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
Rés.

RESUME

4B.

DOSSIER #4
551638

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

ÉTUDE D'IMPACT

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

RESUMÉ

CANQ
TR
GE
EN
633
Rés.

TABLE DES MATIERES

Liste des cartes ii

1 - DEMARCHE GENERALE 1

1.1 Justification du projet et solutions proposées 1

1.1.1 Problématique 1

1.1.2 Analyse de solutions 1

1.2 Description technique de la solution retenue 3

2 - L'ANALYSE D'IMPACT 4

2.2 Inventaire de la zone d'étude 4

2.2.1 Milieu naturel 4

2.2.2 Milieu humain 4

2.3 Description et évaluation des impacts 4

2.3.1 Milieu naturel 4

2.3.2 Milieu humain 5

2.4 Mesures de mitigation 5

2.4.1 Milieu naturel 5

2.4.2 Milieu humain 6

CONCLUSION 6

LISTE DES CARTES

Localisation du projet. 2

Localisation des impacts et des mesures de mitigation 7

1. - DEMARCHE GENERALE

1.1 JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

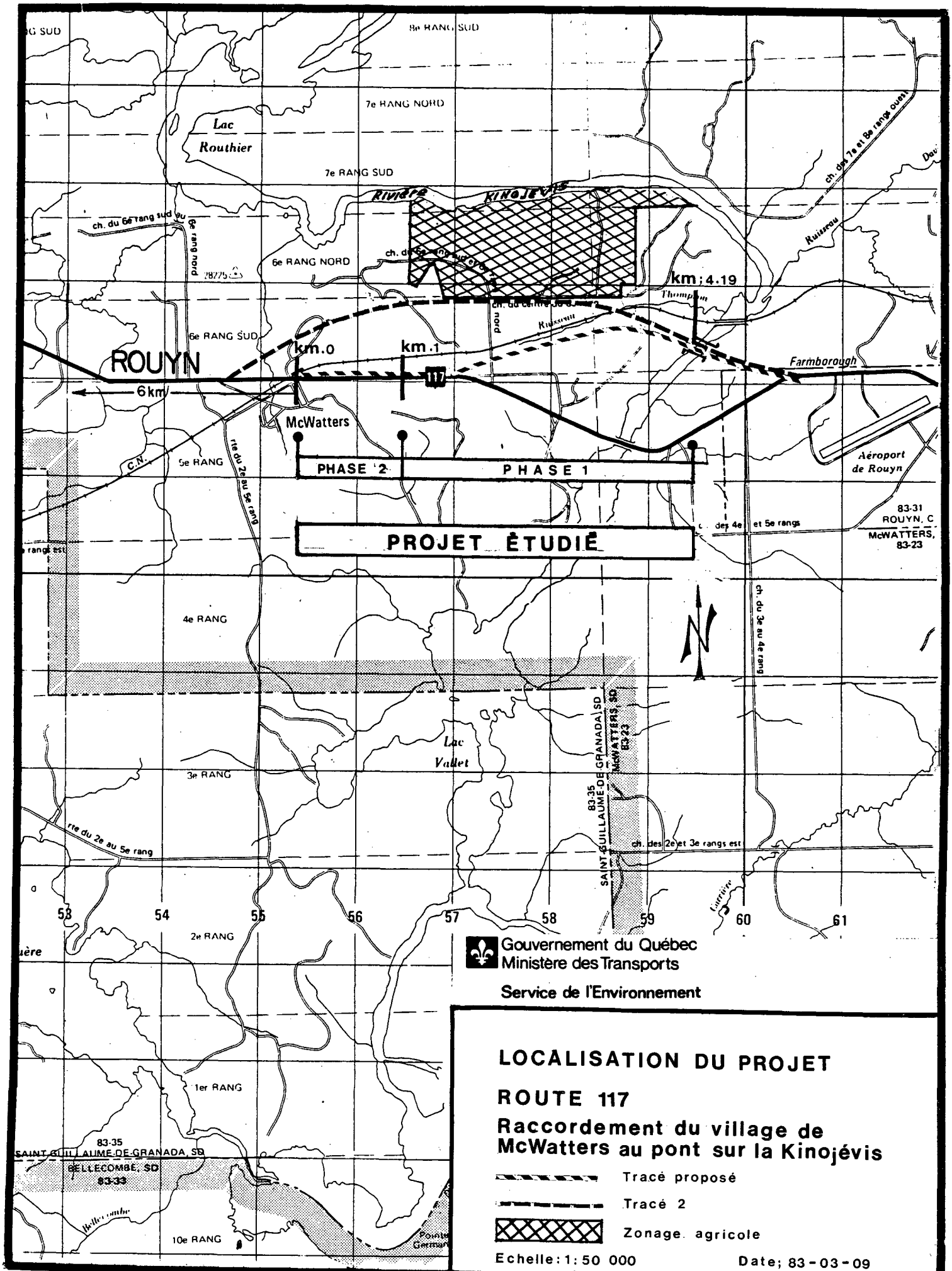
1.1.1 PROBLEMATIQUE

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 Mc Watters au nouveau pont sur la Kinojévis.

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'aurait occasionné 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, 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 impossibles 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. 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 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.


8e RANG SUD
7e RANG NORD
Lac Routhier
7e RANG SUD
Rivière KINOJÉVIS
ch. du 6e rang sud au 6e rang nord
6e RANG NORD
6e RANG SUD
ROUYN
6km
km.0
km.1
km.4.19
117
McWatters
PHASE 2
PHASE 1
PROJET ÉTUDIÉ
Farmborough
Aéroport de Rouyn
C.N.
5e RANG
rte du 2e au 5e rang
ch. des 4e et 5e rangs
83-31 ROUYN, C
McWATTERS, 83-23
4e RANG
ch. du 3e au 4e rang
Lac Vallet
3e RANG
83-35 SAINT-GUILLAUME-DE-GRANADA, SD
McWATTERS, SD 83-23
ch. des 2e et 3e rangs est
53
54
55
56
57
58
59
60
61
2e RANG
1er RANG
83-35 SAINT-GUILLAUME-DE-GRANADA, SD
BELLECOMBE, SD 83-33
10e RANG
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

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 (4 190 mètres plutôt que 5 185 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. 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.

En partant de Mc Watters, 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, à 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).

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.

2. - L'ANALYSE D'IMPACT

2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude est circonscrite par la voie ferrée au nord, la route 117 actuelle au sud, à l'est par le pont sur la Kinojévis et à l'ouest par l'intersection de la voie ferrée avec la route 117 actuelle. En raison de la faible distance séparant les deux points à relier, c'est-à-dire, le village Mc Watters et le pont sur la Kinojévis, de l'incapacité du sol à supporter une route au nord de la voie ferrée et au sud de la présence des terrains de la SOQUEM, l'analyse de tracés alternatifs s'avère impossible.

2.2 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

2.2.1 MILIEU NATUREL

Le tracé proposé se trouve en terrain caractérisé par un relief qui va de plat à valonneux. Nous ne notons aucun ruisseau d'importance et tous, sauf un, sont asséchés durant l'été. Le milieu naturel perturbé par l'activité humaine possède peu d'intérêts pour la faune et le couvert boisé en majorité de feuillus ne présente aucune espèce rare et n'a pas une qualité exceptionnelle. Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche note pour la Kinojévis que notre projet affectera peu la faune ichtyenne celle-ci étant adaptée aux eaux chaudes et très turbides. Il ne mentionne aussi aucune présence de ravages d'orignaux dans ce secteur.

2.2.2 MILIEU HUMAIN

Notre projet se situe complètement à l'extérieur de la zone agricole de la municipalité de Mc Watters. De plus, le tracé proposé en délaissant la route 117 actuelle s'éloigne du développement résidentiel linéaire qui la borde. L'aménagement de culs-de-sac sur la route 117 de part et d'autre de la Kinojévis rendue nécessaire par l'abandon de l'ancien pont changera sa vocation actuelle qui deviendra en fait des rues réservées à la circulation locale. Le projet occasionne de plus, l'expropriation des maisons situées sur les lots 58B et 59B. On note un seul rapprochement du tracé vers les résidences, il s'agit d'une maison mobile du rang VI se trouvant tout de même à plus de 50 mètres de l'emprise.

2.3 DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS

2.3.1 MILIEU NATUREL

Se réalisant presqu'en totalité en milieu naturel, le projet créera sur ce dernier un impact permanent mais d'une intensité faible en raison de la qualité des ruisseaux, du boisé et de la faune pouvant s'y trouver.

2.3.2 MILIEU HUMAIN

Dans l'ensemble, le projet crée sur le milieu humain un impact faible et on peut même noter un effet positif. De façon ponctuelle, quelques impacts permanents d'ampleur variable sont observés.

Deux maisons devront être expropriées pour lesquelles le ministère des Transports compensera les propriétaires. L'impact peut être considéré comme faible. En raison de la démolition du vieux pont, la route 117 actuelle devient alors deux rues municipales distinctes de chaque côté de la Kinojévis. On note quelques impacts reliés à cette action:

1) Changement de vocation de la route 117 actuelle - impact positif important - plus grande tranquilité et sécurité pour les résidents.

2) Changement de vocation du chemin du rang VI - impact négatif faible. Il y aura une légère augmentation de la circulation. L'impact du bruit est négligeable.

3) Perturbation des unités de voisinage sur la route 117 actuelle - impact négatif faible. Le détour à faire est de quelques kilomètres.

4) Commerce d'antiquités à l'ouest du vieux pont - impact négatif non quantifiable. Il n'est pas impossible qu'il subisse une perte de clientèle venant de la circulation de transit mais celle-ci est difficilement mesurable.

Le projet occasionne aussi indirectement un impact négatif appréhendé ayant une intensité assez forte. En effet, l'usage permis par le règlement de zonage de la municipalité de Mc Watters autorise en certains endroits le long de la nouvelle route la construction résidentielle et en certains autres, l'implantation d'industries. Advenant pareilles installations la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers et des résidents pourraient, de nouveau, être compromises.

2.4 MESURES DE MITIGATION

2.4.1 MILIEU NATUREL

Les mesures concernent la pose de nouveaux ponceaux ou le remplacement des ponceaux par d'autres plus gros. Il est recommandé 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.

2.4.2 MILIEU HUMAIN

Pour les deux maisons expropriées, les compensations monétaires données au propriétaire sont des mesures de mitigation adéquates. En ce qui concerne les impacts occasionnés par l'abandon du vieux pont, de le conserver demeure une mesure de mitigation excessive. Il n'y a aucune autre mesure de mitigation possible. Pour l'impact appréhendé de la construction le long de nouvelle route 117, il est recommandé que la municipalité de Mc Watters soit informée des implications de la réalisation d'un nouveau tronçcon de la route 117 sur l'aménagement de son territoire ainsi que sur la sécurité; afin qu'elle puisse prendre les mesures appropriées qui sont de sa compétence.

CONCLUSION

En définitive, nous estimons que ce projet comporte globalement pour les milieux naturel et humain des impacts faibles. Ceux-ci seront largement compensés par les effets positifs inhérents à l'amélioration du réseau routier actuel de ce secteur. Ainsi, ce projet tel que proposé s'avère le meilleur choix de raccordement entre le village de Mc Watters et le pont sur la Kinojévis.

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

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

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 EXPRORRIATION DE 2 MAISONS (FORT)
5 COMPENSATION FINANCIÈRE	6 FAIBLE

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

1 HUMAIN	2 ×
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 (CLIENTÈLE)
5 AUCUNE	6 IMPACT NON-QUANTIFIABLE

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

Abandon du vieux pont

RIVIÈRE KINOJEVIS

Ruisseau Thompson

RUISSEAU DAVIDSON

LIMITE DE LA ZONE À L'ÉTUDE

Rte 117

McWatters

Ruines

Farmborou

AÉRODROME DE ROU

BLOC 196 A

BLOC 13

Barrage

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

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 02 '83 NO:

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 131 678