



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE SOMMAIRE  
VOIE D'ACCÈS À L'USINE TEMBOARD  
TÉMISCAMING

CANQ  
TR  
GE  
CA  
494

282

556107



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 6H1

---

**ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE SOMMAIRE**  
**VOIE D'ACCÈS A L'USINE TEMBOARD**  
**TÉMISCAMING**

---

CANQ  
TR  
GE  
CA  
49A

MARS 1991



---

**TABLE DES MATIÈRES**

---

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES CARTES	v
INTRODUCTION	1
1. IDENTIFICATION ET LOCALISATION	1
2. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET	2
2.1 Objectifs	2
2.2 Justification	2
2.2.1 Cadre régional, historique, le réseau routier	
2.2.2 Cadre local: caractéristiques de la route 101, de la circulation, sécurité routière, échanges	4

3. ANALYSE DES SOLUTIONS	5
3.1 Identification d'un nouveau tracé vs corrections ponctuelles	5
3.2 Choix et description de la solution retenue	6
3.2.1 Caractéristiques techniques	6
3.2.2 Coûts, échéanciers	8
4. ÉVALUATION ET ANALYSE DES RÉSISTANCES ENVIRONNEMENTALES	9
4.1 Le milieu physique	9
4.2 Le milieu biologique	9
4.3 Le milieu humain	10
4.4 Le milieu visuel	11
5. ANALYSE DES IMPACTS	12
5.1 Le milieu physique	12
5.2 Le milieu biologique	13
5.3 Le milieu humain	14
5.4 Le milieu visuel	20

6. MESURES D'ATTÉNUATION - BILAN	21
6.1 Climat sonore	21
6.2 La réglementation des accès	21
6.3 Le paysage	22
6.3.1 Les berges de la rivière des Outaouais	22
6.3.2 Les équipements récréatifs	22
6.3.3 La traversée du ruisseau Gordon	22
6.3.4 Le déboisement	23
6.3.5 Les remblais/déblais	23
6.3.6 La sablière	24
6.3.7 L'intégration au réseau existant	24
6.4 Le milieu biologique	24
6.5 Le bilan	24

---

LISTE DES CARTES (EN ANNEXE)

---

Témiscaming, Localisation du projet à l'étude (1:1 000 000)

Témiscaming, Principaux équipements (1: 5 000)

Témiscaming, Voie d'accès pour camions,  
phase I: liste d'impacts (+ 1:9750)

Témiscaming, Voie d'accès, phase I, sept. 1990: État des lieux  
- (2 cartes)

---

## VILLE DE TÉMISCAMING

### ÉTUDE DE CADRAGE ENVIRONNEMENTAL

#### INTRODUCTION

---

Le projet de route d'accès à l'usine de Témiscaming s'inscrit dans la démarche de développement de la municipalité. Les usines du groupe Tembec, qui y sont installées, constituent en effet le premier employeur régional et le rôle moteur de ce groupe doit être encouragé, de façon qu'un support local et qu'un encadrement efficace des activités puissent générer des retombées et un rayonnement de plus en plus large.

#### 1. IDENTIFICATION ET LOCALISATION

---

Le projet consiste à construire, sur une distance de quelques quatre kilomètres, une voie d'accès pour les camions qui transportent à l'usine sa matière première, principalement les copeaux, en provenance du nord. Commencant au nord-ouest du pont sur l'Outaouais (à la route 101, à proximité des usines), le chemin s'en éloigne vers l'est, grimpant à flanc de colline jusqu'à croiser de nouveau la route 101 (et le chemin Tee Lake-Kipawa) dans le secteur Letang, face à la route vers Ville-Marie, après avoir contourné par l'est toutes les zones urbanisées.

---

## 2. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

### 2.1. OBJECTIFS

Le projet vise à fournir un accès direct aux usines pour la circulation lourde, à soustraire celle-ci de la rue principale de la ville (améliorant ainsi la sécurité et la fluidité du trafic local) et éventuellement, à ouvrir l'accès à des zones industrielles complémentaires reliées au noyau du groupe Tembec.

### 2.2. JUSTIFICATION

#### 2.2.1 Cadre régional, historique, le réseau routier

Pour la municipalité de Témiscaming, la présence persistante des poids-lourds sur la rue principale constitue une menace et un obstacle de plus en plus encombrant. Témiscaming étant demeurée ville de compagnie et créature de la CIP jusqu'en 1972, la constitution de Tembec, puis, plus récemment, la fusion avec la municipalité voisine de Letang (amenant une base budgétaire et territoriale élargie) ont provoqué une situation propice à la réorientation de la municipalité et à la reprise en mains de son développement.

Industrie traditionnellement impliquée dans les affaires de la municipalité dont elle assumait la plupart des services (particulièrement à l'époque de la CIP), Tembec a décidé, il

y a quelques années, de prendre de l'expansion et de transformer son usine en un centre industriel complètement intégré, non-polluant et à technologie de pointe. Or, la croissance rapide de Tembec exerce des pressions très fortes sur le stock immobilier de la municipalité, mais le plan d'urbanisme de celle-ci identifie déjà des zones d'expansion résidentielle. De même, les infrastructures seront complétées (réseau d'aqueduc/égout, traitement et distribution de l'eau, traitement des eaux usées municipales ou industrielles) et on entend développer les commerces et services de façon que les résidents n'aient plus à se tourner vers North Bay pour leurs besoins; en ce sens, éducation, formation de la main-d'oeuvre, santé, loisirs et services sociaux devront atteindre le niveau que mérite la population, et ce, malgré la croissance très rapide de la municipalité (c'est-à-dire, d'ici quelques années, une population 60% plus élevée qu'en 1989). Les pressions énormes qu'exerce ce développement accéléré sur la municipalité (nouvelles résidences, nouveaux commerces, services, infrastructures, etc) la conduisent à solliciter l'aide des gouvernements supérieurs une entente fédérale-provinciale assure ainsi le pompage, le traitement des eaux et la construction d'une voie d'accès, alors qu'un comité interministériel voit à la coordination des autres dossiers.

Au plan du transport, la contrainte majeure demeure que 80% de la matière première des usines arrive du nord de la ville 75000 fardiers par année (rapport OPDQ, avril 1989; ou encore, entre 2745 et 1810 véhicules - respectivement au nord et au sud de Témiscaming - par jour moyen de l'année, selon des comptages de 1986) traversent les quartiers résidentiels et commerciaux de la ville par la rue principale, occasionnant congestion, pollution et risques d'accidents.

Quant au réseau, la route 101 étant l'unique voie permettant de relier le Témiscamingue au reste du sud du Québec, même si le parcours emprunte le territoire ontarien, elle détient d'emblée une importance stratégique régionale. La ville de Témiscaming a donc demandé (en juillet 1979, puis à nouveau en janvier 1985) au ministère des Transports du Québec de construire une voie d'accès aux usines du groupe Tembec pour la circulation lourde qui emprunte présentement la rue principale de la ville. De même, l'accès à la nouvelle usine

Temboard se fait actuellement par les rues résidentielles Byrne et Murer, d'où l'importance accrue pour un accès sécuritaire et moins dérangement. Or, dans le cadre de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement industriel, une aide financière est prévue pour la réalisation de ce projet de voie d'accès à la compagnie Tembec. Le tracé a été mis au point par le district du Ministère des Transports, situé à Ville-Marie.

### 2.2.2 Cadre local caractéristiques de la route 101, de la circulation, sécurité routière, échanges

Au plan local, les véhicules en provenance du nord qui doivent accéder à l'usine sont tenus d'emprunter la route 101 dont le tracé sinueux et en pente dans le centre-ville de Témiscaming devient source de pollution, de bruit et de sentiments d'insécurité. Malgré le relief accidenté de la région, le profil de la route 101 présente généralement dans la ville une pente douce allant de 0% à 4%, avec cependant une forte pente de 6% à 8% entre les rues Thorne et Simon, où deux courbes sous-standard imposent une vitesse sécuritaire de 35 km/h.

La route 101 comporte deux voies dans la ville, ainsi qu'une bande de stationnement. La chaussée, bordée d'un trottoir sur un côté, présente une largeur totale de 8 à 11 mètres, pour une emprise de 17 à 24 mètres. Dans l'ensemble, la chaussée est peu ou moyennement détériorée, mais l'extrémité sud montre une détérioration excessive sur une distance de 335 mètres.

De 1985 à 1987, quatre (4) du total des trente (30) accidents ont impliqué un véhicule lourd; le risque d'accidents demeure toutefois élevé en raison de la disposition des lieux et du trafic croissant. En 1988, la compagnie Tembec comptait 58372 camions se rendant à l'usine (aller-retour), et prévoyait 14602 déplacements annuels supplémentaires à l'ouverture de la cartonnerie.

---

### 3. ANALYSE DES SOLUTIONS

---

#### 3.1. IDENTIFICATION D'UN NOUVEAU TRACÉ VS CORRECTIONS PONCTUELLES

---

Bien que la route 101 dans la ville de Témiscaming n'ait aucun problème de capacité ou de détérioration abusive, la construction d'une route secondaire pour camions s'avère nécessaire afin de réduire le flux de véhicules lourds sur la voie principale de Témiscaming et de rehausser la qualité de vie et la sécurité de la population riveraine. Aucune amélioration du réseau existant (la route 101 actuelle) ne peut en effet contribuer à ces objectifs ainsi qu'au développement d'un pôle commercial sous-régional important.

Dans ce contexte, trois tracés sont proposés (voir la carte ci-jointe). Le tracé A, d'une longueur d'environ 3 kilomètres, commence à quelques 200 mètres au nord-ouest du pont sur la rivière des Outaouais, longe la rive est du ruisseau Gordon et rejoint la route 101 un peu au nord de l'intersection de la voie ferrée avec celle-ci. Ce tracé répond aux objectifs de soulager le centre-ville de la circulation lourde, mais laisse néanmoins le secteur Letang, au nord, site envisagé de développements résidentiels, dans une situation inchangée. De plus, l'intersection nord avec la route 101 se situe dans une zone de relief très accentué (15% à 17%), et de visibilité déficiente.

Le tracé B, long d'environ 4,8 kilomètres, a le même début au sud que le précédent et se dirige vers le nord-est jusqu'à rejoindre l'intersection de la route 101 et du chemin Tee Lake - Kipawa. Il offre l'avantage d'éliminer la circulation lourde de toutes les zones urbanisées, de demander peu d'expropriations, d'affronter un relief moins accidenté que

dans le cas précédent et de générer moins de congestion aux extrémités. Mais sa longueur et son coût sont plus élevés.

Le troisième tracé, C, commence au pont, longe le ruisseau Gordon sur la rive est et se rattache à la route 101 à l'extrémité du terrain de l'ancienne halte routière. Avec ses 1,7 kilomètres, ce corridor le plus court satisfait partiellement à l'objectif de libérer le centre-ville de la circulation lourde (il ne change rien pour le secteur Letang), mais demeure trop rapproché de l'agglomération (zones récréatives et résidentielles). Son intersection avec la route 101, au nord, nécessiterait la présence de voies d'évitement, d'où des expropriations coûteuses. Au sud, sa prolongation de la sortie du pont risquerait d'amener tout le trafic à emprunter cette voie (défavorisant ainsi le centre-ville et ses commerces) et se trouverait à utiliser un terrain appartenant à la compagnie et entrevu par elle comme site d'édification de bureaux.

### 3.2 CHOIX ET DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE \_\_\_\_\_

#### 3.2.1. Caractéristiques techniques

Le tracé "B", malgré son coût plus élevé, satisfait adéquatement aux objectifs d'évacuer la circulation lourde du centre-ville pour réduire la pollution et l'insécurité. Il permet en outre de conserver au centre-ville la circulation de promenade et de tourisme qui emprunte la route 101 actuelle, en évitant de confondre la voie de camions et la route 101 à la sortie immédiate du pont. Sa position excentrique, à l'est de toute zone urbanisée, lui confère le caractère d'une voie de ceinture capable d'appuyer le développement industriel sans pour autant morceler le territoire.

Le projet ayant été scindé en deux phases de réalisation, la première, qui concerne quelques 625 mètres de la section la plus au sud-ouest, a donné lieu à plusieurs alternatives dans

Le but de faire face de la meilleure façon possible aux contraintes suivantes:

- pour accéder à l'usine Temboard, la route doit passer au nord de celle-ci et à l'est du ruisseau Gordon;
- les pentes de la colline rocheuse (12% à 15% sur 180 mètres) qui font obstacle à cet endroit peuvent être contournées en empiétant sur le terrain de la compagnie Tembec pour obtenir des pentes de 7% à 9% sur 400 mètres;
- la traversée par la route de la conduite d'amenée d'eau doit se faire à un emplacement où elle est enfouie suffisamment;
- le tracé doit maintenir un dégagement suffisant par rapport à un pylône de ligne à haute tension;
- la pente du pont sur le ruisseau Gordon ne doit pas être trop forte;
- il est souhaitable d'éviter les courbes successives;
- l'emprise ne devra pas empiéter dans le ruisseau Gordon;
- l'intersection avec la route 101 ne doit pas créer de congestion avec d'autres intersections.

Pour la phase I, le tracé 1B a été retenu pour la solution satisfaisante qu'il apporte à ces contraintes.

La voie d'accès, du Nord au Sud, relie donc l'intersection de la route 101 Nord et du chemin Kipawa à la route 101 Sud en bordure de l'Outaouais, près de l'entrée de l'usine Tembec, sur une distance de 4,6 kilomètres. Ce faisant, elle contourne la ville par l'est, suivant pour l'essentiel un parcours dans l'espace boisé et escarpé (pentes de 6,5% sur 510 mètres et de 8% sur 620 mètres) du nord de l'usine. On a calculé qu'environ 1280 véhicules par jour moyen annuel emprunteraient cette voie dans les deux sens, dont 200 à 250 camions lourds.

Traversant d'abord au nord une aire relativement plane et propice à des usages résidentiels, commerciaux et industriels, le tracé grimpe les flans d'un esker (bordure d'une sablière-gravière) et s'enfonce dans le boisé, parcourant une zone humide (tourbières) et cotoyant des plans d'eau peu étendus, pour continuer en redescendant vers l'usine. Outre la grande courbe initiale qui fait passer le tracé du sud à

l'ouest, cette descente comporte plusieurs courbes qui risquent de compliquer les dépassements.

Coupant ensuite le chemin du Golf, la voie arrive alors à la hauteur de l'usine (Temboard), où une sortie est prévue pour les produits finis, et où les camions prendront assez souvent la direction sud (vers le pont sur le ruisseau Gordon, immédiatement au sud). De là, les camions qui vont vers l'Ontario et ceux qui se dirigent vers l'entrée de l'usine auront un parcours commun jusqu'à la partie (élargie pour accommoder l'intersection) de la route 101 longeant l'Outaouais et jusqu'au pont interprovincial.

### 3.2.2. Coûts, échéanciers

Dans l'Entente auxiliaire Canada-Québec, les travaux d'infra-structures prévus pour la construction de la voie d'accès à l'usine représentent une somme totale de \$5 600 000, dont \$3 500 000 pour la seule voie (terrassment, gravelage et pavage). De cette somme, 81% sont admissibles à l'Entente. Les responsables régionaux espèrent lancer les appels d'offres en avril 1991 pour la première phase.

---

## 4. ÉVALUATION ET ANALYSE DES RÉSISTANCES ENVIRONNEMENTALES

---

### 4.1 LE MILIEU PHYSIQUE

---

Au plan physique, le relief constitue un obstacle considérable. La voie d'accès doit emprunter un corridor présentant un gradient de pente égal ou inférieur à 8% pour se conformer aux normes. Elle y parvient en suivant les points bas entre les collines, c'est-à-dire là où devrait se concentrer le ruissellement, et au moyen de déblais et de remblais. Dans les collines, les pentes sont fortes, mais plus au nord, une fois franchie la crête des collines, vient une zone d'écoulement plus calme où l'on veillera à ne pas perturber le drainage.

Le projet comporte aussi un élargissement de la route 101 le long de l'Outaouais, depuis le pont interprovincial jusqu'à l'intersection de la voie d'accès. La longueur de cette portion de la route 101 (supérieure à 300 mètres) et sa proximité du plan d'eau (60 mètres ou moins) obligent à solliciter un Certificat d'autorisation de construction (CAC) au ministère de l'Environnement.

### 4.2 LE MILIEU BIOLOGIQUE

---

D'après les représentants locaux du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, aucun des lacs que longe la route dans la partie supérieure ne renferme de poissons ou d'espèces d'intérêt. Par contre, des castors ont érigé quelques barrages qui font refluer l'eau à proximité de la route. Aucun autre habitat ne semble approché ou affecté.

Le ruisseau Gordon sera traversé par la voie d'accès sur un nouveau pont à quelques 25 mètres en aval du pont du chemin du Golf. Le ruisseau, au courant très fort, est parcouru par des truites mouchetées et des carpes. L'absence de structures dans le lit même du cours d'eau (on prévoit une travée de 40 mètres pour une largeur de ruisseau de 23 mètres), l'utilisation du pont du chemin du Golf lors de la construction et le recours aux mesures habituelles contenues dans le Cahier des charges et devis généraux concernant la protection des rives devraient cependant limiter les impacts éventuels sur la faune.

#### 4.3 LE MILIEU HUMAIN ---

Du point de vue humain, la principale contrainte à la construction de la voie d'accès est le bruit infligé aux résidences de la rue Murer. Les différents tracés étudiés pour la première phase montrent peu de latitude à cet égard parce qu'il existe peu d'espace de manoeuvre entre la maison (celle qui est la plus rapprochée de la route) de la rue Murer, l'usine Temboard (à cause de la pente de la sortie pour camions), les pylônes de la ligne à haute tension, la conduite d'amenée d'eau de l'usine et le roc de la rive est du ruisseau Gordon. Par exemple, le déplacement de l'intersection de la route 101 et de la voie d'accès vers la sortie du pont interprovincial, une alternative qui offre l'avantage d'un plus grand éloignement des zones résidentielles, signifie aussi la présence:

- de deux courbes successives à la sortie du pont (donc une mauvaise visibilité)
- d'une emprise empiétant sur le ruisseau Gordon (inapproprié au plan environnemental)
- d'une ligne à haute tension située à l'intérieur de l'emprise
- d'une très forte pente dans la sortie de Temboard
- d'un pont en pente (10%, hors normes)
- d'une distance plus longue.

En ce qui concerne les zones d'habitation à l'extrémité nord-ouest de la voie d'accès, des distances suffisantes ont

été prévues. La municipalité devrait voir au déplacement des quelques unités locatives (roulottes, environ 23 mètres de l'emprise, côté est) situées du côté est de l'intersection, de façon à assurer une zone tampon convenable.

#### 4.4 LE MILIEU VISUEL

---

L'analyse du paysage attendant au tracé projeté a été réalisée à partir des photographies aériennes disponibles (1982). Elle consiste à décomposer un paysage en ses éléments afin d'en saisir les rapports et les traits essentiels, tout en facilitant l'identification des répercussions sur le paysage.

Depuis le pont au sud de la route 101, la vue porte sur les collines boisées, derrière l'usine et le village. Installée sur un versant relativement escarpé, l'agglomération ne se laisse entrevoir qu'après une série de courbes abruptes de la route. La végétation est abondante. Le fait que la voie d'accès commence plus loin que la sortie du pont évite toute confusion visuelle. Il importe cependant que l'entrée de la ville soit bien indiquée à l'intersection de la voie d'accès, et que le caractère spécialisé de celle-ci soit aussi affiché.

Pour le reste, certaines grandes unités de paysage demandent des mesures particulières. Ainsi, l'élargissement de la route 101 devra empiéter sur le terrain de jeux il serait souhaitable qu'une rangée d'arbres délimite les deux usages. L'espace ouvert sur le ruisseau se prêterait ensuite à un aménagement des rives. À l'autre extrémité de la voie d'accès, au sud du carrefour de la route 101 et du chemin Kipawa, le nouveau parcours serait mieux balisé par un encadrement d'arbres qui serviraient également d'écran entre la route et la zone d'exploitation de sablière. Entre ces deux extrémités, les zones abruptes nécessitant des remblais et des déblais devront être traitées de façon à ne pas créer une brèche trop apparente dans la colline. Des recommandations (chapitre 6) porteront sur ces différentes unités visuelles.

---

## 5. ANALYSE DES IMPACTS

---

### 5.1 LE MILIEU PHYSIQUE

---

L'essentiel du trajet emprunté par la voie d'accès se situe dans l'espace boisé et escarpé situé au nord de l'usine. La route aborde d'abord les flans d'un esker (en bordure d'une gravière en exploitation) et s'enfonce dans le boisé, traversant une zone basse et humide comportant des petites étendues d'eau, pour continuer en redescendant vers l'usine. Dans cette descente, les surfaces sont surtout rocailleuses. De façon à maintenir des pentes acceptables, plusieurs zones de déblai seront requises.

Venant du nord, la route longe donc dans le boisé des zones basses ainsi que des lacs de faible étendue. Ces petits lacs, dont certains résultent de l'activité de castors, se drainent dans le lac aux Brochets qui alimente la ville en eau – du moins le secteur Témiscaming, l'autre secteur, Letang, étant alimenté par puits – et qui constitue l'un des exutoires du grand lac Kipawa. Le lac aux Brochets est lui-même drainé par le ruisseau Gordon, que la route devra franchir par un nouveau pont, à l'est du pont servant au chemin du golf. Aucun autre ruisseau ou cours d'eau n'est intercepté plus haut dans la colline. La route n'affecte aucun marécage ni tourbière.

## 5.2 LE MILIEU BIOLOGIQUE

---

Le boisé, une formation d'érables, bouleaux, trembles et résineux, est de qualité moyenne les érables sont durement touchés par les précipitations acides, tant locales que celles amenées par les vents d'ouest.

Le boisé traversé reçoit parfois la visite d'originaux; on ne voit pas de chevreuils et on ne connaît pas de ravages aux environs. Au plan faunique, la voie d'accès ne semble pas perturber d'habitat particulier. Dans les superficies à déboiser, les espèces et les formations d'arbres et de végétaux ne sont ni exceptionnelles ni même en très bon état (du moins les érables).

Les petits lacs de la partie supérieure sont dépourvus de poissons. Le lac aux Brochets, de superficie beaucoup plus considérable, serait pourvu, lui, de doré, brochet, achigan, etc.<sup>1</sup>. En somme, au plan végétation et faune, les impacts potentiels paraissent minimes.

Malgré donc la longueur de la route et la quantité de déboisement qu'elle rend nécessaire, ses impacts sur le milieu biophysique demeurent faibles et limités au site de la construction, dans la mesure où l'on déboise seulement les surfaces indispensables, où l'on évite le transport de sédiments par les eaux de ruissellement et où l'on prend soin de ne pas toucher aux berges du ruisseau Gordon lors de la construction du pont.

<sup>1</sup> D'après une conversation avec les autorités locales du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

### 5.3 LE MILIEU HUMAIN

---

Étant donnés les objectifs du projet, les principaux impacts appréhendés seront perceptibles surtout au plans humain et municipal – les deux étant liés par la croissance accélérée de Tembec on prévoit 500 nouveaux emplois directs, et 1 500 emplois indirects, ce qui pourrait représenter environ 4 200 personnes d'ici 1993-1995, faisant passer la population de 2 500 personnes actuellement à 6 700 personnes. Déjà, en termes d'utilisation du sol, la compagnie Tembec occupe une superficie de 189 acres à l'intérieur des limites de la ville, en comparaison de 172 acres pour le résidentiel.

Ville mono-industrielle, Témiscaming entend diversifier sa base industrielle autant que sa base commerciale. Les relations entre la ville et la compagnie semblent cordiales – la situation symbiotique paraît profiter à l'une et l'autre. Mais la ville souhaite une démarcation entre l'usine, qui ne cesse de croître, et les activités urbaines. La voie d'accès, placée à l'est de toutes celles-ci, remplirait très bien cette fonction, en constituant une délimitation, claire et à distance suffisante, pour que la croissance respective de la ville et de l'industrie puisse développer des complémentarités sans donner lieu à des conflits. Mais pour atteindre cet objectif, il importe de contrôler les accès, pour que la route ne génère pas aux nouvelles intersections des excroissances urbaines.

Quant à ces accès, il est prévu que les camions chargés (de copeaux) arrivant du nord descendent jusqu'à la route 101 (le long de l'Outaouais), pour tourner à gauche sur celle-ci et accéder à l'usine par l'entrée actuelle. Des camions chargés de produits finis pourraient quitter l'usine (Temboard) par une sortie située juste au nord du pont sur le ruisseau Gordon.

Les autres accès prévus le long de la voie sont ceux d'une zone d'industries légères au nord (près du chemin vers Kipawa), ainsi que ceux d'une autre zone (prévue au plan d'urbanisme) d'industries plus lourdes cette fois et pour

établissement à plus long terme, au flanc de la colline, au nord de l'usine actuelle. Plus au sud encore, il y a l'intersection du chemin du golf (et du dépot municipal) qui coupe la route, un peu plus haut que la sortie des camions de Temboard sur la route et que le pont sur le ruisseau Gordon. L'utilisation du chemin du golf à partir de la voie d'accès, se fera principalement par des golfeurs venant de l'Ontario, puisque la rue Murer y conduit plus directement lorsqu'on vient de Témiscaming. La sortie de Temboard, quant à elle, ne devrait pas servir d'entrée aux camions de copeaux dont la destination est seulement accessible par l'entrée principale.

- les commerces du noyau central

L'ouverture de la voie d'accès risque de se traduire par une baisse de l'achalandage des commerces situés en bordure de la route 101 et qui constituent leur clientèle grâce à leur visibilité. Les commerces qui avaient pour clientèle des chauffeurs de camions (cantines, ateliers, etc...) perdront vraisemblablement leurs clients dans la mesure où de tels usages sont restreints ou prohibés le long de la voie d'accès, et dans la mesure où les véhicules lourds seront contraints d'emprunter la voie d'accès à l'usine. Par ailleurs, une signalisation adéquate orientera les automobilistes vers la route 101 et les services du centre-ville. D'ailleurs, l'intersection de la route 101 et du chemin Kipawa deviendra sans doute rapidement un point d'interception de la clientèle, avec un noyau commercial orienté vers les services aux zones résidentielles adjacentes, alors que les commerces à rayonnement régional trouveront place au centre-ville.

- le terrain de jeu près de l'usine

La voie d'accès coupe le terrain de jeu en deux, mais sans le rendre totalement inutilisable. Contigu à un stationnement servant à l'usine (et qui pourrait être récupéré éventuellement), ce terrain pourra demeurer, moyennant le déplacement de la construction servant de toilettes au sud de la route, le déplacement de stationnements sur le terrain de l'usine et l'installation d'une clôture entre la route et les

aires de jeu. Quant au terrain situé au nord de la route, il pourra faire l'objet d'un aménagement (talus et boisé) permettant de constituer une zone tampon pour les résidences de la rue Murer avoisinante, quoique les résidences les plus à l'ouest soient assez élevées par rapport à la route et plus distantes de celle-ci. Pour ce qui est du terrain de jeu, il devrait être déplacé, puisque les lieux seront occupés éventuellement par des bureaux de la compagnie, et d'autant plus que la voie d'accès le réduira en le bordant sur deux côtés. Une localisation plus centrale dans la municipalité conviendrait mieux à cet équipement.

- conséquences pour les résidences

La voie d'accès aura pour effet de retirer de la rue principale la majorité des camions lourds, ce qui représente une amélioration indéniable pour la communauté en général, pour les résidences situées à proximité de la rue principale et pour l'ensemble à caractère patrimonial exposé, dans la dernière courbe en pente forte, à quelque perte de contrôle de véhicule lourd.

Cependant, le tracé envisagé, bien que placé hors du milieu urbain, affectera pourtant certaines résidences, notamment celles de la rue Murer, proches du ruisseau Gordon. Un édifice à logements fait face à la route, du côté nord de la rue Murer, mais à environ soixante mètres de distance. La maison située en face, près du pont, recevra de plein fouet le bruit de la route, à cause de l'espace ouvert sur le ruisseau et de la proximité de la route (le coin de la maison se trouvant à 20 mètres de l'emprise, celui de la seconde maison étant à 33 mètres). Ces deux résidences (et les autres, contiguës ou faisant face, de la rue Murer) sont présentement gênées par la circulation lourde sortant du terrain de Temboard situé en face, de l'autre côté du ruisseau, et empruntant le pont pour rejoindre la route 101 par la rue Murer. Mais la circulation se fait lentement. Quand la voie d'accès sera en fonction, les camions seront déjà engagés dans une pente raide depuis 1,6 kilomètre lorsqu'ils arriveront en vue de cette maison l'impact sonore sera notablement plus fort. Les autres résidences pouvant être affectées sont situées à l'intersection nord. Celle-ci est cependant à caractère

nettement plus commercial. La voie d'accès entraîne l'élimination d'une maison; à l'est de cette dernière se trouve un établissement de quelques unités locatives à 23 mètres de l'emprise.

Au plan sonore, la situation est complexe, du fait que le pont sur le ruisseau Gordon et le dégagement des maisons par rapport au ruisseau aident à propager le son sans obstacle. Il s'avère donc illusoire d'imaginer un quelconque mur de protection puisque, étant donné la hauteur de la route (et sa pente de 8%), il faudrait installer un mur continu, depuis les maisons, presque jusqu'à l'intersection du chemin du Golf. L'évaluation sonore a été menée pour les deux maisons de la rue Murer les plus rapprochées de la route. Il n'a pas été tenu compte du bruit ambiant (le grondement de la rivière, dans les faits, agit comme un filtre). Une simulation établit le climat sonore pour des récepteurs situés à l'avant (face à la rue Murer, où passent actuellement les camions) et à l'arrière (du côté de la rivière et de la route), de chacune des deux maisons.

TABLEAU I: Données de circulation (DJME)

RUE	Année		Pourcentage de camions lourds/intermédiaires
	1990	2010	
Murer	560	754	9,3% / 5,0%
Route 101	1633	2949	12,0% / 5,0%

TABLEAU II: Climat sonore actuel dB(A). Leq (24hrs)

LOT	Récepteurs	
	à l'avant	à l'arrière
24-3-4	56,0	48,5
24-3-5	55,0	49,4

TABLEAU III: Climat sonore avec voie d'accès, dB(A)

LOT	Récepteurs	
	à l'avant	à l'arrière
24-3-4	57,2 Augmentation non-significative	56,6 Augmentation moyenne
24-3-5	56,2 Augmentation non-significative	55,3 Augmentation faible

TABLEAU IV: Climat sonore projeté, 2010, dB(A)

LOT	Récepteurs	
	à l'avant	à l'arrière
24-3-4	59,4 Augmentation faible	59,2 Augmentation forte
24-3-5	58,4 Augmentation faible	57,7 Augmentation moyenne

Avec l'ouverture de la voie d'accès et avec les débits prévus, une seule des deux maisons connaîtra une augmentation moyenne de bruit venant de côté de la route, soit le terrain 24-3-4. Pour le 24-3-5, il s'agit d'une augmentation faible. Du côté de la rue Murer, les augmentations ne sont pas significatives. Par contre, les débits journaliers moyens d'été (DJME) prévus pour 2010 amènent, par rapport à la situation actuelle, une augmentation forte pour le lot 24-3-4, et une augmentation moyenne au lot 24-3-5.

Le seul autre emplacement susceptible d'être affecté est l'intersection nord les distances par rapport à la route y sont comparables (23 à 30 mètres), mais des déplacements sont souhaitables (roulottes, chemin Kipawa, est de la voie d'accès).

- l'aménagement de la zone riveraine de l'Outaouais

L'élargissement d'emprise de la route 101 en bordure de l'Outaouais est prévu afin de faciliter le virage des camions sur la voie d'accès et d'améliorer l'état de la chaussée. Cependant, cet élargissement en vue d'un rayon de virage de 18 mètres à l'intersection sud de la voie d'accès et la constitution d'une nouvelle voie risquent d'affecter le talus boisé bordant la route du côté du lac. Quoique ce boisé n'ait pas une importance ou une extension considérable, il contribue à une meilleure présentation de la rive (et des abords de la municipalité). En ce sens, il serait souhaitable, dans la partie où le talus doit être refait, que le Ministère veille à aménager et à revégétaliser une pente vers la rivière de 2,5:1 (ou mieux encore 3:1). Il faudra veiller, durant la construction et par la suite, à ce que l'érosion ne transporte pas de sédiments vers le plan d'eau. Le problème posé par l'intersection de la route 101 et de la voie menant à la marina pourra être envisagé dans ce contexte.

- le réaménagement des zones centrales

Une fois libérée de la circulation lourde, la rue principale de Témiscaming pourra reprendre et développer sa vocation de commerces et de services. Les espaces centraux devront ainsi faire l'objet d'un Plan particulier d'urbanisme grâce auquel leur vocation et leur rôle dans l'affirmation de la municipalité au niveau du rayonnement commercial régional seront redéfinis.

#### 5.4 LE MILIEU VISUEL

---

Au plan visuel, les lieux qui offrent le meilleur dégagement demeurent les espaces ouverts dans la colline, au-dessus des usines, et qui laissent entrevoir l'Outaouais et sa vallée. Il appartiendra à la municipalité de tirer profit, éventuellement, de ces potentiels. En ce qui concerne la route, dans les courbes de cette colline, on veillera à dégager une vue suffisante pour les dépassements de camions dans un sens ou l'autre.

Le boisé ne représente pas une qualité ou une combinaison d'espèces justifiant de mesures particulières. Mais la proximité des lacs pourrait éventuellement donner naissance à des aménagements en zone tampon pour d'autres activités municipales. Pour ces raisons, on évitera les accumulations de sédiments dans ces zones basses et on veillera à maintenir la plus grande part du couvert végétal actuel. Il en va de même pour les zones situées au sommet ou dans la descente de la colline surplombant l'Outaouais, qui se prêteront éventuellement à l'établissement de haltes routières. La colline boisée qui surplombe Témiscaming est visible de loin la voie d'accès devra aussi éviter, dans la mesure du possible, de marquer le paysage comme une cicatrice.

La rive du lac (l'Outaouais) offre un coup d'oeil beaucoup plus riche en matière de paysage et un potentiel certain pour l'aménagement (parc linéaire, promenade, etc...). Le terrain est propriété de Tembec. Le plan d'urbanisme de la ville indique une affectation "espaces verts" de cette bordure de lac mais aucun aménagement n'est prévu pour l'instant.

---

## 6. MESURES D'ATTÉNUATION - BILAN

---

### 6.1 CLIMAT SONORE

---

Dans le cas du climat sonore pour les maisons de la rue Murer, la disproportion entre les avantages escomptés et les moyens à employer ne justifie pas la mise en oeuvre de mesures d'atténuation - en effet, à cause du degré d'exposition des maisons à la route, la seule protection efficace exigerait d'entourer les maisons d'un muret, coupant ainsi la vue sur tout le paysage de la vallée, à l'arrière.

Cependant, compte tenu de l'ampleur de l'impact prévu pour les deux lots examinés, il serait souhaitable d'effectuer des relevés sonores (avant la construction de la route et suite à son ouverture) de façon à vérifier cet impact, et, dans la mesure où l'augmentation sonore s'avère comparable à celle présentée ici, d'offrir aux propriétaires concernés le choix de l'expropriation.

### 6.2 LA RÉGLEMENTATION DES ACCÈS

---

Le développement urbain escompté, d'autre part, aura l'opportunité de se dérouler à un coût abordable et selon la manière prévue au plan d'urbanisme dans la mesure où les accès à cette route de camions - qui risque de devenir une voie de contournement avec le temps - sont restreints au minimum indispensable. Il conviendrait donc que le promoteur du projet s'assure que les seuls accès permis sont clairement identifiés dans le protocole de passation de la voie d'accès sous juridiction municipale.

## 6.3 LE PAYSAGE

---

### 6.3.1 Les berges de la rivière des Outaouais

Du chaînage 0+100 à 0+500, la route 101 s'élargit, nécessitant des travaux de remblayage et de déboisement. Il est recommandé d'ensemencer les talus de remblais et de protéger la végétation qui se trouve au pied du talus lors des travaux de construction afin d'en conserver le plus possible.

### 6.3.2 Les équipements récréatifs

Du chaînage 0+000 à 0+150, le tracé sectionne un espace récréatif. Il est recommandé d'implanter, à la limite d'emprise et du côté des activités récréatives, une plantation linéaire de rue (ex. érable) de façon à encadrer et à délimiter visuellement l'aire de jeu.

### 6.3.3 La traversée du ruisseau Gordon

Du chaînage 0+200 à 0+400, la route se trouve en remblais pour la traversée du ruisseau Gordon et nécessite une sur largeur d'emprise. De plus, il est prévu une servitude de drainage au chaînage approximatif 0+200 ainsi qu'une passerelle pour piétons sous le pont pour assurer le lien piétonnier vers l'usine de Temboard.

#### La servitude de drainage

On recommande de ne pas donner aux berges du canal une pente supérieure à 2:1 afin de favoriser le rétablissement de la végétation. De plus, il importe que les berges du canal

soient ensemencées afin d'accélérer la reprise de la végétation. Enfin, le déboisement devrait être limité au strict minimum nécessaire au déplacement de la machinerie.

#### Les remblais

Les remblais nécessaires à la construction du pont au-dessus du ruisseau Gordon pourront atteindre jusqu'à 6 mètres de hauteur. Il est recommandé d'ensemencer les talus de ces remblais (prévoir une pente maximale de 1V:2.5H à cet effet, si possible), et de planter des espèces ligneuses au pied du mur attenant aux résidences, afin d'intégrer visuellement la future structure à celles-ci.

#### La passerelle pour piétons

Le déboisement des berges du ruisseau Gordon sera limité au minimum. Les espaces attenant au pont et à la passerelle et déboisés pour les besoins de construction devront être réaménagés d'un couvert végétal. Ceci devrait permettre de maintenir le cachet naturel des berges du ruisseau.

### 6.3.4 Le déboisement

La deuxième phase des travaux ne devra pas être déboisée en même temps que la première, mais seulement au moment prévu de construire, afin d'éviter de créer dans le paysage une cicatrice inutile.

### 6.3.5 Les remblais/déblais

De manière générale, on recommande d'ensemencer les surfaces mises à nu (talus de déblais ou de remblais), de façon à intégrer visuellement la nouvelle infrastructure au paysage environnant.

### 6.3.6 La sablière

Le corridor routier longera une sablière située à proximité du chemin Kipawa. On recommande de prévoir des écrans visuels à la limite de l'emprise. Ces écrans pourraient être constitués de monticules plantés d'arbres en massif. Cette intervention permettra de contrer la dégradation visuelle du paysage associé à la sablière et perceptible du corridor routier.

### 6.3.7 L'intégration au réseau existant

À l'intersection de la route d'accès et de la route menant à Ville-Marie, un triangle de verdure contribue à la qualité visuelle des lieux. Dans la mesure où une intersection à 45° deviendrait nécessaire, il est recommandé de relocaliser ces espaces verts sur les futurs sites résiduels.

## 6.4 LE MILIEU BIOLOGIQUE ---

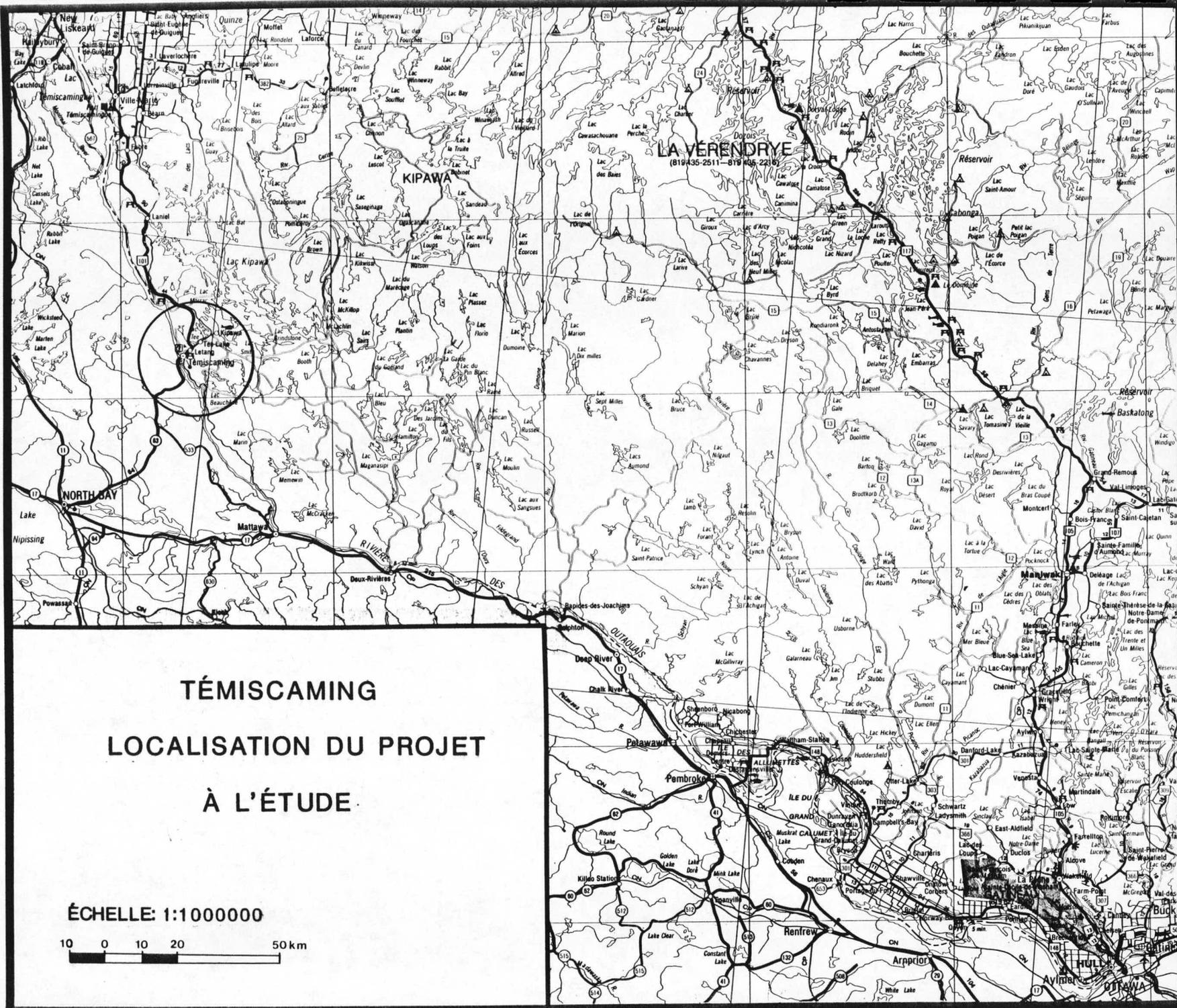
Les mesures de protection contre l'érosion, l'ensablement et l'affectation d'habitats potentiels et celles protégeant les rives et les cours d'eau (et contenues au cahier des charges et devis généraux) devront être respectées en ce qui concerne l'Outaouais et le ruisseau Gordon.

## 6.5 BILAN ---

Le projet de voie d'accès ne génère pas d'impact environnemental majeur. Il demeure important néanmoins de tenir compte des recommandations précédentes pour atténuer les impacts relevés, au chapitre du bruit, à celui du paysage et

celui du milieu naturel, particulièrement en ce qui touche les rives de l'Outaouais et du ruisseau Gordon. Un rapport complémentaire, concernant la demande de Certificat d'autorisation de construction pour le tronçon de la route 101 longeant l'Outaouais (phase I du projet) s'adressera spécifiquement aux éléments environnementaux de cette partie du projet, et sera transmis sous peu aux responsables du projet.

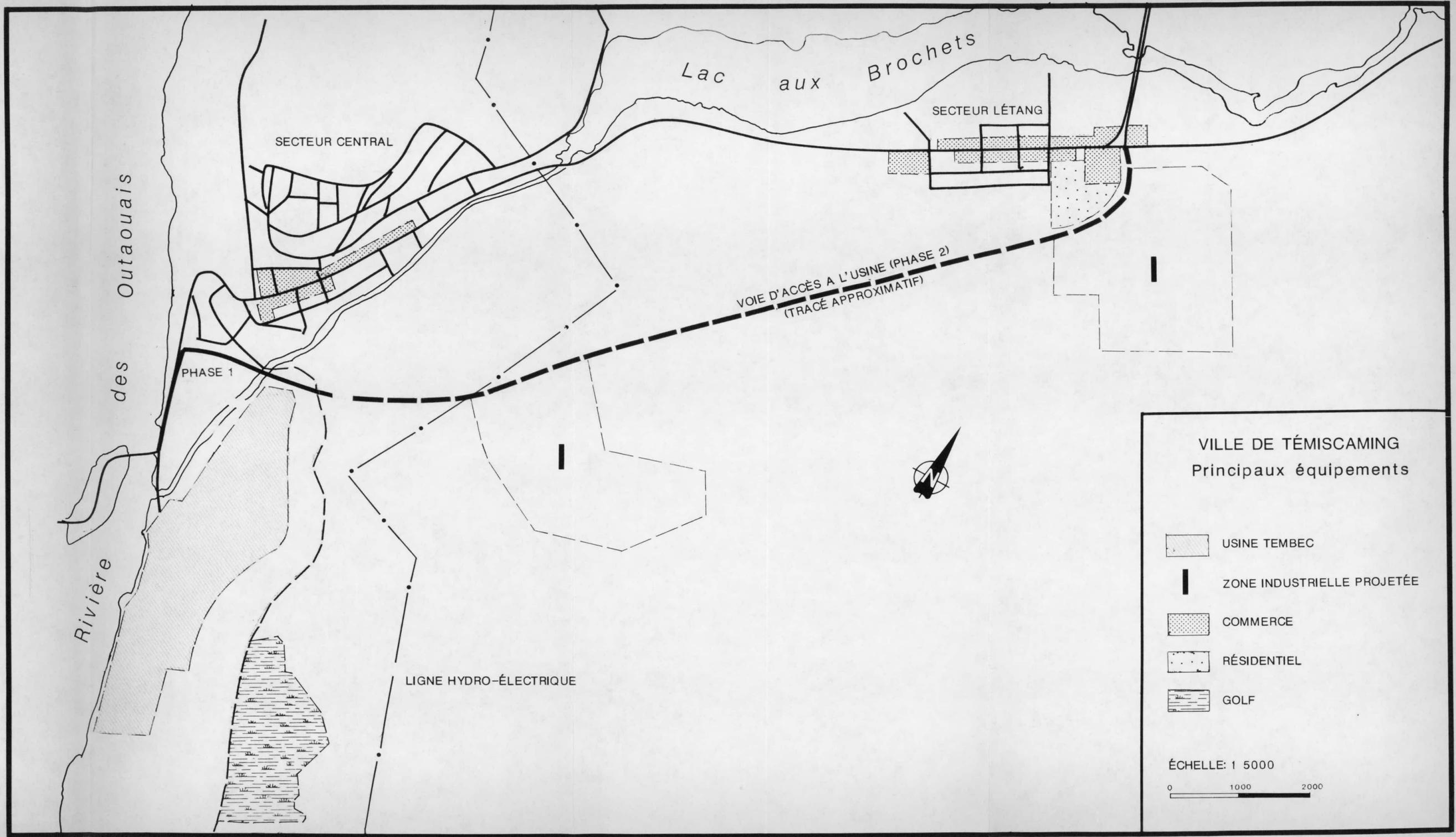
---



**TÉMISCAMING**  
**LOCALISATION DU PROJET**  
**À L'ÉTUDE.**

**ÉCHELLE: 1:1000000**

10 0 10 20 50 km



VILLE DE TÉMISCAMING  
Principaux équipements

-  USINE TEMBEC
-  ZONE INDUSTRIELLE PROJETÉE
-  COMMERCE
-  RÉSIDENTIEL
-  GOLF

ÉCHELLE: 1 5000

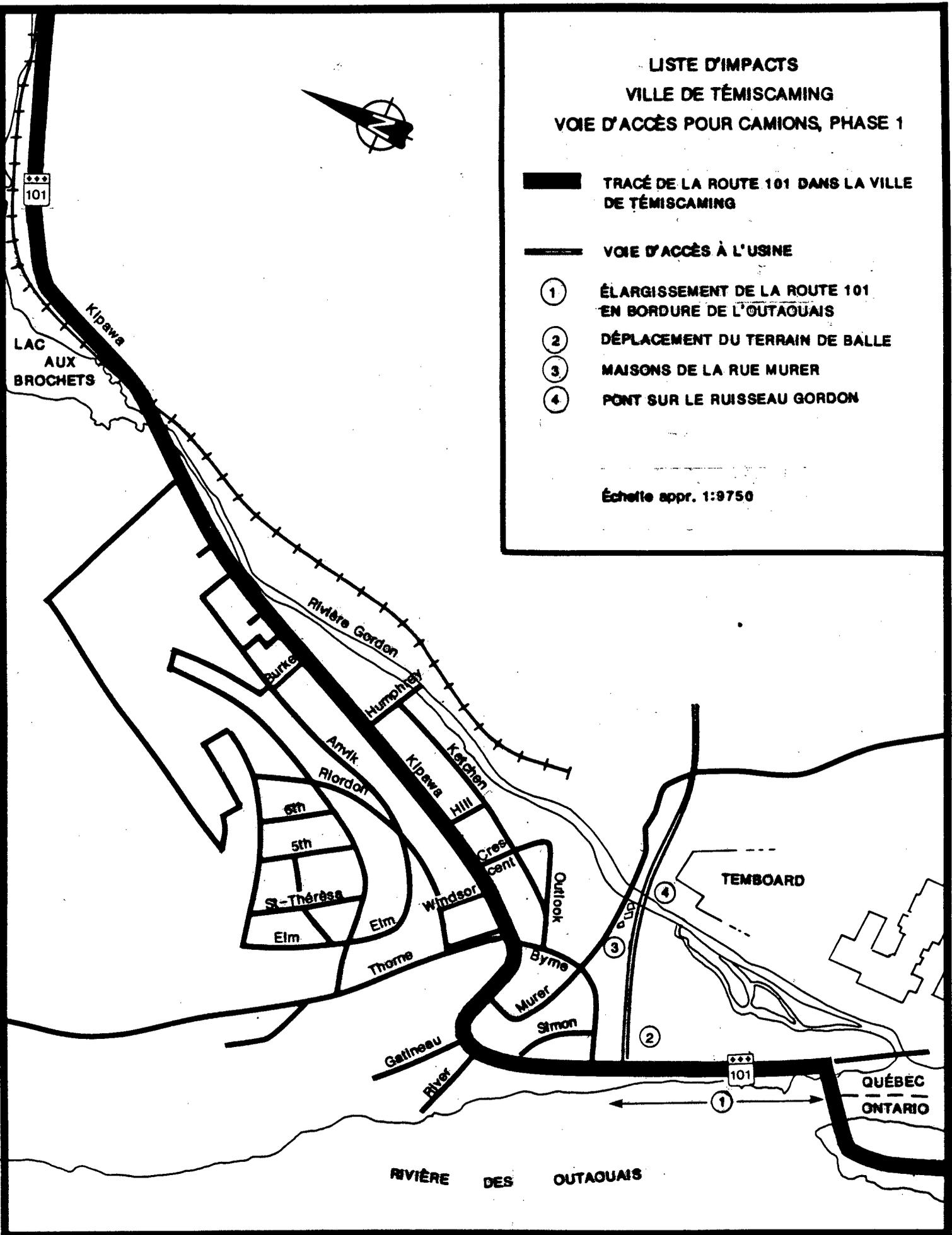
0 1000 2000

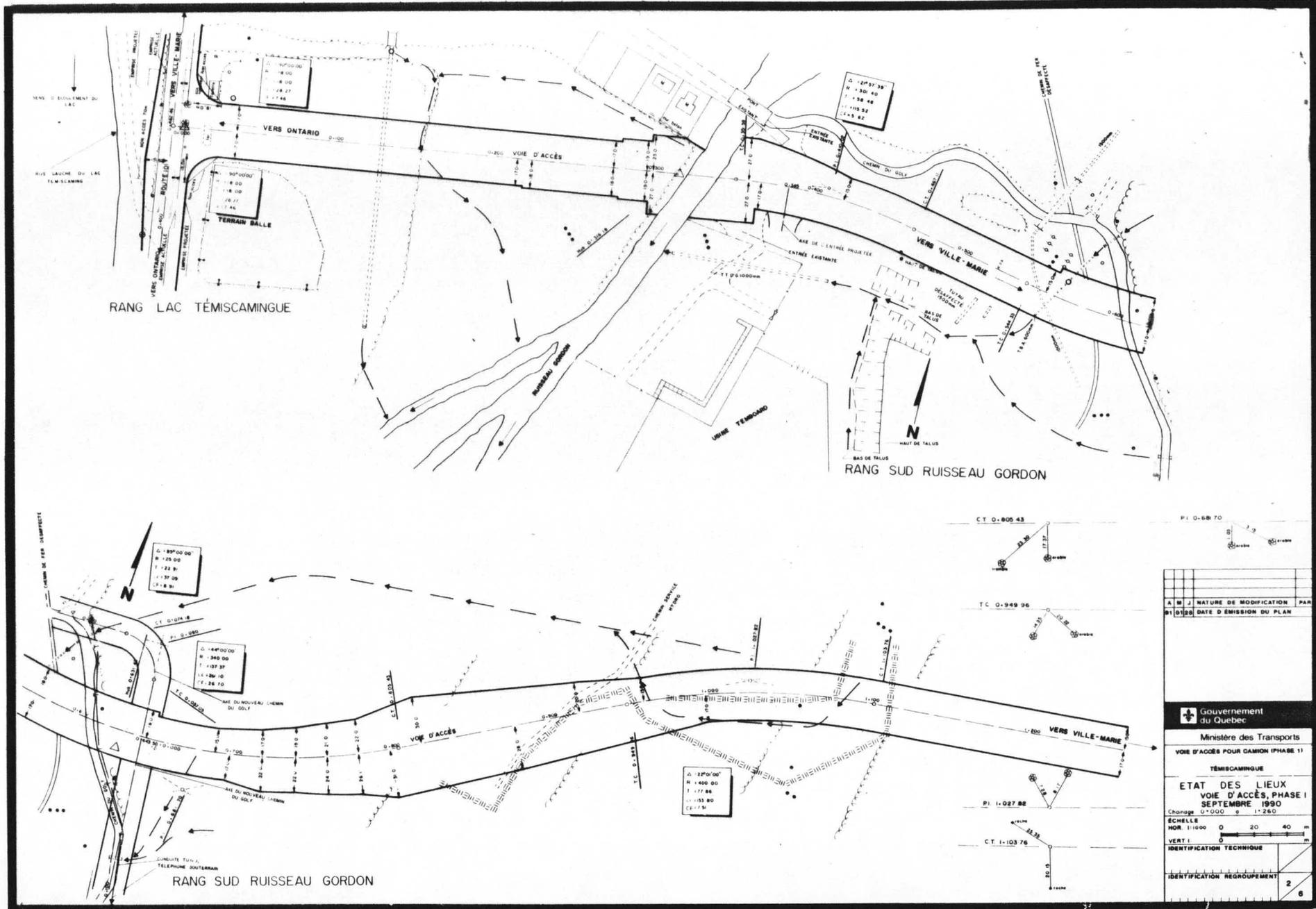



**LISTE D'IMPACTS**  
**VILLE DE TÉMISCAMING**  
**VOIE D'ACCÈS POUR CAMIONS, PHASE 1**

-  TRACÉ DE LA ROUTE 101 DANS LA VILLE DE TÉMISCAMING
-  VOIE D'ACCÈS À L'USINE
- ① ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 101 EN BORDURE DE L'OUTAOUAIS
- ② DÉPLACEMENT DU TERRAIN DE BALLE
- ③ MAISONS DE LA RUE MURER
- ④ PONT SUR LE RUISSEAU GORDON

Échelle appr. 1:9750





A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	01	01	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

VOIE D'ACCÈS POUR CAMION (PHASE 1)

TÉMISCAMINGUE

ÉTAT DES LIEUX

VOIE D'ACCÈS PHASE I

SEPTEMBRE 1990

Change 01-000 9 11-260

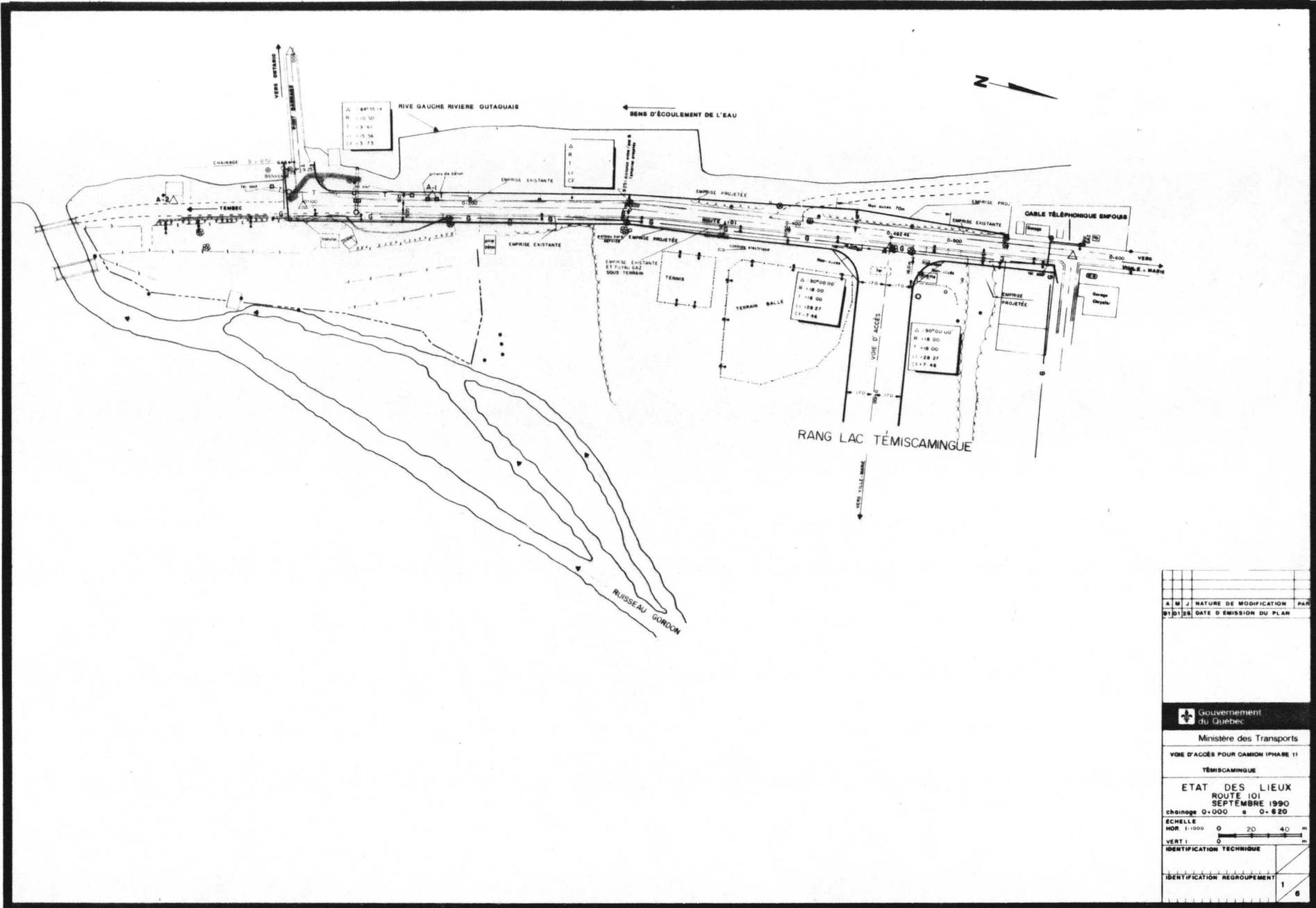
ÉCHELLE  
HOR. 1:1000 0 20 40 m  
VERT. 1

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION GROUPEMENT

2

6



A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR	
01	10	25	DATE D'ÉMISSION DU PLAN		
 Gouvernement du Québec Ministère des Transports					
VOIE D'ACCÈS POUR CAMION (PHASE 1) TÉMISCAMINGUE					
<b>ÉTAT DES LIEUX</b> ROUTE 101 SEPTEMBRE 1990 cote 0.000 s 0.820					
ÉCHELLE					
HOR. 1:1000					
VERT 1:0					
IDENTIFICATION TECHNIQUE					
IDENTIFICATION REGROUPEMENT					
					1
					8

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 597