



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

ROUTE 117 - RACCORDEMENT DU VILLAGE DE McWATTERS  
AU PONT SUR LA KINOJEVIS

CANQ  
TR  
GE  
EN  
633

4A

551618  
DOSSIER #4



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

ROUTE 117  
RACCORDEMENT DU VILLAGE DE MC WATTERS  
AU PONT SUR LA KINOJEVIS

Éléments complémentaires à l'étude d'impact

CANQ  
TR  
GE  
EN  
633

## 1.1 PROBLEMATIQUE

Voir étude d'impact p. 1

## 1.2 ANALYSE DES SOLUTIONS

Voir étude d'impact p. 1 à 3

### - REPORT DU PROJET

Le présent projet étant une priorité pour le ministère des Transports, il ne peut donc être reporté. Une des raisons prépondérantes est la désuétude du pont actuel sans compter qu'il faut terminer l'approche ouest du nouveau pont enjambant la rivière Kinojévis.

## 2.2 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

Voir étude d'impact p. 6, sauf pour les points suivants:

### - ARCHEOLOGIE

Nul site archéologique, historique ou préhistorique n'est connu dans le secteur immédiat du projet de construction et aucun élément d'intérêt patrimonial, architectural ou autre n'est menacé par le projet. La vérification visuelle systématique du projet, les observations effectuées sur le terrain ainsi que les résultats des études théoriques préliminaires permettent de croire qu'aucun site historique ou préhistorique potentiel ne sera perturbé ou détruit par ce projet; le potentiel archéologique étant considéré comme faible.

Le projet tel que précédemment décrit ne fait l'objet d'aucune recommandation de protection, de sauvetage, ni de mise en valeur de biens archéologiques ou patrimoniaux.

### - EAU POTABLE

La section allant du début du projet jusqu'au rang VI regroupe la principale agglomération de résidences. Cependant, le tracé projeté s'éloignant de l'emprise actuelle et des résidences adjacentes pour se diriger dans le boisé par le nord, le risque de contamination des sources d'alimentation en eau potable devrait aller en s'amenuisant. Quant à la roulotte située près du rang VI, elle se trouve à plus de cinquante mètres du tracé projeté ce qui devrait mettre sa source d'alimentation hors de portée d'une éventuelle possibilité de contamination.

## 2.4 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS ET

### 3.1 RECOMMANDATIONS

Voir l'étude d'impact p. 11, sauf pour les points particuliers suivants:

#### - DEPLACEMENT DE BATIMENTS

Comme il a été mentionné dans l'inventaire du milieu bâti (voir section 2.2.3 de l'étude d'impact), seulement deux constructions, soit un bungalow, ainsi qu'une maison de type québécois d'un étage et demi avec une dépendance, devront être relocalisées, engendrant un impact de faible ampleur.

#### - BRUIT

Nous avons étudié l'impact sonore aux endroits où le réaménagement de la route pourrait causer une augmentation du niveau de bruit, c'est-à-dire dans le secteur du rang VI et ce, entre la route 117 actuelle et le tracé proposé. L'endroit où l'impact est susceptible d'être important se situe au niveau de la maison mobile située du côté ouest du rang VI, cette dernière étant la plus près du tracé proposé. De plus, il est important de noter que l'augmentation du trafic dans le rang VI, en raison de l'abandon du vieux pont a été considérée.

A la hauteur de la maison mobile, le niveau sonore ( $L_{eq}$ ) est présentement de 57 dB(A). La nouvelle route signifierait pour cette maison une augmentation du bruit de 3 dB(A). L'impact causé par cette augmentation peut être qualifié de faible. Pour ce qui est des autres habitations situées de part et d'autre du rang VI, l'impact sonore est nul et même positif car le nouveau tracé étant davantage éloigné des maisons que ne l'est la route 117 actuelle, le niveau de bruit s'en trouve alors diminué.

Enfin les maisons situées le long de la route 117 actuelle entre la rivière Kinojévis et la boucle proposée près du point de raccordement temporaire bénéficieront aussi d'une diminution du niveau sonore. Il en est de même pour la section abandonnée de la route 117 à l'est de la Kinojévis.

#### - DESAGREMENTS CAUSES AUX RESIDENTS

Au cours de la période de construction, l'impact causé par les désagréments de bruit et de poussière sera faible étant donné son caractère temporaire et le fait que seulement quelques résidents situés au début du projet seront affectés. Cependant, les émissions de poussière seront amenés à un niveau minimum par l'utilisation d'abat-poussière, s'il y a lieu.

- PERTE DE SUPERFICIES AGRICOLES

Voir l'étude d'impact à la section 2.2.2.

- DRAINAGE

Etant donné la pente du terrain, le drainage des terres adjacentes au projet s'effectuait soit vers le fossé longeant le chemin de fer et de là vers la rivière Kinojévis ou soit directement dans celle-ci. Il sera maintenant assuré par les fossés de la nouvelle route qui capteront la plus grosse proportion des eaux de ruissellement. Aucun impact sur le drainage des terres adjacentes n'est prévisible.

- CONTAMINATION DES EAUX

En ce qui a trait aux cours d'eau adjacents au présent projet, les risques de leur contamination lors de l'entretien de la route ne sont pas plus élevés que pour la route 117 actuelle. La situation demeure donc inchangée. Lors de la construction, étant donné que les quelques ruisseaux présents ont un faible débit et qu'en période d'étiage, ils sont asséchés (sauf un) et que la pose des ponceaux n'a qu'une durée temporaire et de peu d'amplitude, les risques de contamination sont minimes.

Quant à la nappe d'eau et les sources d'eau potable, du fait que le nouveau tracé s'éloigne des résidences les risques de leur contamination semblent donc s'amenuiser. Seule la source d'alimentation de la maison mobile présente une très faible possibilité de contamination. Dans un tel cas fort improbable, il y aurait lieu d'envisager soit le déplacement de la maison mobile, soit la recherche d'une nouvelle source d'alimentation en eau potable.

En ce qui concerne les risques d'impact reliés à d'éventuelles possibilités de déversement accidentel de produits toxiques, à l'utilisation de sels de déglacage et d'herbicides, après examen de la situation particulière de ce projet, il n'a pas paru opportun d'envisager de mesure de mitigation particulière.

En effet, considérant l'état d'avancement du projet global depuis 1978; l'approche Est et le pont sur la Kinojévis sont déjà construits, il ne reste qu'à construire l'approche Ouest (notre présent projet), considérant, de plus, que suite à un examen attentif de la situation à savoir que le risque de déversement et de contamination sur ce tronçon de la route 117 n'est pas plus élevé qu'ailleurs sur la plupart des routes de la province, il apparaîtrait inapproprié et des plus excessifs de songer à y appliquer des mesures particulières et spécifiques.

Bien entendu, dans d'autres cas bien identifiés, par exemple sur des routes à haut risque de déversement de matières dangereuses, de telles mesures pourraient fort à propos être envisagées.

### 3.3 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

Les mécanismes de surveillance sont de la responsabilité de l'ingénieur en charge du projet dans la région concernée. Celui-ci voit à ce que toutes les recommandations et mesures environnementales qui apparaissent aux plans et devis soient réalisées.



Montréal, le 13 avril 1983

Monsieur Yves Pagé, ingénieur  
Directeur, évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
2360, Chemin Sainte-Foy, 2e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1V 4H2

Objet: Route 117: Raccordement du village de  
McWatters au pont sur la Kinojévis:  
Etude d'impact

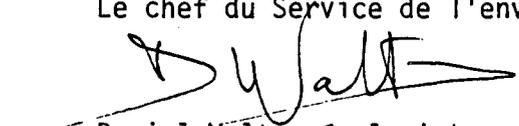
Monsieur,

Tel que convenu lors de la réunion du 21 juillet 1982 en votre présence, celle de monsieur Raymond-Marie Aubin, directeur des expertises et normes du ministère des Transports, de madame Andrée Lehmann, chef de la Division des études d'impact de notre Service et du chargé de projet à votre Ministère, voici l'étude d'impact concernant le projet cité en titre.

Rappelons que cette étude rend compte de la modification de tracé survenue concernant l'approche ouest du nouveau pont sur la Kinojévis alors que nous possédions déjà l'autorisation de construire ce projet dans son ensemble (décret #2206-81, 81-08-19). Nous sommes heureux de vous signaler que le tracé maintenant retenu est celui qui d'après nos études offre le plus d'avantages et le moins d'inconvénients que n'importe lequel tracé ayant pu être soumis antérieurement.

Nous espérons que ce rapport répondra à votre attente et veuillez agréer, Monsieur, nos sentiments les plus distingués.

Le chef du Service de l'environnement,

  
Daniel Wältz, écologiste

DW/tb

c.c. M. Raymond-Marie Aubin, directeur des expertises et normes.

55/618



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

ETUDE D'IMPACT  
ROUTE 117  
RACCORDEMENT DU VILLAGE DE MCWATTERS  
AU PONT SUR LA KINOJEVIS

Chargé de projet:  
Michel Letendre, biologiste

Direction:  
Daniel Waltz, écologiste  
Chef, Service de  
l'environnement  
Ministère des Transports

CAWQ  
TR  
GE  
EN  
633

Le 18 mars 1983.

---

 TABLE DES MATIERES
 

---

Liste des cartes	iv
<u>1. — DEMARCHE GENERALE</u>	<u>1</u>
1.1 Justification du projet et solutions proposées	1
1.1.1 Problématique	1
1.1.2 Analyse de solutions	1
Plan de localisation	2
1.2 Description technique de la solution retenue	3
<u>2. — L'ANALYSE D'IMPACT</u>	<u>7</u>
2.1 Identification de la zone d'étude	7
2.2 Inventaire de la zone d'étude	7
2.2.1 Le milieu naturel	8
2.2.1.1 L'eau: le réseau hydrographique	8
2.2.1.2 La topographie et les matériaux de surface	8
2.2.1.3 La végétation	9
2.2.1.4 La faune	9
2.2.2 Milieu humain	10
2.2.3 Milieu bâti	10
2.2.4 Activités récréatives	11
2.2.5 Aspect visuel	11

2.3	Elaboration de tracés dans le cas d'une étude d'un nouveau tronçon	12
2.4	Identification et évaluation des impacts	12
2.4.1	Milieu naturel	12
2.4.2	Milieu humain	13
2.5	Mesures de mitigation	14
2.5.1	Milieu naturel	14
2.5.2	Milieu humain	14
<hr/> <u>CONCLUSION</u>		17
<hr/> <u>CONSULTATION</u>		18
Annexe 1: Lettre de la S.O.Q.U.E.M. du 3 octobre 1980		
Annexe 2: Lettre de la S.O.Q.U.E.M. du 20 juillet 1982		
Annexe 3: Lettre du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du 1er juin 1978		
Annexe 4: Plans d'avant-projet TL-76-121007		
Annexe 5: Plans de construction CH-82-80-0002 et 622-8180-090		
Annexe 6: Plans d'expropriation 622-82-80068		
Annexe 7: Lettre du chef du Service de l'environnement au chef du Service des tracés et projets, le 30 septembre 1982		
Annexe 8: Lettre du chef du Service des tracés et projets au chef du Service de l'environnement, le 16 novembre 1982		
Annexe 9: Rapport de M. France-Serge Julien, m. urbanisme		

Annexe 10: Lettre du Chef du Service de l'environnement  
au Directeur régional de l'Abitibi-Témiscamingue  
le 31 mars 1983

Réponse du Directeur régional de l'Abitibi- Témis-  
camingue au Chef du Service de l'environnement  
7 avril 1983

LISTE DES CARTES

---

Localisation du projet	2
Carte cadastrale	6
Localisation des impacts et des mesures de mitigations	16

---

## 1. — DEMARCHE GENERALE

---

---

### 1.1 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

---

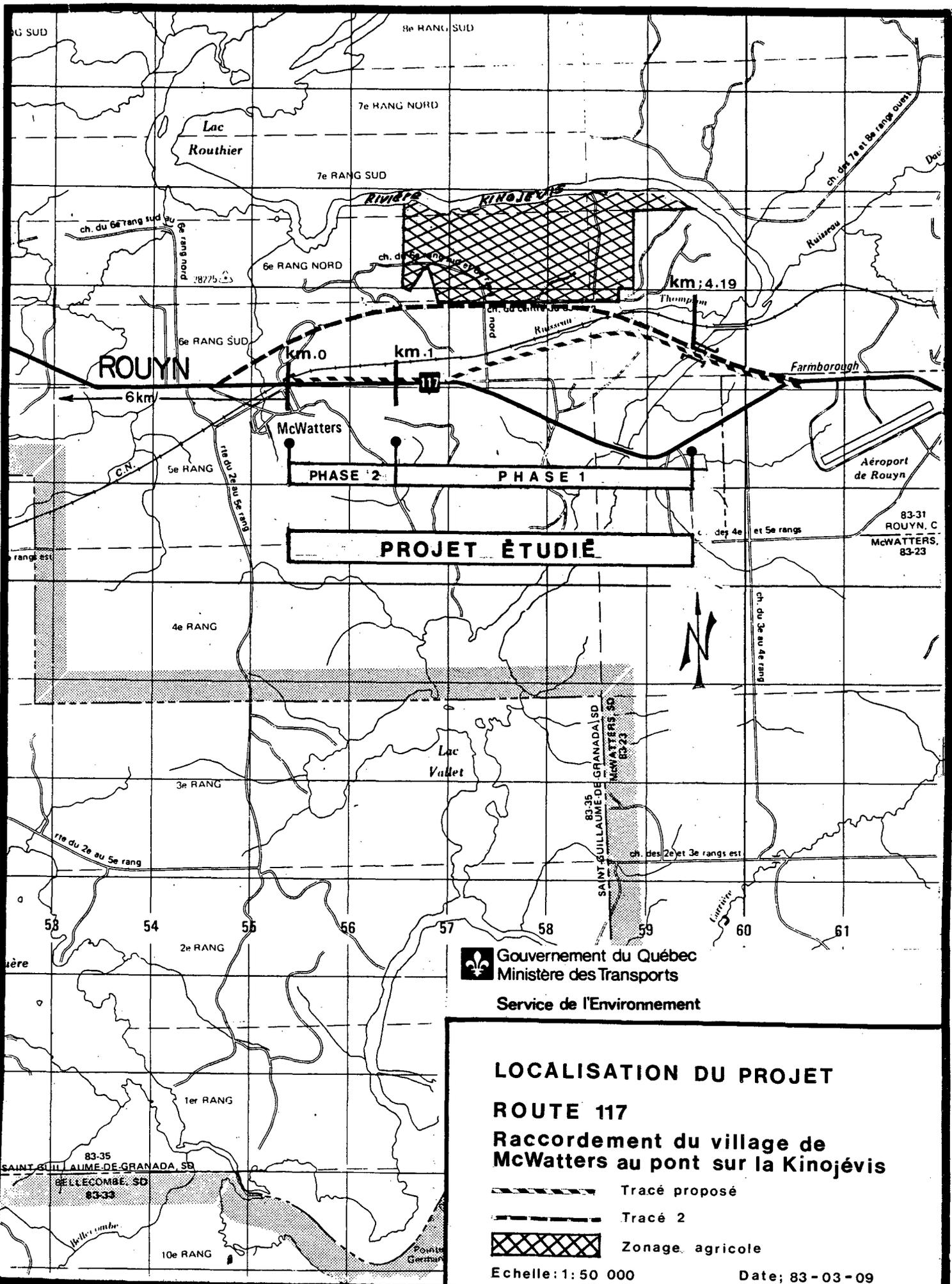
#### 1.1.1 PROBLEMATIQUE

Le projet se situe dans la région 8 (Abitibi-Témiscamingue) et plus précisément dans le district 85 (Rouyn). Il s'inscrit à l'intérieur d'un vaste projet d'amélioration de la route 117 conduisant à la réalisation d'une voie de contournement de Rouyn dont la prolongation vers l'ouest doit se rendre jusqu'à Evain, ville banlieue de Rouyn. D'une longueur de 4,19 kilomètres, il consiste à raccorder le village de McWatters au nouveau pont sur la Kinojévis. (carte p. 2).

La construction de ce pont a été rendue nécessaire en raison de la détérioration avancée de l'ancien pont sur cette rivière, des problèmes d'expropriation qu'auraient occasionnés l'élargissement de la route actuelle, de l'abondance de la circulation (4755 véhicules J.M.E., 1979) et de l'impossibilité de corriger la courbe dangereuse à l'approche est de ce pont. Après étude du rapport du ministère des Transports du Québec sur ce projet, le ministère de l'Environnement lui accorda en 1981 un certificat d'autorisation de construction pour la réalisation d'un nouveau pont sur la Kinojévis et de ses approches. Cependant, l'approche ouest, passant au nord de la voie ferrée et traversant entre autres milieux un étang à castors d'une longueur de 300 mètres, s'est avérée difficilement réalisable suite au rapport des études faites par le Service des sols du ministère des Transports du Québec. En effet, il est apparu que l'instabilité des sols et leur faible capacité portante rendraient impossible la réalisation de ce tracé. Le ministère des Transports du Québec étudia donc un nouveau tracé dont nous en présentons maintenant au ministère de l'Environnement les répercussions environnementales.

#### 1.1.2 ANALYSE DE SOLUTIONS

Nous savions que la localisation de tracés plus au sud de la voie ferrée comportait une contrainte importante. En effet, nous nous trouvions alors à proximité d'une zone de minéralisation en surface que la SOQUEM pouvait exploiter éventuellement (voir lettre de la SOQUEM, annexe 1). De plus, il était impossible pour les raisons techniques déjà mentionnées d'enjamber la voie ferrée, il restait par conséquent un corridor étroit entre la voie ferrée et la mine. De concert avec les autorités de la SOQUEM, le ministère des Transports du Québec étudia donc la possibilité de résoudre ce




**Gouvernement du Québec**  
**Ministère des Transports**  
 Service de l'Environnement

**LOCALISATION DU PROJET**  
**ROUTE 117**  
**Raccordement du village de**  
**McWatters au pont sur la Kinojévis**

-  Tracé proposé
-  Tracé 2
-  Zonage agricole

Echelle: 1: 50 000 Date: 83-03-09

problème à la satisfaction des parties concernées. C'est alors que le présent tracé, que nous soumettons maintenant à l'attention du ministère de l'Environnement, fut retenu. La SOQUEM manifesta d'ailleurs sa satisfaction d'une façon officielle le 20 juillet 1982 (voir lettre de la SOQUEM, annexe 2).

Mentionnons qu'à prime abord, cette position semble plus attrayante au niveau environnemental que la précédente pour plusieurs aspects:

- 1- ce tracé est plus court que le précédent (4190 mètres plutôt que 5185 mètres); on traverse ainsi moins de territoire à l'état naturel;
- 2- ce tracé se situe entre la voie ferrée et la route actuelle. Donc, nous nous trouvons dans une zone déjà perturbée par l'activité humaine alors qu'avec l'ancien tracé, nous élargissions la zone de perturbation humaine;
- 3- nous éliminons la traverse de la voie ferrée.

## 1.2 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA SOLUTION RETENUE

Le présent projet a une longueur de 4,19 kilomètres (voir plan TL-76-121007, annexe 4). Il prévoit dans son ensemble la construction de deux chaussées à deux voies séparées par une bande médiane de 26 mètres, dans une emprise nominale de 80 mètres. Cependant, l'emprise réelle varie selon les endroits entre 80 et 102 mètres (voir plans de construction CH-82-80-00-02 et 622-8180-090, annexe 5).

En partant de McWatters, le tracé emprunte la route actuelle à partir du chaînage 0+000 jusqu'au 1+500. A partir de ce dernier chaînage, le tracé bifurque vers le nord pour se retrouver en terrain boisé et se rapprocher de la voie ferrée jusqu'au chaînage 3+017 où nous sommes le plus près de celle-ci. En effet, de la limite de l'emprise nord du projet au centre du chemin de fer, la distance est de 20 mètres. A partir de ce point, le tracé s'éloigne de la voie ferrée pour amorcer une courbe vers le sud jusqu'au pont sur la Kinojévis (chaînage 4+190).

Ce projet se fera en deux étapes. Lors de la première, seule la chaussée sud sera construite à partir du chaînage 1+000 jusqu'au 4+190. Il y aura aussi la construction d'un cul-de-sac pour fermer la route actuelle à la hauteur du chaînage 1+820 de la future route. Une voie de desserte de 300 mètres de longueur conduisant au chemin du rang VI sera abandonnée. De plus, l'ancien pont sera démoli et des culs-de-sac seront aménagés. La seconde étape du projet consistera à réaliser la chaussée nord et à améliorer la chaussée sud déjà

existante entre les chaînages 0+000 et 1+000. Cependant, cette étape ne sera pas effectuée avant plusieurs années (probablement dans 25 ans). En effet, on vient de refaire les accotements de la route actuelle et d'y apposer une nouvelle couche de pavage d'usure. Ces travaux ont été effectués à partir de la sortie de Rouyn jusqu'au vieux pont, sauf à l'endroit où il y aura le futur cul-de-sac à la hauteur du chaînage 1+800 de la nouvelle route. De plus, cette deuxième étape n'est même pas mentionnée à notre plan d'équipement 83-88.

Le Service de l'expropriation du ministère des Transports du Québec a proposé pour ce projet la démarche suivante. Pour la partie comprise entre les chaînages 0+000 et 1+000, aucune demande d'expropriation ne sera faite tant que la construction de la chaussée nord ne sera réalisée. Pour la partie prochainement en construction (chaînage 1+000 à 4+190), on expropriera l'emprise nécessaire à la réalisation des deux chaussées à deux voies séparées. De plus, le Ministère se rendra propriétaire des superficies nécessaires pour imposer le non-accès à l'approche du pont sur la Kinojévis et au niveau de l'intersection entre le chemin du rang VI et la route à construire. (cf. plan d'expropriation 622-82-80068, annexe 6).

Les lots touchés par l'expropriation appartiennent en majeure partie à des organismes gouvernementaux; il y aura donc un transfert de juridiction entre les différents ministères concernés. Deux maisons, par ailleurs, devront être relocalisées (lots 58 et 59). La liste des propriétaires des lots touchés se décrit comme suit (voir carte cadastrale page 6).

Canton Rouyn, rang 6

Lot 58B - Danielle Lamothe (maison)  
58B - Richard Paiement

Lot 59B - Réjean David  
59 - Réjean Laroche (maison)  
59 - Téléphore Paiement

60B

61B Ministère de l'Energie et des Ressources

62B

Bloc 196A - SOQUEM

Canton Joannes, rang 6

Lot 1A - Eugène Marcotte  
1B - Eugène Marcotte

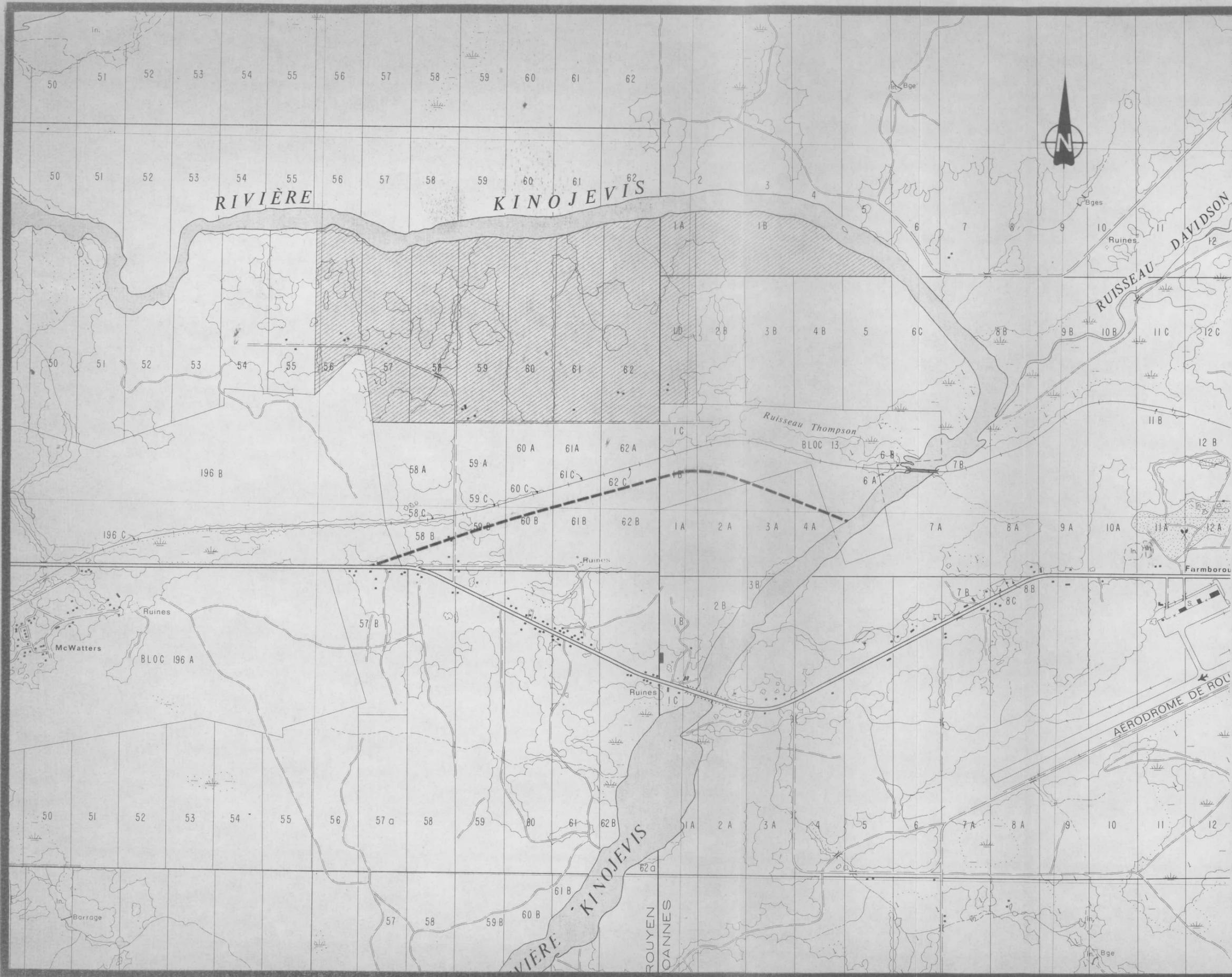
2A }  
3A } Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries  
4A } et de l'Alimentation du Québec

Bloc 13 - Ministère de l'Energie et des Ressources

# CARTE CADASTRALE

**ROUTE 117**  
Raccordement du village de  
McWatters au pont sur la Kinojévis

----- Tracé proposé  
▨ Zonage agricole



SOURCE : M.T.F.Q. 32 D 2 N-O

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : .....

Chargé de projet : .....

Approuvé par le chef de service : .....

Échelle : 1:20 000 Date : ..... N° : .....

## 2. — L'ANALYSE D'IMPACT

### 2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Dans ce projet précis, c'est-à-dire le raccordement du village de McWatters au pont sur la Kinojévis, la zone d'étude se trouve relativement restreinte et par conséquent, l'analyse de tracés alternatifs très réduite, voire nulle. En effet, des contraintes importantes viennent limiter notre action. D'une part, des études antérieures ont démontré l'incapacité du sol à supporter une route au nord de la voie ferrée (cf. étude du tracé 2). D'autre part, au sud de celle-ci, la présence des terrains de la SOQUEM nous contraint à serrer de près cette voie ferrée. Ainsi, nous ferons une analyse détaillée de cet unique tracé afin d'en mesurer tous les impacts possibles sur les milieux humain et naturel. Le ministère de l'Environnement étant bien informé des différents tracés déjà proposés lors de précédentes études de ce projet, nous croyons qu'il serait vain de les répéter ici d'autant plus qu'ils n'ont pu être réalisés pour de nombreuses raisons.

### 2.2 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

Dans l'ensemble, ce projet se localise en milieu naturel. Il a l'avantage que le milieu bâti et les activités humaines se trouvent presque entièrement intouchés. La description des composantes du milieu naturel aura par conséquent une grande importance sans toutefois négliger les autres aspects environnementaux de cette étude. Plusieurs outils ont été utilisés pour faire l'inventaire de la zone d'étude. Les plans d'avant-projet (TL-76-121007) et de construction (CH-82-80-0002 et 622-8180-090) ont servi à localiser précisément le projet. Les plans de zonage agricole de la Commission de protection du territoire agricole, les études antérieures portant sur les autres choix de tracé, les photographies aériennes à l'échelle 1: 15 000 du ministère de l'Energie et des Ressources (Québec 1977), les consultations auprès des différents services du ministère des Transports du Québec (Division des tracés à Montréal et à Rouyn, Division du contrôle de la pollution et de la recherche du Service de l'Environnement, Service de l'arpentage foncier) et des autres Ministères (ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche) ont permis de cerner plus à fond le territoire à considérer. De plus, une visite sur le terrain, le 26 juillet 1982, a apporté des précisions supplémentaires permettant de faire une description encore plus réelle de notre zone à l'étude.

## 2.2.1 LE MILIEU NATUREL

### 2.2.1.1 L'eau: Le réseau hydrographique

Les eaux du secteur qui nous intéresse appartiennent au bassin hydrographique de la rivière Kinojévis, bien que ce secteur contribue fort peu au débit de la rivière. Nous ne notons aucun ruisseau d'importance et tous, sauf un, sont asséchés durant l'été. Ce ruisseau faisant exception a servi les entreprises d'un castor qui construisit à proximité du chemin de fer deux barrages en travers de son cours il y a peut-être deux ans. Cependant, ce site semble abandonné depuis un an et des fissures du barrage principal coule un mince filet d'eau. La zone inondée s'étend sur une bonne superficie, soit 200 mètres de longueur et sur une largeur allant jusqu'à 20 mètres. Mais à l'origine, ce ruisseau ne doit avoir qu'un très faible écoulement durant la saison chaude. Notons que tous ces ruisseaux sont à l'été complètement couverts de végétation (arbustes et plantes basses) et que nous devons deviner leur tracé. Toutes ces eaux se trouvent canalisées soit par le fossé de drainage du chemin de fer ou celui de la route actuelle. Pour la première étape de notre projet, quatre nouveaux ponceaux devront être installés et cinq ponceaux existants seront remplacés par d'autres plus volumineux.

### 2.2.1.2 La topographie et les matériaux de surface

La zone comprise entre la voie ferrée et la route actuelle est caractérisée par un relief qui va de plat à un relief de collines. Cependant, le tracé évite les plus hautes collines et traverse la zone de piedmont découpée de ravins.

Pour les premiers kilomètres (0+000 à 2+000), le terrain est plat (0+1+000) et devient légèrement valonneux (variation maximale de 10 mètres). Entre les chaînages 2+000 et 3+200, on se retrouve à flanc de colline. La pente en travers de la future route est d'environ 7%. A partir du chaînage 3+200 jusqu'au 4+190, nous coupons quelques petites collines. Le terrain est donc valonneux (variation maximale de 10 mètres) mais la pente transversale s'amenuise beaucoup.

Le tracé emprunte un sol de nature variable. Tantôt l'assise de la route est sur le roc ou à quelques mètres de celui-ci tantôt elle est sur une couche épaisse d'argile molle ou d'argile varvée. La variabilité des dépôts meubles et le pourcentage de la pente transversale expliquent l'importance des déblais et remblais à certains endroits et la prise de surlargeurs à l'emprise nominale de 80 mètres.

### 2.2.1.3 La végétation

La majeure partie du tracé se trouve en région boisée où domine le peuplier faux-tremble (Populus tremuloides Michx). Ces peupliers ont un diamètre de 20 à 30 centimètres et certains 60 centimètres. Ils sont accompagnés du bouleau blanc (Betula papyrifera Marsh) du peuplier baumier (Populus balsamifera L.) et du sapin baumier (Abies balsamea (L.) Mill.) qui, pour sa part est au stade arbustif, et n'atteint qu'une hauteur de 1 à 4 mètres. Nous avons rencontré un îlot d'épinettes blanches matures (Picea glauca (Moench) Voss), une dizaine d'individus au chaînage 3+400 et un peu partout se mêlant à la forêt de peupliers faux-trembles, on peut observer dans la strate arbustive l'aulne rugueux (Alnus rugosa (Du Roi) Spring). Cependant, entre les chaînages 1+620 à 1+840, l'espèce accompagnatrice de la tremblaie diffère, c'est alors le pin gris (Pinus divaricata (Ait.) Dumont) qui occupe la place. Nous n'avons noté aucune espèce rare ni de zone boisée de qualité exceptionnelle. Cette tremblaie jeune n'a d'autres particularités que de ressembler à toutes les tremblaies rencontrées dans la région abitibienne.

Au début du tracé, entre les chaînages 0+000 et 1+000, le boisé est presque absent et laisse place à du terrain mal drainé constamment humide. Plus loin, entre les chaînages 1+840 et 2+200, on traverse d'anciens pâturages maintenant en friche qui possèdent un très faible potentiel agricole.

### 2.2.1.4 La faune

Rappelons que notre projet se situe dans une région bordée au nord par la voie ferrée, au sud par la route actuelle et qu'il se termine à l'est, à la rivière Kinojévis et à l'ouest, au village de McWatters. En raison de sa faible superficie et de la proximité des activités humaines (SOQUEM, chemin de fer, milieu bâti, circulation routière), le potentiel faunique du secteur concerné est grandement diminué, en particulier pour l'orignal.

Lors d'une consultation précédente avec les autorités du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (voir annexe 3), M. Louis Villemure du district de Rouyn-Noranda, signalait que le long de notre tracé et dans les territoires avoisinants, on ne connaissait pas de présence de ravages d'originaux. Quelques personnes interrogées nous ont mentionné que parfois on trouvait des pistes de cet animal dans les fênes de la rivière Kinojévis au nord du chemin de fer. Quoique la tremblaie jeune puisse intéresser l'orignal en quête de nourriture, l'absence de couvert coniférien et l'activité humaine sont de grandes limitations à la présence de cet ongulé dans le secteur à l'étude. D'ailleurs, lors de notre visite, nous n'avons décélé aucun indice de broutage ni autre signe quelconque laissé par l'orignal.

Nous avons noté précédemment (paragraphe 2.2.1.1) la présence de barrages de castors en travers d'un petit ruisseau. Même si, comme l'original, le castor est omniprésent dans les lieux naturels abiotibiens, il apparaît évident que la région affectée par notre projet offre très peu de possibilité pour ce rongeur. En effet, le débit insuffisant des ruisseaux ne permet pas l'installation du castor de façon adéquate. Dans le cas précédemment cité, il s'agit probablement d'un castor en quête d'un nouveau territoire qui, profitant d'un printemps favorable, aurait érigé ses barrages. Il aurait abandonné les lieux par la suite à la recherche d'un site plus propice. Nous n'avons pas trouvé de construction ressemblant à une hutte de castor ni d'endroit favorable à l'aménagement d'un terrier.

D'un point de vue général, en ce qui a trait à la faune tant aquatique, semi-aquatique, terrestre ou avienne, le secteur concerné ne se caractérise par aucune espèce particulière rare ou en danger d'extinction et possède un potentiel nul ou faible pour celle-ci.

## 2.2.2 MILIEU HUMAIN

### Activités agricoles et forestières

Suite à l'adoption du zonage agricole permanent de la municipalité de McWatters, notre projet se situe complètement à l'extérieur de la zone agricole de cette municipalité. Seuls les lots 58B et 59B avaient antérieurement une vocation agricole, mais depuis, ces lots ont été sectionnés et deux maisons, une sur chaque lot, ont été construites. D'ailleurs, ces lots avaient un potentiel agricole négligeable. Nous n'avons noté aucune activité forestière dans le secteur à l'étude, si ce n'est pour les besoins personnels des propriétaires des lots (bois de chauffage). Mentionnons que les forêts de peupliers faux-trembles ne possèdent qu'un potentiel forestier négligeable. Il n'y a non plus ni plantation ni sylviculture.

## 2.2.3 MILIEU BATI

Sur les premiers 1500 mètres du projet qui correspondent à la route actuelle, nous ne rencontrons aucune construction. Par la suite, nous nous éloignons de cette route pour croiser le chemin du rang VI et gagner des terrains boisés. A l'intersection de la future route et du rang VI, les maisons des lots 58B et 59B se trouvent en plein milieu du tracé. Toutes deux sont de facture récente. L'une est un bungalow (lot 59B) et l'autre, une maison de type québécois d'un étage et demi avec une dépendance. A l'avant de cette maison, une rangée serrée de conifères de bonne hauteur la sépare de la route actuelle. Ces deux maisons sont en très bon état de conservation. Toutes deux devront être relocalisées. A l'exception de ces deux constructions, aucune autre maison ou commerce ne sera touché et il n'y aura aucune perte de terrain pour ces résidents grâce au fait que le côté sud de l'emprise actuelle correspond à l'emprise projetée. C'est la même chose pour les résidents du rang VI qui conservent leur terrain actuel, sauf pour les deux cas précités.

La démolition du vieux pont entraînera la construction de cul-de-sac sur chaque rive de la Kinojévis. Sur la rive ouest, cela nécessitera un empiètement sur les terrains de la Société de conservation du nord-ouest; ce sont donc des terrains de la Couronne. Le cul-de-sac de la rive est prendra une partie du lot 3A où subsiste encore une vieille fondation de maison. Les trois maisons situées à l'extrémité de ce cul-de-sac se raccorderont à cet aménagement par l'actuelle route 117 dont l'entretien sera maintenu à ce niveau.

En ce qui a trait aux tronçons de la route 117 actuelle, de part et d'autre de la Kinojévis, qui subiront une diminution de la circulation en raison de la démolition du vieux pont, la vocation du milieu bâti est en grande partie résidentielle. On note cependant la présence d'un commerce d'antiquités immédiatement à l'ouest du vieux pont et non loin de là, un édifice de la Société de conservation du nord-ouest où travaillent une quarantaine d'employés permanents. Il y a aussi le centre communautaire de la municipalité de McWatters qui est situé de ce côté de la rivière.

#### 2.2.4 ACTIVITES RECREATIVES

Nous ne notons aucune activité récréative dans le secteur, telles la villégiature, terrains de camping, golf ou autres.

#### 2.2.5 ASPECT VISUEL

Concernant l'aspect visuel de la future route pour les usagers, il demeurera sensiblement le même pour les deux premiers kilomètres. Cependant, il changera totalement pour les kilomètres suivants. En effet, l'usager se retrouvera dans un décor boisé dominé par le peuplier faux-tremble donnant un coup d'oeil agréable. Pour les résidents habitant le long de l'actuelle route 117 et ceux du rang VI, l'aspect visuel du milieu sera transformé seulement entre les chaînages 1+540 à 2+200. Ainsi, pour les quatre propriétaires situés aux chaînages 1+540 à 1+800, l'ancienne route sera scarifiée, leurs entrées réaménagées jusqu'à la nouvelle route de laquelle ils seront coupés par un écran de boisé naturel. Les deux résidents suivants (1+850 et 1+900) seront raccordés à la route 117 actuelle qui se terminera en cul-de-sac en face de leurs maisons. Ceux du rang VI (3 maisons et 1 roulotte) verront leur environnement naturel quelque peu perturbé. La future route viendra en intersection avec le chemin du rang à une distance de 80 à 150 mètres de leur résidence, à l'endroit où étaient avant les deux maisons des lots 58B et 59B et d'anciens champs en friche. On peut considérer cet impact comme faible.

L'ancien chemin secondaire de 300 mètres de longueur sera abandonné et sa chaussée scarifiée.

### 2.3 ELABORATION DE TRACES DANS LE CAS D'UNE ETUDE D'UN NOUVEAU TRONCON

---

Notre projet emprunte, pour une partie (du kilomètre 0 au kilomètre 1+500), la route actuelle, et pour l'autre (du kilomètre 1+500 au kilomètre 4+190), un nouveau tronçon. Pour les raisons énoncées au cours de la présente étude, la réalisation des tracés alternatifs proposés antérieurement s'est avérée impossible. L'élaboration de nouveaux tracés est donc ici non-applicable.

### 2.4 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

---

Dans les parties précédentes de ce rapport, nous nous sommes appliqués à situer le projet dans le contexte régional, à décrire les caractéristiques du milieu naturel et humain de cette région de même que les caractéristiques du projet et les changements qu'il produira sur ces milieux. En se basant sur ces précédentes descriptions, nous ferons maintenant l'évaluation des impacts. (Voir carte p. 16).

#### 2.4.1 MILIEU NATUREL

Il est facile de se rendre compte que ce projet de raccordement à la rivière Kinojévis se réalisera en presque totalité en milieu naturel et que celui-ci subira donc un impact permanent. Cependant, de nombreux facteurs font que cet impact s'avère assez minime par rapport aux alternatives déjà suggérées. En effet, le tracé proposé se situe judicieusement dans un territoire compris entre le chemin de fer et l'actuelle route 117. De plus, la SOQUEM y effectue des activités diverses (explorations minières et exploitation future possible). Ce territoire boisé où la tremblaie domine se révèle avoir un très faible potentiel pour la faune et son réseau hydrographique se caractérise par des ruisseaux intermittents. Donc, à notre avis, l'impact sur le milieu naturel, quoique permanent, demeure très faible. En comparaison, l'impact sur ce milieu était plus considérable pour le tracé 2. En effet, on élargissait le territoire sujet à l'activité humaine, on traversait sur une longueur de 300 mètres un étang à castors et, au départ, le tracé en territoire naturel était beaucoup plus long.

#### 2.4.2 MILIEU HUMAIN

Même si le tronçon de l'actuelle route 117 comprise dans notre projet a un caractère résidentiel, on peut cependant considérer que l'impact sur le milieu humain est négligeable car les nouvelles emprises à acquérir se situent toujours en milieu naturel. On note quelques impacts à caractère permanent mais d'ampleur variable.

Ainsi, on démolit le vieux pont et on construit des culs-de-sac de chaque côté de la Kinojévis. D'une part, on peut considérer cette action comme ayant un impact positif pour les résidents habitant de part et d'autre de ces tronçons de la route actuelle car la circulation s'en trouvera fortement diminuée. D'autre part, pour le petit commerce d'antiquités situé immédiatement à l'ouest du vieux pont, l'effet ne sera pas le même. Celui-ci profite depuis toujours de l'achalandage de la présente route provinciale. Le nouveau tracé détournera complètement le trafic de transit et ce tronçon de route ne recevra plus que le trafic des résidents. Pour ce commerce, la venue de ce projet signifie une perte possible de clientèle, alors que pour les résidents, il est un impact positif majeur à cause de la réduction considérable du bruit relié à la circulation et de l'augmentation de la sécurité des résidents.

La démolition du pont aura aussi une influence sur les habitudes de vie des habitants de cette section du rang VI (3 maisons et 1 roulotte). En effet, sa vocation sera changée car elle deviendra la voie de service des résidents de l'ancien tronçon de la route 117 entre la nouvelle route et leur demeure, de même que pour les employés de la SCNO pour se rendre à leur travail. La circulation sera donc plus grande en face de leur demeure et ceci peut être évalué comme un impact faible. Mentionnons cependant, que ces quelques résidents étaient déjà habitués à un certain bruit du fait que l'actuelle route 117 passait à 80 mètres du côté sud de leurs résidences. Cette source de bruit de ce côté sera de beaucoup amenuisée avec le nouveau tracé mais sera plutôt transportée du côté nord.

Un impact à signaler qui semble non négligeable est l'effet sur les unités de voisinage de part et d'autre du vieux pont. Par exemple, les gens vivant du côté est du pont, pour accéder au centre communautaire (lot 60) ou pour toute autre raison les incitant à traverser du côté ouest, devront faire un détour de quelques kilomètres pour se rendre à destination. Les gens de la rive ouest auront évidemment le même détour à faire pour gagner la rive est où se trouve l'aéroport.

Cependant, pour pallier à cet impact négatif du projet, nous croyons que la conservation du pont actuel serait une mesure de mitigation excessive. En effet, l'état avancé de détérioration du pont, sa réfection et son entretien, de même que l'idée de maintenir ouvertes deux voies d'accès entre l'aéroport de Rouyn et le village de McWatters sont autant de facteurs qui donnent à cette mesure corrective une allure prohibitive par rapport à un impact négatif qui ne peut être considéré comme majeur.

Nous savons que ce projet se situe en majeure partie dans un milieu naturel, relativement loin du milieu bâti actuel. Lors de notre visite de terrain, nous avons remarqué l'avancement des travaux pour la construction du nouveau pont et de son approche est. Nous avons observé du même coup ce qui semble être trois aménagements pour la construction future de maisons, c'est-à-dire du déboisement et du nivelage et ce, du côté sud de l'approche est. Ainsi, ce nouveau tronçon routier attire fortement la construction domiciliaire.

## 2.5 MESURES DE MITIGATION

---

### 2.5.1 MILIEU NATUREL

Ce projet ne comporte, à notre avis, aucun cas particulier qui ne se trouve inclus au cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec. Toutefois, nous voudrions faire une suggestion sur le point suivant. Concernant la pose de nouveaux ponceaux ou le remplacement des ponceaux par d'autres plus gros, nous recommandons que les travaux soient effectués en période d'étiage afin de minimiser l'apport et le transport de sédiments dans les cours d'eau ou les fossés de drainage. On devra déboiser au minimum les abords des ponceaux et les berges adjacentes afin de réduire l'érosion.

### 2.5.2 MILIEU HUMAIN

En ce qui concerne l'aspect humain, le présent projet crée quelques impacts négatifs non négligeables comme l'expropriation de deux maisons et l'effet sur le commerce d'antiquités.

Toutefois, pour tous ces impacts, il semble qu'aucune mesure de mitigation ne pourrait adoucir ces effets. Ce projet crée aussi des impacts positifs sur le milieu humain comme par exemple une diminution considérable de la circulation sur les tronçons abandonnés de l'actuelle route 117, ce qui favorise les résidents de ces sections.

En ce qui concerne les impacts appréhendés sur le milieu, les nouveaux tronçons routiers offrent un attrait important sur la construction domiciliaire. Nous croyons qu'il s'agit là d'un impact négatif du projet sur le milieu. En effet, ce projet a pour but d'améliorer la sécurité et la circulation routière de cette région. Si les gens commencent peu à peu à s'installer le long de cette nouvelle route, nous nous retrouverons très tôt avec les problèmes existants sur la route 117 actuelle, c'est-à-dire une circulation très lente et dangereuse à cause des accès aux résidences alors que le J.M.A. est de 4755 véhicules. Ainsi, les objectifs visés par le projet n'auront pas été atteints. Nous suggérons donc que le ministère des Transports du Québec établisse le long des nouvelles approches du pont sur la Kinojévis une zone de non-accès au corridor routier. Afin que cette mesure soit valable, nous recommandons que ce non-accès soit appliqué à tout le projet et de chaque côté du corridor routier, à l'exception du côté sud du projet, entre les chaînages 1+510 et 1+770, afin de ne pas enclaver les résidents actuels. Cette mesure inclut aussi le côté nord de la route actuelle entre les chaînages 0+000 à 1+000 où le ministère des Transports du Québec n'a pas jugé bon d'exproprier tout de suite ces terrains naturels nécessaires à la réalisation future de la deuxième étape du projet. Présentement, le ministère des Transports du Québec pourrait acquérir à un coût minime ces espaces inhabités et de peu de valeur, ce qui lui éviterait dans 25 ans d'avoir à exproprier des résidents installés sur ce qui est déjà aujourd'hui la chaussée nord du projet de réaménagement de la route 117.

Si le non-accès s'avère impossible à réaliser, on pourrait au moins limiter l'accès à ce nouveau tronçon afin d'y conserver un niveau de sécurité acceptable.

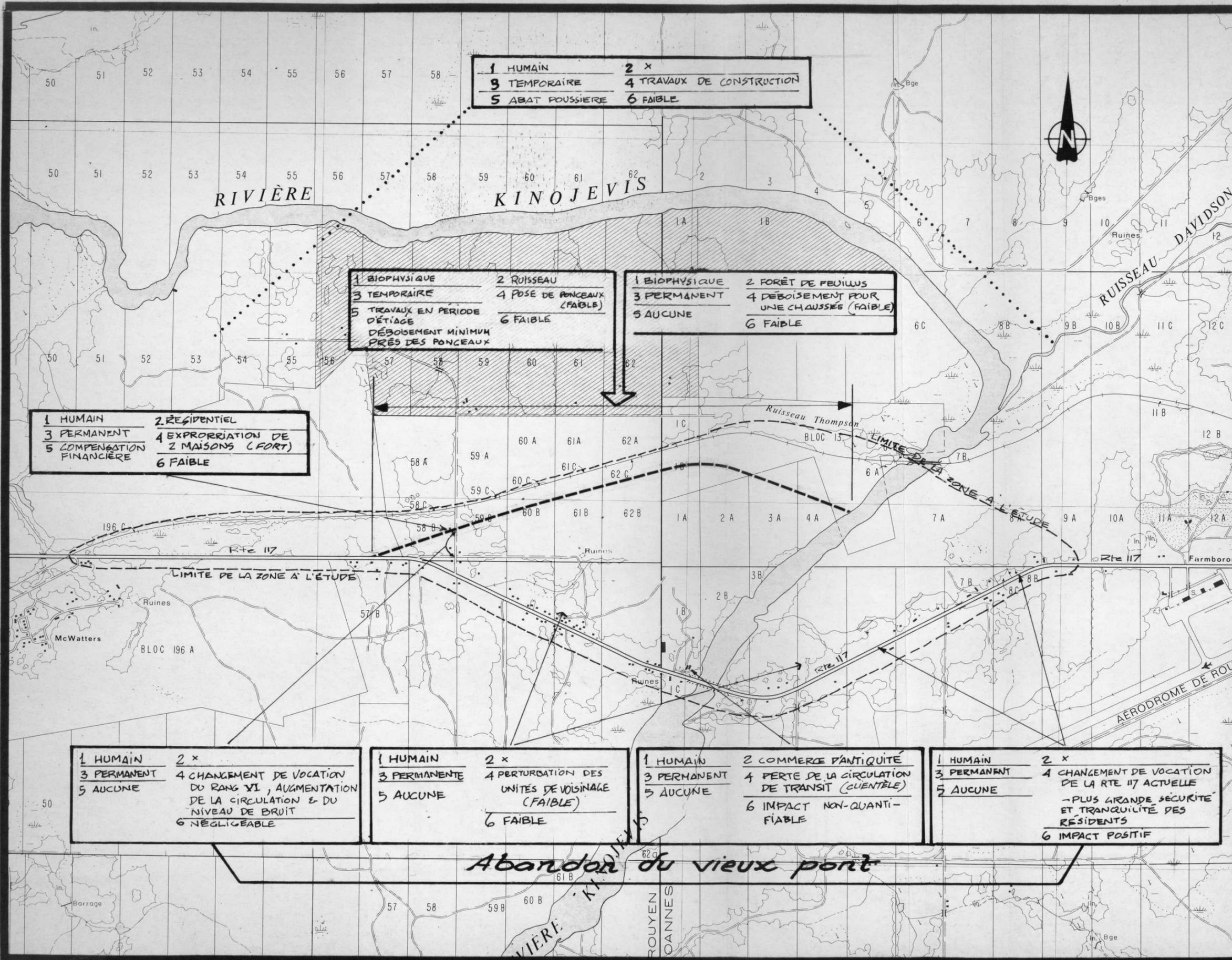
**ROUTE 117**  
Raccordement du village de McWatters au pont sur la Kinojévis

LOCALISATION DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

--- Tracé proposé

 Zonage agricole

1 TYPE D'IMPACT	2 UTILISATION DU SOL
3 DURÉE DE L'IMPACT	4 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DE L'IMPACT
5 MESURES DE MITIGATION	6 IMPACT RÉSIDUEL



1 HUMAIN	2 X
3 TEMPORAIRE	4 TRAVAUX DE CONSTRUCTION
5 ABAT POUSSIÈRE	6 FAIBLE

1 BIOPHYSIQUE	2 RUISSEAU
3 TEMPORAIRE	4 POSE DE PONCEAUX (FAIBLE)
5 TRAVAUX EN PÉRIODE D'ÉTÉ	6 FAIBLE
DÉBOISEMENT MINIMUM PRÈS DES PONCEAUX	

1 BIOPHYSIQUE	2 FORÊT DE FEUILLUS
3 PERMANENT	4 DÉBOISEMENT POUR UNE CHAUSSÉE (FAIBLE)
5 AUCUNE	6 FAIBLE

1 HUMAIN	2 RÉSIDENTIEL
3 PERMANENT	4 EXPROPRIATION DE 2 MAISONS (FORT)
5 COMPENSATION FINANCIÈRE	6 FAIBLE

1 HUMAIN	2 X
3 PERMANENT	4 CHANGEMENT DE VOCATION DU RANG VI, AUGMENTATION DE LA CIRCULATION & DU NIVEAU DE BRUIT
5 AUCUNE	6 NÉGLIGEABLE

1 HUMAIN	2 X
3 PERMANENTE	4 PERTURBATION DES UNITÉS DE VOISINAGE (FAIBLE)
5 AUCUNE	6 FAIBLE

1 HUMAIN	2 COMMERCE D'ANTIQUITÉ
3 PERMANENT	4 PERTE DE LA CIRCULATION DE TRANSIT (QUÉBÈLE)
5 AUCUNE	6 IMPACT NON-QUANTIFIABLE

1 HUMAIN	2 X
3 PERMANENT	4 CHANGEMENT DE VOCATION DE LA RTE 117 ACTUELLE
5 AUCUNE	- PLUS GRANDE SÉCURITÉ ET TRANQUILLITÉ DES RÉSIDENTS
	6 IMPACT POSITIF

Abandon du vieux pont

SOURCE : M.T.F.Q. 32 D 2 N-0

Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien : ..... H.V.

Chargé de projet : .....

Approuvé par le chef de service : .....

Échelle : 1:20 000 Date : 7.21.83 N° : .....

---

## CONCLUSION

---

En comparaison avec le tracé 2, ce nouveau tracé offre de nombreux avantages. En effet, il est beaucoup moins long et il est situé au sud de la voie ferrée. Il évite ainsi un étang à castors et la construction d'une traverse à niveau. Il est aussi situé dans une région déjà affectée par l'activité humaine et a très peu d'effet sur l'environnement naturel en raison du faible potentiel du milieu, tant au niveau de l'eau, de la végétation que de la faune.

En définitive, nous estimons que ce nouveau tracé offre beaucoup plus d'avantages et moins d'inconvénients que n'importe lequel autre tracé ayant pu être proposé antérieurement et qu'il est le meilleur choix de raccordement entre le village de McWatters et le pont sur la Kinojévis.

## CONSULTATION

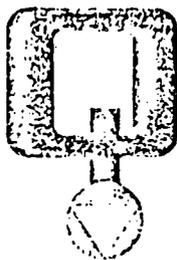
---

Suite à cette étude d'impact, les recommandations ont été acheminées au Service des tracés et projets de Montréal (cf. lettre de l'annexe 7). Ont été acceptés les deux premières recommandations concernant la pose des ponceaux et le déboisement aux abords des ponceaux. Le non-accès ou l'accès contrôlé le long du nouveau tronçon à construire a été refusé pour les raisons indiquées dans la lettre de l'annexe 8.

En conséquence, il faudrait que cette recommandation comme le suggérerait dans son rapport notre urbaniste, monsieur France-Serge Julien, (cf. annexe 9) soit adressée à la municipalité de McWatters et à la municipalité régionale du comté de Rouyn-Noranda afin qu'elles ajustent leur zonage dans le sens de cette recommandation (voir mesures prises en ce sens à l'annexe 10).

ANNEXE 1

LETTRE DE LA S.O.Q.U.E.M.  
DU 3 OCTOBRE 1980



Le 03 octobre 1980

Monsieur Richard Hébert  
Ministère des Transports  
191, boulevard Rideau  
Sainte-Foy (Québec)

Monsieur Hébert,

Suite à notre conversation téléphonique du 30 septembre dernier, j'ai réuni les personnes impliquées dans notre projet d'exploration minière sur la propriété New Rouyn Merger pour leur faire part de vos commentaires quant à l'imminence d'une décision à prendre relativement au projet routier du Ministère des Transports sur cette propriété.

Sans préjudice aux droits et privilèges que nous accorde la loi des mines dans cette matière, nous avons convenu ce qui suit:

- A) En ce qui concerne l'approche "est" de la rivière Kinojevis et la position du pont sur la rivière, nous ne voyons pas d'objections insurmontables au tracé prévu par le Ministère des Transports.
- B) En ce qui concerne le tracé actuellement prévu par le Ministère pour la fraction de route située à l'ouest de la rivière Kinojevis, il nous apparaît inacceptable à la lumière des résultats intéressants obtenus à date dans ce secteur.

En conséquence, nous vous demandons d'envisager immédiatement l'implantation d'un nouveau tracé pour le projet routier. Ce nouveau tracé devrait éviter complètement le secteur New Rouyn Merger. Vous trouverez sur la carte (1:2 500) ci-jointe, la superficie couverte par le secteur que nous désirons soustraire au projet routier ainsi que deux (2) propositions de tracé pour

.../2

M. Richard Hébert  
Le 03 octobre 1980  
/2...

la future route. Le tracé nord nous serait le moins dommageable et c'est celui que nous vous recommandons d'envisager en premier lieu. Le tracé sud pourrait à la rigueur être acceptable mais il est susceptible de nous causer des inconvénients dont il est impossible de mesurer actuellement l'importance.

Nous vous remercions de l'attention portée à cette demande et sommes confiants que vous prendrez bonne note de nos suggestions quant au tracé définitif. J'espère avoir des nouvelles bientôt quant à vos intentions suite à cette demande.

Très sincèrement,

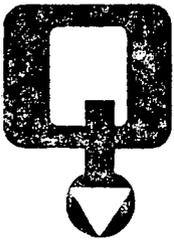


Yves Harvey, ing.  
Responsable de programmes

YH/jal  
p.j.

ANNEXE 2

LETTRE DE LA S.O.Q.U.E.M.  
DU 20 JUILLET 1982



Sainte-Foy, le 20 juillet 1982

Monsieur Raymond Aubin, Ing.  
Ministère des Transports  
Direction des Expertises & Normes  
200, rue Dorchester sud  
Québec  
G1K 5Z1

Objet: Approche ouest - Pont,  
rivière Kinojévis, route 117

Monsieur,

J'ai pris connaissance des modifications de tracé de la route 117, plan #TL-76-121007, daté du 81-12-01 faisant suite à l'intervention de SOQUEM en date du 13 novembre 1981.

Le nouveau tracé satisfait à nos exigences et nous vous remercions d'avoir accédé à nos demandes.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Rodrigue B. Gosselin  
Responsable de projet

RBG/lm

ANNEXE 3

LETTRE DU M.L.C.P. DU  
1ER JUIN 1978

18 JUN -5 11: 10

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBECMINISTÈRE  
DU TOURISME,  
DE LA CHASSE  
ET DE LA PÊCHEDIRECTION  
GÉNÉRALE DES PARCS,  
DE LA CHASSE  
ET DE LA PÊCHESECURITAIRE  
ADMINISTRATIF

Noranda, le 1er juin 1978.

Madame Kathleen Carrière, écologiste,  
Division des Etudes de l'Environnement,  
Service de la Circulation,  
255 est, boul. Cremazie, 3e étage,  
Montréal, P. Québec.  
H2M 1L5

Sujet: Route 117, Construction  
d'un pont sur la rivière  
Kinojevis

---

Madame,

Nous avons examiné le plan illustrant l'emplacement du pont projeté sur la rivière Kinojevis. Après inspection rapide du secteur concerné de la rivière Kinojevis, nous croyons qu'il est très peu probable que ce tronçon puisse être utilisé comme frayère par les diverses espèces de poissons. A notre avis, cette construction affectera peu la faune ichtyenne, cette dernière étant adaptée aux eaux chaudes et très turbides. Nous incluons en annexe une liste des principales espèces de poissons qu'on y trouve.

En ce qui à trait à l'original, il n'y a pas, à notre connaissance de ravage dans la bande de terrain concernée ainsi que dans les environs immédiats. Notre ignorance sur la présence des autres espèces terrestres nous empêche de porter un jugement sur l'impact possible.

En somme, nous ne croyons pas que ce projet causera un préjudice sérieux à la faune aquatique et terrestre dans la région concernée.

Espérant que ces quelques renseignements vous seront utiles, je vous prie de croire, Madame, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

LV/dd  
Pièce jointe

  
Louis Villemure,  
Biologiste,  
District du NORD-OUEST.

Principales espèces de poissons présentes  
dans la rivière Kinojévis

Suceur rouge	Moxostoma macrolepidotum
Meunier noir	Catostomus commersoni
Meunier rouge	Catostomus catostomus
Grand brochet	Esox lucius
Doré jaune	Stizostedion vitreum
Doré noir	Stizostedion canadense
Esturgeon de lac	Acipenser fulvescens
Cisco de lac	Coregonus artedii
Grand coregone	Coregonus clupeaformis

ANNEXE 4

PLANS D'AVANT-PROJET TL-76-121007

ANNEXE 5

PLANS DE CONSTRUCTION  
CH-82-80-0002 et 622-8180-090

ANNEXE 6

PLANS D'EXPROPRIATION 622-82-80068

ANNEXE 7

LETTRE DU CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT  
AU CHEF DU SERVICE DES TRACES ET PROJETS DE MONTREAL



Montréal, le 30 septembre 1982

A: M. Jean-Claude Larivée, ing.  
Chef du service des Tracés et  
Projets, Montréal

De: Daniel Waltz, écologiste  
Chef du service de l'Environnement

Objet: Route # 117: raccordement à la Kinojévis  
Plan: CH-82-80-00-02  
CH-79-80-00-05  
COPI: 117-09-10A  
Circ. élect.: Rouyn-Noranda

---

La division des Etudes d'impacts, sous la responsabilité de madame Andrée Lehmann, géomorphologue, a procédé à l'évaluation environnementale du projet en titre. Selon cette étude, le projet tel que proposé offre plus d'avantages et moins d'inconvénients que n'importe lequel autre tracé ayant pu être soumis antérieurement sous réserve cependant que les recommandations suivantes soient suivies:

- Concernant la pose de nouveaux ponceaux ou le remplacement des ponceaux par d'autres plus gros, nous recommandons que les travaux soient effectués en période d'étiage afin de minimiser l'apport et le transport de sédiments dans les cours d'eau ou les fossés de drainage. On devra déboiser au minimum les abords des ponceaux et les berges adjacentes afin de réduire l'érosion.
- Le M.T.Q. a déjà prévu dans ce projet des zones de non-accès, par exemple à l'intersection du rang VI et lorsque le tracé routier longe parallèlement la voie ferrée. Afin d'éviter les besoins d'un nouveau contournement, nous suggérons que le non-accès ou l'accès contrôlé soit appliqué à tout le projet, c'est-à-dire à partir du village du McWatters jusqu'à l'aéroport de Rouyn-Noranda, à l'exception du côté sud du projet entre les chaînages 1 + 510 et 1 + 770 afin de ne pas enclaver les résidents actuels.

De plus, nous suggérons que le M.T.Q. acquiert dès maintenant l'emprise nécessaire à la construction de deux chaussées à deux voies séparées par une bande médiane de 26 m, tel que décrit dans son projet et ce à partir du village de McWatters jusqu'à l'aéroport de Rouyn-Noranda. Nous éviterions ainsi d'exproprier dans 10 ans des résidents installés sur ce qui est déjà la chaussée nord du projet de réaménagement de la route 117. Cependant, le déboisement requis pour la construction de la deuxième chaussée ne sera effectué qu'au moment de la réalisation de cette phase du projet.

Le chef du service de l'Environnement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Waltz', written over a horizontal line.

Daniel Waltz, écologiste

DW/ML/sd

c.c. Roger Fortin, direction de la région 8;  
Alfred de la Chevrotière, Chef du district 85

ANNEXE 8

LETTRE DU CHEF DU SERVICE DES TRACES ET PROJETS  
DE MONTREAL AU CHEF DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT



DATE : Montréal, le 16 novembre 1982

A : Monsieur Daniel Waltz, écol.  
Chef, Service de l'environnement

DE : SERVICE DES TRACES ET PROJETS  
DE MONTREAL

OBJET: Imposition d'un non-accès  
Route 117 - Approches du pont Kinojévis  
COPI 0117-09-10A  
Mun. Mc Watters  
N/D 6.2.1-5 - Région 8

Monsieur,

Voici notre position en ce qui a trait aux recommandations suite à l'étude environnementale du projet identifié en titre.

Les recommandations concernant les ponceaux et le déboisement des berges adjacentes sont acceptées et nous demandons à la Direction régionale de s'assurer de leurs respects.

Quant à la suggestion d'imposer un non-accès à tout le projet, bien que ce soit possible à peu de frais, il ne nous apparaît pas approprié de procéder pour les raisons suivantes: en premier lieu, il ne s'agit pas à proprement parler d'un contournement; en second lieu, il n'y a rien à l'intérieur des normes actuelles qui indique que l'on doit imposer un non-accès; en troisième lieu, les demandes d'expropriation et les consultations ont été entreprises sans indiquer d'intention d'imposer un tel non-accès. Il faudrait retourner à la consultation et il y a de fortes probabilités que la municipalité s'y objecte; en quatrième lieu, la situation du projet est telle qu'il ne semble pas y avoir d'inconvénient important à ne pas avoir de non-accès sur toute sa longueur.

Nous vous informons aussi que le projet, prévu à deux chaussées, impliquait l'acquisition immédiate des emprises pour les deux chaussées.

LE CHEF DU SERVICE DE MONTREAL

*Jean-Claude Larrivée*

Jean-Claude Larrivée, Ing.

JCL/11

c.c. M. Guy Petit, Ing.

REÇU

NOV 17 1982

ANNEXE 9

RAPPORT DE M. FRANCE-SERGE JULIEN, M. URBANISME



A: Service de l'environnement  
Direction des expertises et normes

De: Division des études d'impacts  
Service de l'environnement

Objet: Approche ouest - pont  
Rivière Kinojévis, route 117  
La nécessité de contrôle de l'espace  
brochant le nouveau tronçon de la route 117  
N/D: D.E.I. 117-09-10

---

Chargé de projet: Michel Letendre, biologiste  
Travail réalisé par: France-Serge Julien, urbaniste

---

La réalisation d'un nouveau lien routier peut générer, en bordure de celui-ci, des imbroglios de toute sorte lorsqu'aucune planification au niveau de l'utilisation du sol n'est accomplie.

Ainsi, dans le cas où aucun contrôle n'est exercé, les incidences d'un nouvel axe routier, comme le nouveau tronçon de la route 117 dans la municipalité de McWatters, sur l'organisation spatiale du territoire comportent des conséquences importantes. Par exemple, une situation semblable irait à l'encontre des tendances et mesures actuelles par lesquelles les ministères\* et organismes impliqués dans l'aménagement essaient de consolider les structures existantes, de rentabiliser et normaliser les équipements. Ces mesures visent à maîtriser le niveau et l'évolution des coûts urbains.

---

\* Les lois sur la réforme de la fiscalité, sur le zonage agricole et sur l'aménagement et l'urbanisme, les projets gouvernementaux portant sur la modernisation des réseaux d'aqueduc (PAIRA), sur l'assainissement des eaux et sur la mise en place de systèmes d'information urbaine à références spatiales (SIVRS) incitent tous de manière directe et indirecte à une planification et une gestion de l'espace en fonction de la rentabilité fiscale.

Or, comme d'une part, selon les plans et règlements de zonage de la municipalité de McWatters, le territoire réservé au développement résidentiel et commercial suffit amplement aux besoins présents et futurs et que, d'autre part, dans l'optique d'une rentabilisation et de la rationalisation des équipements déjà en place ainsi que ceux à venir, il serait donc intéressant que le conseil de la municipalité détermine la vocation du milieu entourant le nouveau tronçon de la route 117 de manière à empêcher un développement résidentiel et commercial continu et conséquemment de contraindre l'étalement des fonctions urbaines.

Une autre considération joue en faveur d'une réglementation restrictive des usages permis sur les lots situés en bordure de la voie routière. En effet, les caractéristiques de cette route, au niveau du nombre de véhicules/jour, du nombre de voies et de la vitesse permise, obligent l'intégration de l'aspect sécuritaire. La présence d'entrées privées, les fréquents arrêts des autobus scolaires, certains services municipaux, tout particulièrement la cueillette des ordures ménagères sont afférentes à une implantation résidentielle et continue le long de cette voie routière. De telles conséquences nuisent considérablement à la fluidité de la circulation et sont autant de sources de conflits pouvant compromettre la sécurité des utilisateurs et des résidents.

Les effets du développement du milieu bâti le long du nouveau tronçon de la route 117 engendreraient des impacts si forts qu'ils nous amènent à conclure qu'il serait important de l'interdire.

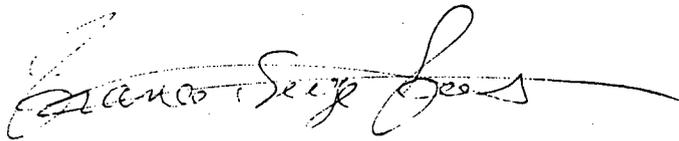
Toutefois, dans l'éventualité où la municipalité n'endosse pas les conclusions de cette analyse, d'autres solutions peuvent être, à la rigueur, envisagées comme mesures de contrôle de l'expansion du milieu bâti. En effet, dans l'hypothèse que la zone environnant le nouveau tronçon de la route 117 connaisse un développement quelconque\*, la municipalité pourrait considérer d'abord le

---

\* Par exemple, il est actuellement question qu'une usine de fabrication de briquettes de charbon s'implante sur les lots 2A, 3A et 4A du rang VI du canton de Joannes, en bordure du tronçon de la route 117, à l'ouest de la rivière Kinojévis dans la municipalité de McWatters.

raccordement à des routes ou des rangs déjà existants. Lorsque cette option s'avère impossible à réaliser, la municipalité devrait tout au moins limiter le nombre d'accès à la nouvelle route. Quoique ces solutions de second ordre ne cadrent pas dans l'approche d'une rentabilisation des équipements et des structures urbaines, elles possèdent cependant le mérite d'entraver au minimum l'écoulement du flux de circulation et d'assurer une certaine sécurité aux résidents et aux utilisateurs de ce nouveau tronçon routier.

Finalement, nous recommandons que la municipalité de McWatters soit informée des implications de la réalisation d'un nouveau tronçon de la route 117 sur l'aménagement de son territoire ainsi que sur la sécurité et qu'elle agisse dans le sens défini par le présent rapport.



France Serge Julien, urbaniste

FSJ/js

*Audrei Lehman,  
chef de division.*

*Rapport à intégrer  
à l'étude d'impact.  
1983-02-25*

Fait à Montréal,  
le 25 février 1983.

ANNEXE 10

Lettre du Chef du Service de l'environnement  
au Directeur régional de l'Abitibi-Témiscamingue  
le 31 mars 1983

Réponse du Directeur régional de l'Abitibi-Témis-  
camingue au Chef du Service de l'environnement  
7 avril 1983



Montréal, le 31 mars 1983

A: Monsieur Roger Fortin, ingénieur  
Directeur régional de l'Abitibi-Témiscamingue  
191, boulevard Rideau  
Rouyn (Québec)  
J9X 5Y5

De: Daniel Waltz, écologiste  
Chef du Service de l'environnement  
Ministère des Transports du Québec  
255, Crémazie est (9e)  
Montréal (Québec)  
H2M 1L5

Objet: Route 117: Raccordement du village de McWatters au pont  
sur la Kinojévis: Etude d'impact

---

Il a été convenu avec les autorités du ministère de l'Environnement lors de la réunion du 21 juillet 1982, que nous devions procéder à l'évaluation des impacts du projet cité en titre, sans toutefois être soumis à la longue procédure. Suite à notre étude, il s'avère que le projet tel que proposé offre plus d'avantages et moins d'inconvénients que n'importe quel autre ayant pu être soumis antérieurement, sous réserve cependant, que les trois recommandations suivantes soient appliquées:

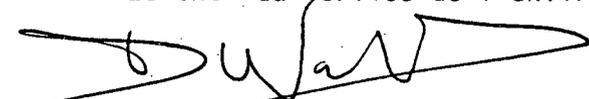
- 1<sup>o</sup> que la pose de nouveaux ponceaux ou le remplacement des ponceaux soient effectuées en période d'étiage afin de minimiser l'apport et le transport de sédiments dans les cours d'eau ou les fossés de drainage,
- 2<sup>o</sup> de déboiser au minimum les abords des ponceaux et les berges adjacentes afin de réduire l'érosion,
- 3<sup>o</sup> que le non-accès ou, tout au moins, l'accès contrôlé soit établi tout le long du projet afin d'assurer une bonne fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

Ces recommandations ont été étudiées par le Service des tracés et projets de Montréal qui accepta les deux premières et refusa la dernière. Quoique notre Ministère ne puisse réaliser cette dernière recommandation, il serait alors nécessaire d'informer la municipalité locale (McWatters) et la municipalité régionale du comté de Rouyn-Noranda des incidences de la réalisation de ce nouveau tronçon routier sur leur développement urbain afin qu'elles ajustent leur plan de zonage en conséquence.

En conclusion, nous voudrions par la présente nous assurer que la Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue veille à l'application des deux premières recommandations et s'engage à informer la municipalité de McWatters et la municipalité régionale de comté concernée de notre troisième recommandation.

Lorsque nous aurons copie de ces lettres aux municipalités, nous pourrons alors les joindre à l'étude d'impact maintenant complétée et l'envoyer au ministère de l'Environnement.

Le chef du Service de l'environnement,



Daniel Waltz, écologiste

DW/tb



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports  
Direction régionale  
191, boul. Rideau  
Rouyn, QC  
J9X 5Y5

Rouyn, le 7 avril 1983

M. Daniel Waltz, écologiste  
Service de l'Environnement  
Transports Québec  
255, Crémazie e. 4e  
Montréal, QC  
H2M 1L5

OBJET; Raccordement du village de McWatters au  
pont sur la Kinojévis.  
Etude d'impact.

Monsieur,

La présente est pour vous informer que nous prendrons les dispositions requises pour appliquer les deux premières recommandations que vous nous soumettez dans votre lettre du 21 mars 1983, lors de la construction de l'approche ouest du pont sur la rivière Kinojévis.

De plus, le district 85 de Rouyn verra à aviser la municipalité de McWatters et la M.R.C. concernée de votre position en ce qui regarde l'accès à ce futur chemin.

Si les élus municipaux changeaient d'avis par rapport au non-accès et adoptaient votre position, nous prendrions les mesures nécessaires après la construction pour acquérir les servitudes nécessaires, tant pour l'approche est que pour l'approche ouest.

Le Directeur régional de  
l'Abitibi-Témiscamingue,

ROGER FORTIN, ING.

RF/ng

CC: A. De La Chevrotière, ing.

REÇU

AVR 12 1983

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 677