambre de bien faire connaître sa position par rapport au transport des personnes et des marchandises sur cet axe routier stratégique, car dans un contexte où Rouyn-Noranda constitue le nœud de convergence de l'Abitibi Ouest, du réseau routier du Témiscamingue, et du Nord ontarien; où le développement des activités minières s'intensifie et que les activités forestières reprennent, les déplacements par camions et le déplacement des personnes seront en forte croissance dans la région.

D'entrée de jeu, nous soulignons l'importance de ces audiences qui nous permettront d'échanger sur cet important projet qui fera partie du réseau routier de la région. Nous espérons vivement que ces audiences incitent à l'écoute et à la collaboration des différents acteurs plutôt qu'à l'affrontement.

*** Chaque jour sept milles (7 000) véhicules, dont deux mille trois cents (2 300) camions entrent ou sortent de Rouyn-Noranda, via la route 117. La voie de contournement enlèverait trois mille cinq cents (3 500) véhicules et sept cents (700) camions qui transitent par le centre-ville de Rouyn-Noranda. La Chambre appuie le projet et le présent mémoire souligne l'importance de la sécurité et de la fluidité dans les transports routiers de marchandises et des personnes comme les éléments de cette recommandation.**

LES FACTEURS QUI MOTIVENT LE PROJET

La voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117, est un nouveau lien routier faisant partie de projets structurants qui façonnent les perspectives de développement de Rouyn-Noranda. Quatre (04) facteurs, qui ont émergé des grandes orientations du plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue 2002 – 2007.

- Faciliter le déplacement des personnes
- Augmenter l'efficacité du transport des marchandises
- Accroître la sécurité, la qualité et la fonctionnalité du réseau routier
- Améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et favoriser le développement socio-économique.

En 2009, l'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue publiait les données de la dernière enquête sur le transport en Abitibi-Témiscamingue. La Chambre a fait l'analyse des trois (3) tableaux suivants et en vient à la conclusion que pour répondre aux grandes orientations du plan de transport la voie de contournement de Rouyn-Noranda est un pré requis urgent.

- 1- Nombre de véhicules en circulation, selon le type de véhicule et d'utilisation en 2008 ^① en *Abitibi-Témiscamingue et à *Rouyn-Noranda

Promenade	A-T	R-N
Automobile	51 395	14 868
Camion léger	37 164	9 461
Motocyclette	2 705	728
Cyclomoteur	1 323	388
Habitation motorisée	246	* inclus
TOTAL PROMENADE	92,833	25 445
Institutionnel, professionnel, commercial		
Automobile	1 341	562
Camion léger	8 008	2 529
Taxi	118	44
Autobus	128	33
Autobus scolaire	361	32
Camion et tracteur routier	2 668	729
Véhicule-outil	1 047	N/A
Motocyclette, cyclomoteur, habitation motorisée et autres	463	371
TOTAL	14 134	4 300
TOTAUX VÉHICULES SUR LE TERRITOIRE	106 967	29 475

1.1 Rouyn-Noranda : un centre-ville engorgé

Chaque jour 7 000 véhicules, dont 2 300 camions passent par Rouyn-Noranda. Il est primordial de répéter ce constat, à plusieurs reprises, car c'est un enjeu important, tant pour la santé et sécurité des citoyens que pour l'économie.

Véhicules propriétés de résidents du territoire.

① Source : Ministère des Transports du Québec.

2- Déplacements entre le domicile et la ville de travail des travailleurs dans les MRC de l'Abitibi-Témiscamingue et autres, en 2006^Q.

Travailleurs : comprends ceux occupant un emploi salarié ou travaillant à leur compte lors de la semaine précédant le recensement. Ne comprends pas les travailleurs sans adresse fixe de travail. Données compilées en fonction du lieu de résidence habituel. L'emploi peut-être localisé dans une MRC ou un territoire équivalent ou à l'extérieur.

Lieu de travail	Abitibi	Abitibi Ouest	Vallée de l'Or	Rouyn-Noranda	Témiscamingue
Abitibi (Amos région)	8 835	320	390	225	--
Abitibi Ouest	50	6 330	50	110	--
Vallée de l'Or	485	65	16 155	270	20
Rouyn-Noranda	315	455	585	16 155	55
Témiscamingue	40	15	--	95	6 240
Jamésie	125	205	155	190	75
Ontario	20	100	70	130	170
Kativik	--	70	80	185	--
Montréal	--	125	50	45	20
Autres	90	110	125	120	110

Les chiffres en caractère gras indiquent que ces travailleurs circulent sur le territoire de Rouyn-Noranda, pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail.

(Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2006.

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

2.1 Un constat à faire

La ville de Rouyn-Noranda qui compte **40 000 habitants, est la capitale administrative de l'Abitibi-Témiscamingue** et, à ce titre, elle accueille les bureaux régionaux, en plus des bureaux locaux (ministères du Gouvernement du Québec, la gouvernance de l'Université du Québec (UQAT), du Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Agence régionale de la santé et des services sociaux sont situés à Rouyn-Noranda, ainsi qu'Hydro Québec, région La Grande Rivière et plusieurs bureaux régionaux du gouvernement Canadien, entre autres Service Canada, la BDC et Revenu Canada).

La ville de Rouyn-Noranda aussi, est la plaque tournante des déplacements routiers de marchandises et elle occupe une position charnière entre l'ensemble des villes de l'Abitibi-Témiscamingue, les marchés Nord ontariens, voire même un accès direct aux villes de l'Ouest canadien. Il faut savoir que les entreprises de camionnage ont avantages à passer par l'Abitibi pour se rendre dans l'Ouest canadien, car elles épargnent temps (- 100 km, + de fluidité du trafic) et argent, en plus de contribuer à une réduction des gaz à effet de serre.

- 3- Nombre de camions lourds et de tracteurs routiers en circulation, comme région de résidence du propriétaire, et nombre d'accidents impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des blessures, Abitibi-Témiscamingue comme région de résidence, 2002 à 2007

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre de camions lourds et de tracteurs routiers en circulation ①	2 720	2 780	2 784	2 821	2 673	2 646
Nombre d'accidents impliquant au moins un camion lourd ou un tracteur routier selon la nature des blessures	83	79	80	99	80	107
Mortelles	7	5	3	4	7	10
Graves	13	11	10	11	10	14
Légères	63	63	67	84	63	83

Désigne un véhicule routier de 3 000 kg ou plus conçu spécifiquement pour le transport des biens.

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan 2007 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers, 2008.

① La diminution de circulation (- 148 en 2006 et - 127 en 2007) correspond à la crise dans le secteur forestier, le bois étant transporté des lieux d'abattage des arbres vers les scieries et le bois d'œuvre vers Montréal, ailleurs au pays et aux É.-U.

3.1 Important à noter

Malgré la diminution de camions lourds (ceux en résidence en Abitibi-Témiscamingue), le nombre d'accidents routiers est en nette progression, qu'ils soient mortels, graves ou légers.

Avec la reprise des activités de l'industrie forestière dont le transport du bois (en longueur et en produits finis) est majoritairement assuré par des transporteurs de la région, le danger d'accidents sera accru.

Il est très important de tenir compte que parmi les 2 300 camions qui circulent à Rouyn-Noranda, dont 700 qui transitent chaque jour au centre-ville de Rouyn-Noranda et dans la zone résidentielle Dallaire, plusieurs transportent des matières dangereuses, faute d'avoir une voie de contournement.

En cas de déversement accidentel ou de déflagration, il faudrait évacuer de nombreux commerces et résidences, sans oublier les victimes que ces accidents pourraient occasionner.

LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

1- LES INVESTISSEMENTS

Les investissements nécessaires à la réalisation du projet sont à ce jour, **évalués à 75,3 M\$** dont une partie importante de ces dépenses profitera à des fournisseurs établis dans la région. Les audiences du BAPE obligent le report des travaux des investissements prévus pour 2010.

L'appel à des audiences du BAPE a pour conséquence que les entrepreneurs et les sous-traitants sont sans contrat, pendant la période (1 an) du report des travaux. Par conséquent, des travailleurs et particulièrement les étudiants ne pourront profiter d'un travail sur ce projet cet été puisque **dix millions \$ (10 M\$) prévus pour les travaux en 2010 ne seront pas investis.**

2- CRÉATION D'EMPLOIS

Un aspect intéressant de tous travaux réalisés sur le réseau routier a trait à la création ou au maintien d'emplois. Selon les études réalisées par le Ministère des Transports du Québec, l'investissement pour les travaux de la voie de contournement, évalué à **75,3 M\$**, créerait environ 814 emplois pendant la construction, soit 271 emplois par année. Toute l'économie de la région bénéficierait des retombées du projet.

À ces emplois, créés durant la conception et la construction de la voie de contournement viendraient se greffer ceux du personnel affecté en permanence à la surveillance et à l'entretien du réseau.

Un projet routier d'envergure ne constitue pas seulement une dépense, mais contribue au développement économique d'une région par la création d'emploi.

3- L'ENGORGEMENT : UN PROBLÈME COÛTEUX

L'économie de l'Abitibi-Témiscamingue est basée sur l'exploitation des ressources naturelles, minières et forestières. Aussi, la région se situe au premier rang des régions minérales. La présence de nombreuses mines sur le territoire a donc un impact considérable sur le transport puisque les réseaux routier et ferroviaire de la région servent au transport du minerai, des matières métalliques recyclables et des produits transformés.

Par ailleurs, comme les mines situées au nord du 49^e parallèle, soit dans la région du Nord du Québec, constituent souvent une source d'approvisionnement pour les usines de transformation de l'Abitibi-Témiscamingue, et que certaines minières envoient leur minerai traité hors leur site d'exploitation, les réseaux de transport de la région en sont d'autant plus sollicités; particulièrement celui de Rouyn-Noranda, car Xstrata Cuivre, Fonderie Horne est la seule usine de smeltage de la région. Il se transporte environ 3,6 millions de tonnes de minerais et de produits miniers par année

L'effervescence de l'industrie minière et les retombées qu'elle entraîne telle la distribution des biens et services des fournisseurs et les déplacements des travailleurs, impliquent des mouvements de véhicules (camions et automobiles) plus fréquents sur les artères du centre-ville de Rouyn-Noranda et celle du boulevard urbain, qui traverse le quartier Dallaire où réside + ou – 1300 familles.

Une énorme pression s'exerce donc de plus en plus sur le centre-ville de Rouyn-Noranda, entraînant un engorgement chronique de plusieurs rues résidentielles adjacentes durant les périodes de pointe du matin, du midi et du soir. Au cours des années, les temps de congestion s'allongent sans cesse exacerbant d'autant les effets pervers des multiples retards. Cette situation représente une menace pour la viabilité et la compétitivité, tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres entreprises qui comptent sur elle.

Pour les entreprises minières, manufacturières, des commerces, bureaux, services et autres entreprises fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante de Rouyn-Noranda, l'augmentation de l'engorgement est extrêmement pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle affecte en proportion la compétitivité. Ainsi, le respect des heures convenues avec les clients entraîne une hausse des frais de rémunération, de carburant ainsi qu'une utilisation moins efficace de la flotte de camions.

4- IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

On a vu que l'engorgement à un impact sur l'économie. Il y en a un également sur le plan de l'environnement. Les gaz d'échappement augmentent lorsque les véhicules circulent au ralenti. Cette pollution est particulièrement néfaste dans les zones traversées, car un camion roulant à petite vitesse émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait normalement. Et que dire des effets reliés à la série continue d'arrêts et de départs où les moteurs doivent fournir leur pleine puissance.

La santé, économique et environnementale de Rouyn-Noranda et de la région, repose donc en bonne partie sur la qualité de son infrastructure routière. Tout retard en raison de l'engorgement augmente les coûts d'exploitation et les délais de livraison. Cela se répercute évidemment sur les coûts du produit ou du service d'une entreprise qui devient ainsi moins compétitive, sans oublier les coûts environnementaux. Ce projet est donc essentiel au développement économique de la région.

LES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES

Tout projet, industriel et autre n'est pas sans causer d'impact sur l'environnement et les individus situés aux environs. Le projet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda n'échappe pas aux inquiétudes, car ses principales composantes, les commerces lésés (Larivière est et Rideau ouest), la limitation à l'accès du boisé; la fermeture actuelle de la rue du Lilas; l'augmentation de 2dBA à 3dBA et le paysage pour le quartier Montée du sourire) prendront place dans le périmètre de quartiers résidentiels, ce qui selon, les riverains de la voie de contournement projeté, pourraient occasionner certains désagréments sur la qualité de vie.

La Chambre a analysé les doléances du « Comité pour une alternative à la voie de contournement de Rouyn-Noranda » (le Comité) qui entend protéger la paix et la tranquillité de trois quartiers résidentiels, soit Montée du Sourire, du Cinquantenaire et des Lilas et garantir un accès libre et sécuritaire au boisé situé à proximité du lac Rouyn et les mesures proposées par le Ministère des Transports du Québec, région Abitibi-Témiscamingue (MTQ)^①. Compte tenu des impacts subis par la population en général, la réalisation de la voie de contournement ne doit pas être retardée par des irritants qui, à notre avis et au contraire des craintes exprimées, ont plusieurs aspects très positifs.

1- IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Cela dit, il faut saluer les efforts entrepris par le Ministère des Transports région Abitibi-Témiscamingue, auprès de la population ainsi que sur les milieux sensibles pour amenuiser lesdits impacts avec une approche environnementale responsable et conciliante touchant les éléments de sensibilité et les mesures d'atténuation pour les riverains du projet :

- Limitation à l'accès du boisé pour les piétons (**diverses options furent étudiées et évaluées**).
- Fermeture de la rue des Lilas → **un scénario alternatif fut étudié**.
- Paysage → **reboisement et écran visuel au carrefour giratoire route 101**.
- Ambiance sonore (+ 2dBA) secteur rue du Lilas → **écran antibruit**.
- 48 commerces lésés → **signalisation et accès aux extrémités est (Larivière) et ouest (Rideau) pour les camions**.

2- IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE

Quant aux impacts sur le milieu physique et biologique la Chambre ne peut prétendre avoir l'expertise nécessaire pour se prononcer, à savoir si les principales mesures d'atténuation répondent aux éléments sensibles pouvant mettre en danger l'environnement, la vie aquatique et les espèces fauniques.

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda (Chambre) laisse aux experts du Ministère de l'Environnement et à ceux du BAPE en juger.

3- LA SURVEILLANCE ET LE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Encore là, la Chambre croit que le Ministère de l'Environnement et le BAPE sont plus en mesure d'évaluer si la surveillance durant les travaux et le suivi environnemental est adéquate.

Cependant, compte tenu de l'opposition de certains riverains au tracé proposé de la voie de contournement de Rouyn-Noranda – route 117, nous sommes persuadé que si les mesures ne correspondent pas à ce qui fut présenté que ces opposants seront le meilleur *chien de garde* pour dénoncer tout manquement.

4- LES RÉPERCUSSIONS POSITIVES DU PROJET

La Chambre considère que les répercussions positives du projet, pour la population en générale et aussi pour les membres du Comité, doivent être prises en considération.

4.1 SENTIERS RÉCRÉATIFS POUR MOTONEIGE ET QUAD

Actuellement, le boisé est utilisé par des motoneigistes et autres conducteurs de quad. La construction de la voie de contournement serait une opportunité pour les résidents des quartiers riverains, car le MTQ financerait l'aménagement de nouveaux sentiers de quad et de motoneige, à l'est de la voie de contournement, donc plus éloignés du quartier résidentiel ; ce qui pourrait contribuer à mettre fin à la pratique de la motoneige et de quad hors sentier. Ce sera un avantage important pour les résidents, sachant que la majorité des accidents impliquant ces VTT sont constatés hors piste.

Les motoneiges et quads sont aussi la cause de pollution par le bruit, car selon le modèle, 80 – 105 dBA équivalent au bruit de 100 automobiles en ce qui concerne la motoneige. Quant au quad, le bruit qu'il émet est comparable 15 – 30 automobiles. Idem en ce qui concerne les émissions de gaz polluants.^{①②③}

4.2 PISTE CYCLABLE 8 KM

Par ailleurs, le MTQ construirait 7 km de piste cyclable asphaltée qui desservirait le quartier Montée du sourire à l'ouest de la voie de contournement, qui relierait la piste actuelle Osisko et le parc linéaire Rouyn-Noranda / Taschereau (route verte). Cet investissement profiterait aux 40 000 citoyens de Rouyn-Noranda et aux visiteurs.

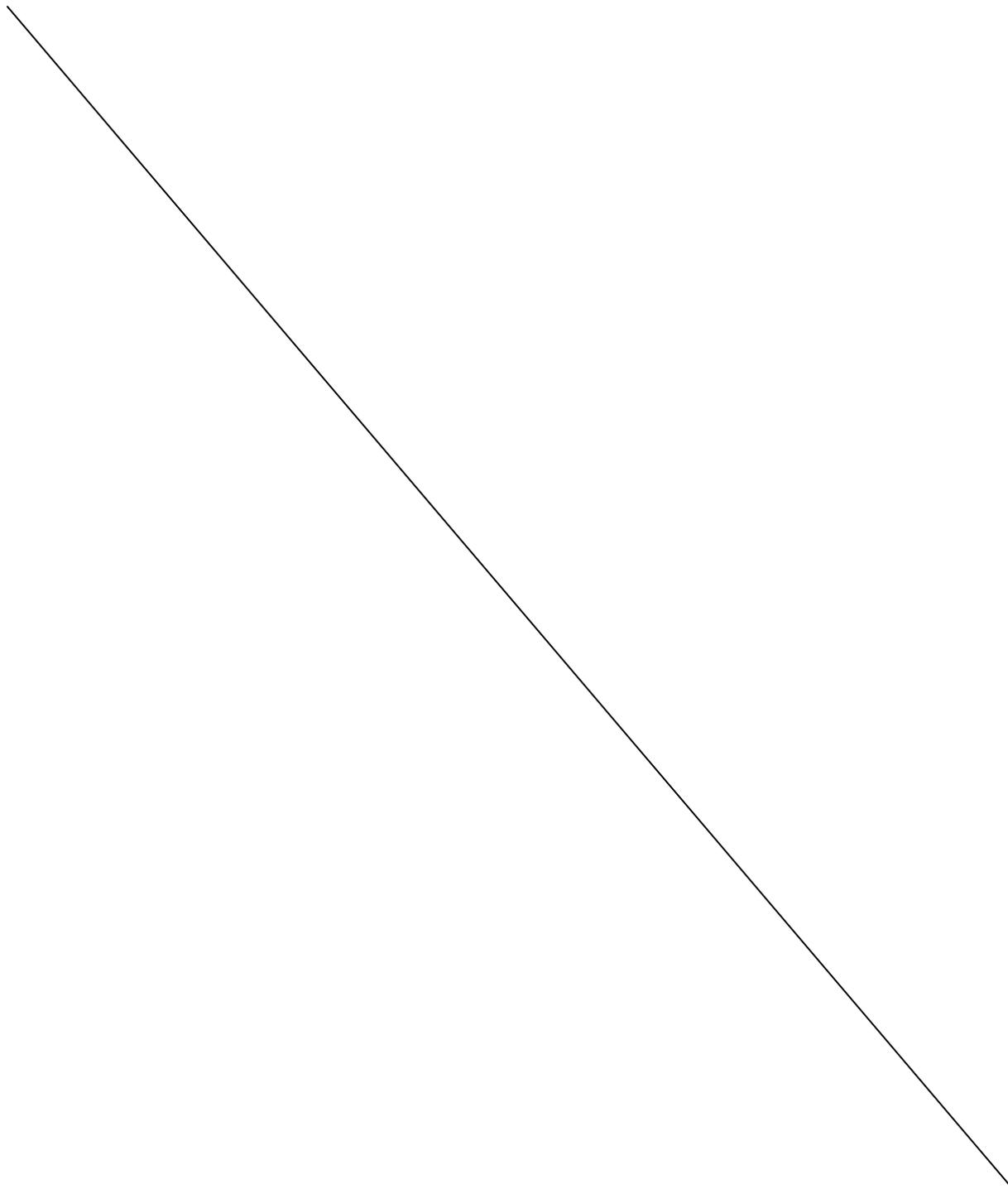
① Émission Découverte : les ravages de la motoneige, Radio Canada 2004

② Mémoire de l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ) : mars 2006.

③ Mémoire de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec (OOAQ) : juin 2005 lors de la consultation publique sur les véhicules hors routes.

4.3 DÉVELOPPEMENT DOMICILIAIRE

Le boisé, actuellement utilisé par la pratique de sports motorisés et autres, est un secteur où la Ville de Rouyn-Noranda projette un développement domiciliaire, au côté nord du lac Rouyn. La construction de la voie de contournement serait une opportunité et non un frein pour réaliser ce projet.



CONCLUSION ET RECOMMANDATION

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda n'a pas la prétention d'être autre que de ce qu'elle est, avec plus de 1100 membres, soit de représenter le plus important réseau d'affaires de l'Abitibi-Témiscamingue. Aussi, notre intervention auprès du BAPE répond à sa mission de favoriser les initiatives structurantes et le développement social et économique de Rouyn-Noranda.

Notre mémoire démontre que **si les retombées économiques directes et indirectes ne sont pas négligeables**, c'est principalement la sécurité qui soutient majoritairement chacun des chapitres. Aussi, nous estimons inutile de réitérer toutes les incidences que représente le maintien du tracé actuel de la route 117- transcanadienne sur les artères du centre-ville.

CEPENDANT, IL FAUT SAVOIR OU SE RAPPELER QUE :

- ➔ Les camions qui transportent (de l'est à l'ouest ou de l'Ontario à l'Abitibi) des équipements hors dimension, tels des génératrices, rotors et autres équipements industriels, pour la Baie James ou les minières, **doivent faire un long détour par des routes secondaires de la région**, car les tunnels (boulevard Québec et rue Murdoch) ne sont pas adaptés au transport hors dimension.
- ➔ Le plan de développement de la Ville prévoit un développement des commerces et services sur les artères Gamble / boulevard Rideau. **Sans la voie de contournement, le développement commercial ne pourra se réaliser à son plein potentiel.**
- ➔ Le projet de la voie de contournement aurait normalement fait une levée de boucliers parmi les commerçants de Rouyn-Noranda, plus **particulièrement les 48 commerces sensibles au transit**, qui risquent une diminution possible de 1,5 % de leur chiffre d'affaires et une perte possible de 10 emplois, **car 3 500 véhicules, dont 700 camions seront enlevés du trafic local.**

Au contraire, sensibles aux dangers que représente cette circulation non seulement au centre-ville, mais aussi dans les quartiers résidentiels, **les commerçants ont plutôt encouragé la Chambre à intervenir et à se présenter aux audiences du BAPE.** Cette prise de position des commerçants est un indice que la réalisation de la voie de contournement est une priorité pour eux.

- ➔ Des matières dangereuses sont transportées par les camions et les projets miniers qui seront en activité dans un proche avenir, augmenteront les risques. Des exemples, entre autres : **le projet Joanna de Mines Aurizon, situé dans le secteur Joannès (117 est) fera transiter son minerai à ses installations en Abitibi Ouest (route 101) pour y être traité; l'usine de smeltage Horne (situé dans le vieux Noranda) traitera dorénavant le minerai de la mine Xstrata Cuivre situé à Timmins (Ontario).**
- ➔ Les nombreux projets miniers, la reprise dans le secteur forestier et les PME sous traitants avec ces industries offriront de nouveaux emplois, ce qui **amènera de nouvelles familles à s'établir dans la région, augmentant les déplacements.**

- Chaque matin et chaque soir, des milliers de travailleurs font des détours inutiles par le centre-ville pour se rendre au travail. La voie de contournement réduirait le temps de parcours des usagers en transit et une meilleure fluidité du trafic, **donc une réduction de gaz à effet de serre.**
- Aux heures de pointe, les voies de circulation actuelles ne suffisent plus à disposer de l'achalandage qui croît constamment. Le transport des marchandises en devient handicapé et la productivité générale de la région en souffre, sans compter la perte de temps des autres usagers.
- La voie de contournement permettra un développement plus harmonieux du centre-ville en développant une rue piétonne, ce qui est impossible actuellement, car la route 117 étant une route provinciale transcanadienne ne le permet pas. **La Société de développement commercial du centre-ville (SDC) a déjà des projets structurants à proposer à la Ville pour améliorer la qualité de vie et rendre le centre-ville plus accueillant.**
- Au sujet de la sécurité et du bruit qui inquiète le Comité, la voie de contournement serait entourée d'un talus et clôturée pour rendre les lieux sécuritaires. Malgré la voie de contournement, le quartier Montée du sourire demeurerait le plus calme de Rouyn-Noranda, car **225 mètres séparent la plus proche maison du quartier Montée du sourire**; soit l'équivalent de deux (2) terrains de football.
- **ET, ENCORE UNE FOIS, il ne faut surtout pas oublier : que la voie de contournement enlèverait, chaque jour 3 500 véhicules, dont 700 camions qui passent actuellement par les artères de Rouyn-Noranda!**

Le Ministère des Transports du Québec, région Abitibi-Témiscamingue, par la solidité des études d'impact, nous prouve qu'il entend remplir ses obligations et responsabilités de bon gestionnaire en ce qui a trait à la sécurité des travaux, au souci environnemental et au respect de tous les cadres réglementaires.

Les membres de la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda, qu'ils soient adjudicateurs de contrats, sous-traitants ou fournisseurs de services, sont à l'affût d'opportunités de croissance, car c'est ainsi qu'ils assurent la pérennité de leurs entreprises et la vitalité de l'économie de notre région. Cependant, **ils sont également soucieux de la qualité de vie de leur ville pour leurs employés et leurs familles et c'est pourquoi la construction de la voie de contournement est devenue... incontournable.**

A la lumière de ce qui nous a été présenté par le MTQ, et après avoir pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement et des mesures d'atténuation proposées, nous sommes confortés dans notre opinion que le projet de voie de contournement doit se réaliser, selon l'échéancier prévu.

Dans la mesure où les autorités compétentes jugeront que le projet répond aux normes environnementales et aux exigences de la Ville de Rouyn-Noranda et du Gouvernement en matière de sécurité routière, **la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda prend position en faveur du projet** tel que présenté, car si le tracé alternatif demandé par le Comité devait être accepté, le MTQ serait dans l'obligation de procéder à d'autres travaux et refaire des études, ce qui augmenterait encore les coûts (+ - 10 M\$) et, surtout reporterait la fin des travaux à 2014. **Ce qui serait inacceptable.**

En conclusion, la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117, représente un atout important pour notre Ville mais, aussi pour toute la région, en terme de gestion de la circulation, de développement économique, de création d'emplois, de réduction des polluants atmosphériques et pour la santé et la sécurité des usagers et de la population. N'oublions pas que la 117 sert non seulement aux automobiles, aux motocyclistes et aux camions, mais également aux autobus urbains et scolaires, aux véhicules des services d'utilités publiques (électricité, gaz, téléphone, câble, etc.) et aux véhicules d'urgence (police, pompier, ambulance).

La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'avoir permis l'examen objectif du projet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117, et souhaite que la commission qui procède à cet examen fasse des constats et recommandations favorables à ce projet au bénéfice de l'ensemble de la population, des usagers et entreprises de l'Abitibi-Témiscamingue et des camionneurs et visiteurs de l'extérieur de la région.

Jean-Claude Loranger

Président

Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda.