

**RAPPORT DE MÉDIATION**

**RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 117 DE  
McWATTERS AU CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2  
Tél.: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Tél.: (514) 873-7790

Tous les documents recueillis lors de l'enquête préaudience et de la médiation sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie toutes les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce mandat.



Québec, le 16 octobre 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous présenter le rapport de la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de réaménagement de la route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda.

La commission était présidée par Mme Johanne Gélinas, commissaire permanente du Bureau.

Je vous informe par la présente que le travail de la commission dans ce dossier de médiation a permis de conclure une entente, laquelle a mené au retrait de la demande d'audience publique de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault





Montréal, le 16 octobre 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne  
1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport de médiation concernant le projet de réaménagement de la route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda pour lequel une demande d'audience publique a été adressée au ministre de l'Environnement afin d'étudier la possibilité d'intégrer une piste cyclable.

Après une analyse du dossier et diverses discussions auprès d'intervenants directement concernés par le projet, une entente a été conclue. Celle-ci a permis le retrait de la demande d'audience de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional alors que le ministère des Transports acceptait d'apporter une modification à son projet initial.

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

**Johanne Gélinas,  
Commissaire**





Québec, le 5 juillet 1991

Madame Johanne Gélinas, commissaire  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
5199, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de procéder à une médiation environnementale relativement au projet de réaménagement de la route 117 de Mc Watters à Rouyn-Noranda et ce, à compter du 15 juillet prochain.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de cette médiation qui devra se terminer le 15 septembre 1991.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Bertrand Tétreault

GGM/





Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 4 juillet 1991

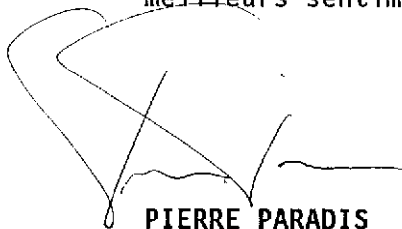
Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de réaménagement de la route 117 de Mc Watters à Rouyn-Noranda.

Considérant que dans ce dossier les intervenants ont souhaité qu'une telle démarche ait lieu, je vous demande de faire en sorte que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement entreprenne les procédures de médiation le 15 juillet 1991 et qu'un rapport de cette démarche me soit produit le 15 septembre 1991.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**

3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
G1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413







Québec, le 17 mai 1991

Madame Johanne Gélinas, commissaire  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
5199, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une enquête préaudience sur le projet de réaménagement de la route 117 de Mc Watters à Rouyn-Noranda et ce, à compter du 20 mai 1991.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de cette enquête qui sera d'une durée d'un mois avec possibilité de prolongation. Mme Jocelyne Beaudet assumera les fonctions d'analyste.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault

c.c. Mme Jocelyne Beaudet

GGM/



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 1er mai 1991

Monsieur Bertrand Tétreault, président  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
12, rue Sainte-Anne, 1er étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

La présente est pour vous informer de mon intention de tenir une enquête pré-audience sur le projet de réaménagement de la Route 117 de Mc Watters à Rouyn-Noranda, en vertu de l'article 6.3 de la Loi de la qualité de l'environnement à compter du 20 mai 1991.

En conséquence, je demande au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de préparer le dossier pour l'enquête qui s'échelonnera sur un mois avec la possibilité de prolongation et de mandater un commissaire à cet effet.

Je tiens à préciser qu'en aucune circonstance, ce mandat d'enquête n'enlèvera aux citoyens leur droit d'exiger la tenue d'audiences publiques advenant un échec.

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



**PIERRE PARADIS**

c.c.: Monsieur Rémy Trudel, député Rouyn-Noranda  
Témiscamingue.

3900, rue de Marly  
6e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télocopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
G1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télocopieur: (514) 873-2413





## TABLE DES MATIÈRES

Liste des annexes . . . . .	xiii
Liste des figures . . . . .	xv
Liste des sigles . . . . .	xvii
Chapitre 1 - HISTORIQUE DU DOSSIER . . . . .	1
Chapitre 2 - DESCRIPTION DU PROJET . . . . .	5
Chapitre 3 - LA MÉDIATION . . . . .	11
Chapitre 4 - CONCLUSION . . . . .	19
RÉFÉRENCES . . . . .	23
ANNEXES . . . . .	25





## **LISTE DES ANNEXES**

- Annexe 1 Lettre du requérant au ministre Pierre Paradis
- Annexe 2 Rapport de la commission d'enquête du BAPE
- Annexe 3 Chronologie des faits saillants au dossier
- Annexe 4 Proposition du ministère des Transports du Québec
- Annexe 5 Demandes de prolongation
- Annexe 6 Contre-proposition de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional
- Annexe 7 Confirmation du ministère des Transports du Québec en regard de l'entente finale
- Annexe 8 Lettre de désistement du requérant au ministre Pierre Paradis



## LISTE DES FIGURES

Figure 2.1	Localisation du projet . . . . .	6
Figure 2.2	Axes routiers : Abitibi-Témiscamingue . . . . .	7
Figure 3.1	Proposition du ministère des Transports du Québec : prolongement des accotements sur 2,3 km . . . . .	13



## **LISTE DES SIGLES**

<b>BAPE</b>	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
<b>DEE</b>	Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement du Québec
<b>MENVIQ</b>	Ministère de l'Environnement du Québec
<b>MLCP</b>	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>SHERNR</b>	Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional



## CHAPITRE 1

# HISTORIQUE DU DOSSIER

Le 23 octobre 1985, la Direction des évaluations environnementales (DEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) recevait un avis de projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le réaménagement de la route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda. Les travaux consisteraient à corriger la route dans son axe actuel en élargissant l'emprise, en refaisant la chaussée et les accotements et en ajoutant des voies auxiliaires à certains endroits.

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la DEE émettait, le 14 mars 1986, la directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui devait être réalisée.

Déposée au ministre de l'Environnement en janvier 1989, cette étude faisait l'objet d'un certain nombre de questions et de commentaires de la part du MENVIQ. Un

rapport complémentaire était remis en février 1990 au MENVIQ et le Ministre jugeait l'étude d'impact recevable le 19 du même mois.

Le 18 juin 1990, le ministre de l'Environnement informait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que l'étude serait rendue publique le 6 août, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, et lui demandait de préparer le dossier pour la consultation publique tel que prévu par l'article 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

Les 14 et 18 septembre 1990, deux organismes demandaient au ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, de tenir une audience publique. Il s'agit de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional (SHERNR), par l'entremise de son président qui agissait également à titre personnel, et de l'Ordre des ingénieurs du Québec, région Abitibi-Témiscamingue. Ce dernier retirait toutefois sa demande en date du 10 janvier 1991.

Les motifs invoqués par la SHERNR pour demander une audience publique étaient à l'effet qu'il serait souhaitable de profiter de la reconstruction de la route pour y aménager une piste cyclable. Cette piste cyclable s'inscrivait dans l'esprit du développement durable en contribuant à réduire la pollution par une diminution de l'usage de l'automobile au profit de la bicyclette. Des facteurs de sécurité et de santé étaient aussi avancés (annexe 1).

Le 1<sup>er</sup> mai 1991, le ministre de l'Environnement informait le requérant et le promoteur de son intention de tenir une enquête préaudience sur le projet de réaménagement de la route 117 entre Rouyn-Noranda et McWatters et il en confiait le mandat au BAPE. Ce mandat d'une durée d'un mois débutait le 20 mai 1991.

Les objectifs d'une telle enquête consistent à évaluer si les attentes signifiées par le requérant peuvent être intégrées, en partie ou en totalité, dans le projet élaboré par le promoteur et ce, à la satisfaction des deux parties. De plus, elle permet d'aider le ministre de l'Environnement à prendre une décision dans un court délai sur les suites à donner à la requête d'audience. Soulignons que si la démarche est infructueuse, l'enquête préaudience n'influence en rien le droit pour le requérant d'obtenir une audience.



La commission a procédé en rencontrant successivement le requérant et le promoteur. Avec le premier, elle a établi le détail, l'ampleur et la nature de la demande d'audience en cherchant, d'abord et avant tout, à obtenir la meilleure compréhension possible des raisons qui ont motivé la requête. Avec le promoteur, elle a exposé le contexte général, résumé les problèmes soulevés par le requérant et tenté d'évaluer son ouverture à une médiation environnementale.

Ces rencontres ont eu lieu respectivement les 5 et 12 juin 1991. Elles ont permis de constater une volonté des parties à participer à une médiation. Dans son rapport remis au Ministre le 19 juin, la commission concluait en effet que «sur le fond, les deux parties s'entendent sur l'opportunité d'aménager une voie cyclable. En ce sens, leur ouverture pourrait éventuellement mener vers une solution négociée tenant compte des particularités régionales. Il faudrait alors rechercher un compromis acceptable en discutant des modalités de construction et d'intégration d'une voie cyclable au projet de réaménagement de la route 117» (annexe 2).

Aussi, le ministre de l'Environnement confiait-il au BAPE le mandat de procéder à une médiation environnementale. Ce mandat, d'une durée de deux mois, a débuté le 5 juillet 1991. Le déroulement et les résultats de la médiation sont présentés au chapitre 3. La chronologie des faits saillants du dossier est reproduite à l'annexe 3.

Les mandats d'enquête préaudience et de médiation ont été confiés à Mme Johanne Gélinas, membre permanent du Bureau. Mme Jocelyne Beaudet a agi à titre de secrétaire-analyste. M. Pierre Auger a également participé aux travaux de cette commission à titre de conseiller.



## CHAPITRE 2

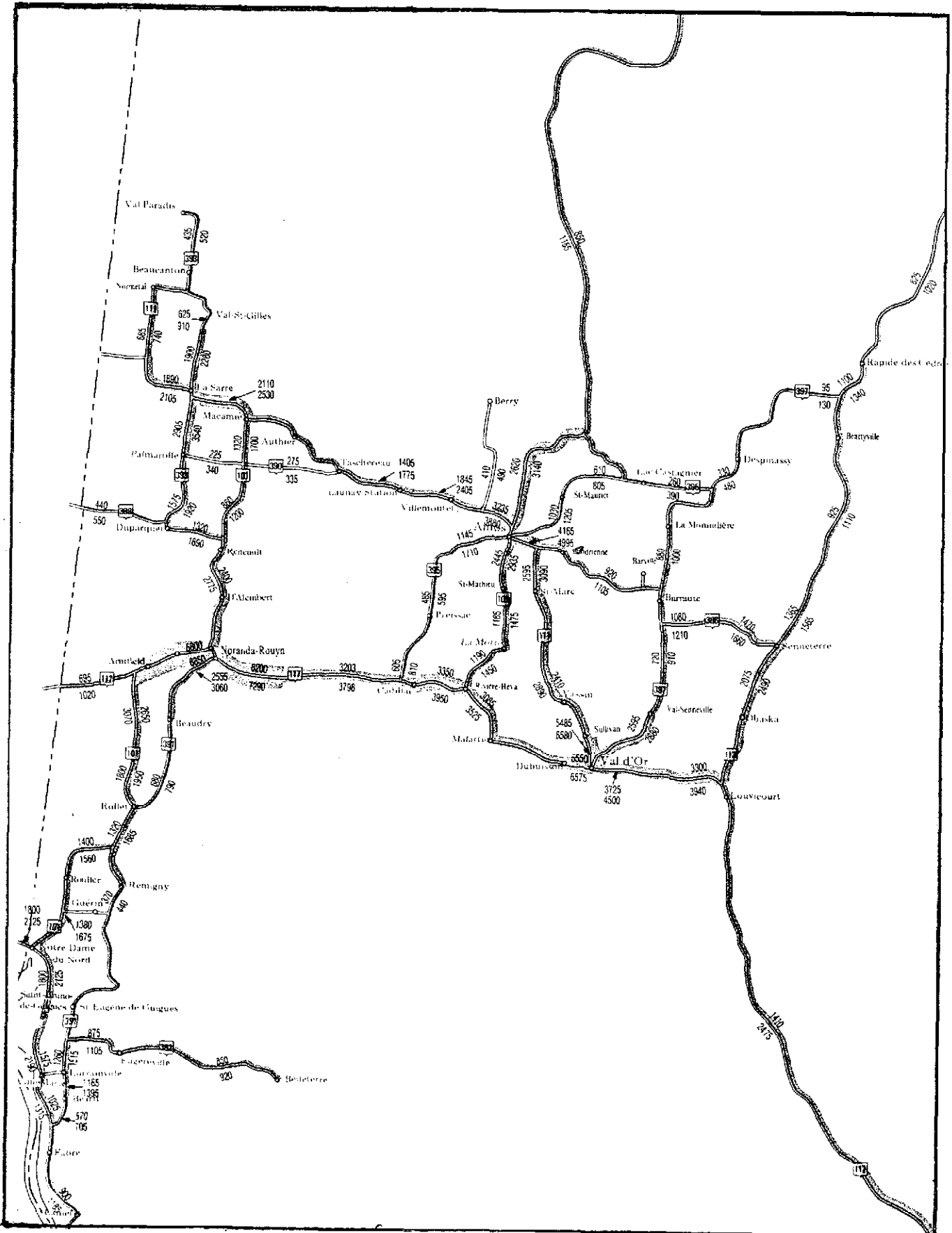
# DESCRIPTION DU PROJET

À l'échelle du Québec, la route 117 s'est vue attribuer récemment le statut de «transcanadienne». Elle constitue le principal axe routier au Québec menant en Abitibi-Témiscamingue, comme l'indique la figure 2.1. Elle permet aussi des échanges avec l'Ontario. À l'intérieur même de la région, avec la route 111, elle représente l'axe de déplacement est-ouest en Abitibi-Témiscamingue (figure 2.2). Enfin, à une échelle plus locale, le tronçon qui fait l'objet de ce rapport relie Rouyn-Noranda à l'aéroport de cette même ville.

Le réaménagement de la route 117 entre McWatters et Rouyn-Noranda s'inscrit dans le plan de reconstruction de plusieurs tronçons de la 117 tel qu'établi dans le programme du MTQ. D'ailleurs, des travaux de réfection ont déjà été réalisés à l'est du tronçon actuellement à l'étude, soit les approches est et ouest du pont au-dessus de la rivière Kinojévis.



Figure 2.2 : Axes routiers : Abitibi-Témiscamingue



Source : Diagramme d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec. 1988.

Dans le projet à l'étude, le MTQ se propose de réaménager un tronçon d'environ 6 kilomètres situé entre McWatters et la route de contournement de Rouyn-Noranda. Le promoteur croit le projet nécessaire pour corriger les déficiences remarquées dans la géométrie, la structure et la fluidité de la circulation, pour offrir une route confortable et sécuritaire aux usagers locaux et de transit et pour uniformiser les caractéristiques de la route 117 dans ce secteur.

## 2.1 Le projet

La solution retenue dans l'étude d'impact suggère de réaménager la route dans son axe actuel en élargissant l'emprise, en refaisant la chaussée et les accotements, en corrigeant les profils horizontal et vertical de façon à augmenter la visibilité au dépassement, et en prévoyant des voies auxiliaires aux endroits propices pour le dépassement des véhicules lents et pour les mouvements tournants.

Le promoteur propose le réaménagement de la route existante suivant les caractéristiques d'une route principale en milieu rural. La route serait constituée d'une seule chaussée à deux voies de 3,65 mètres chacune et d'accotements de 3 mètres de largeur.

L'option de tracé retenue en vertu de critères techniques et de l'analyse environnementale prévoit un design plus uniforme avec une emprise nominale de 40 mètres et un profil vertical corrigé assurant un dépassement possible sur près de 60 % du parcours. Le promoteur a rejeté la possibilité d'un élargissement du côté sud à cause de la densité relative plus élevée des résidences et des entreprises commerciales et industrielles et de la présence de bâtiments institutionnels. La ligne de centre serait donc décalée d'une quinzaine de mètres vers le nord sur près de 78 % du parcours où la surface de roulement serait entièrement assise sur une nouvelle fondation. Ce choix permettrait le maintien de la circulation sur la route actuelle pendant les travaux de construction.

Le coût approximatif du projet serait de 6,63 millions de dollars. Selon le calendrier initial des travaux du MTQ, la réalisation de ce projet devrait débuter au cours des années 1990-1991.

## 2.2 Les impacts

Pour le promoteur, le facteur déterminant dans le choix de l'option retenue serait en grande partie d'origine humaine et lié à l'acquisition d'une portion ou de la totalité de certaines propriétés construites le long du tracé. De fait, 39 bâtiments principaux (36 résidences et 3 commerces) devraient être expropriés et 12 autres subiraient un rapprochement que le promoteur juge excessif pour trois d'entre eux. L'étude d'impact en dresse la liste complète à partir des numéros civiques et présente des mesures d'atténuation adaptées aux différentes situations (dédommagement, indemnité, compensation, déplacement, relocalisation, etc.), mesures qui devront être négociées avec chaque exproprié.

L'étude d'impact présente des règles de conduite et des mesures de mitigation générales face aux impacts sur le déboisement, la traversée des cours d'eau, le terrassement, l'acquisition de terrain, l'abandon de tronçons de route, et sur les activités de construction et d'entretien. Les répercussions environnementales d'ordre biophysique, humain et visuel du tracé retenu sont décrites et évaluées d'une façon spécifique à l'aide de fiches et d'une carte de localisation. Les cas de l'école de McWatters et des puits d'eau potable font l'objet d'une attention spéciale.

Malgré les nombreux impacts environnementaux causés par l'acquisition de terrains, le promoteur croit que les propriétaires, après le dérangement temporaire lors de la période des travaux, retrouveront des conditions similaires sinon meilleures qu'avant la réalisation du projet. L'éloignement de la surface de roulement de la majorité des bâtiments principaux et la reconstruction de la structure et de la chaussée auraient probablement pour incidence une réduction du bruit. Pour ce qui est du parc à résidus miniers de McWatters, une série de mesures d'atténuation particulières devraient concourir à améliorer les conditions de l'environnement local.





## CHAPITRE 3

# LA MÉDIATION

Les bases de discussion ayant servi à la médiation s'appuient essentiellement sur les motifs ayant amené le requérant à formuler une demande d'audience, laquelle se résume en ces termes :

*«Nous ne sommes pas contre le tracé du tronçon concerné mais nous croyons qu'il doit y avoir une piste cyclable [...], une piste cyclable a des retombées importantes sur l'environnement dans l'esprit d'un développement durable».*

(Lettre du requérant, 14 septembre 1990, annexe 1)

Comme le fait valoir le requérant :

*«Nous sommes conscients que la construction d'une piste cyclable aura des frais supplémentaires [...], mais si on devait dire qu'on veut remettre à plus tard la construction d'une piste cyclable, cela voudrait dire jamais car les coûts seraient trop importants».*

(Lettre du requérant, 14 septembre 1990, annexe 1)

Du côté du promoteur, bien qu'il n'ait pas envisagé spécifiquement l'aménagement d'une voie cyclable, il reconnaît néanmoins dans son étude d'impact que le projet, par le pavage des accotements, permettrait «aux cyclistes et aux piétons de circuler plus aisément en bordure de la route<sup>1</sup>.» (Résumé Étude d'impact, p. 32)

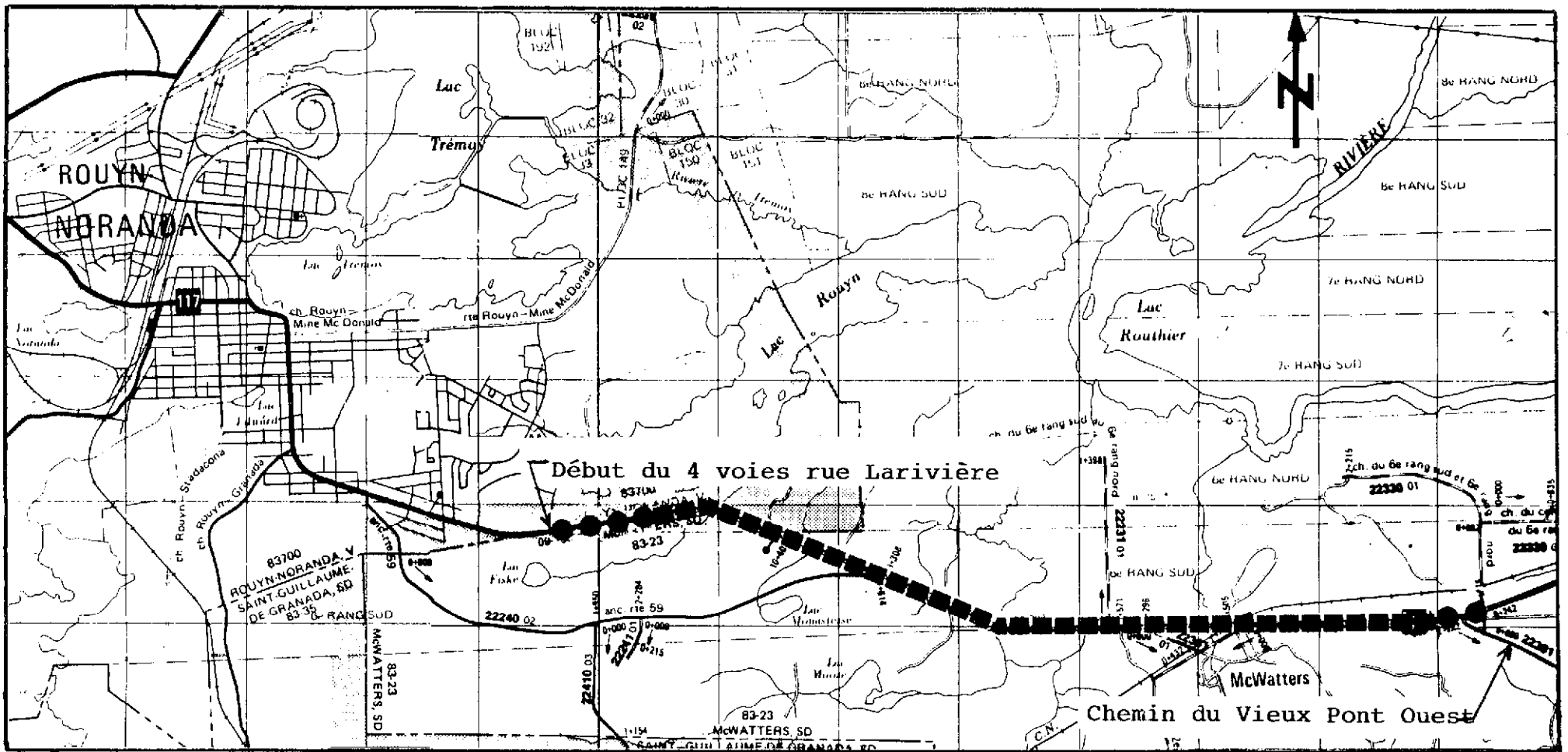
Dans le cadre de la médiation, la commission a demandé au MTQ d'élaborer une proposition intégrant une voie cyclable au projet de réaménagement de la route 117 entre McWatters et Rouyn-Noranda. Le promoteur ayant rejeté d'emblée la construction d'une piste cyclable pour des raisons d'ordre économique, il a alors été convenu que la proposition porterait sur l'aménagement d'une chaussée désignée en s'appuyant sur la définition et les normes établies dans le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* (1990). Ce guide, qui a servi de support technique à l'élaboration des propositions et aux discussions, ne constitue pas un texte réglementaire. Il édicte cependant une série de normes pour l'aménagement de voies cyclables qu'il est suggéré d'appliquer pour assurer le confort et la sécurité des cyclistes. Le guide définit, à la page 15, la chaussée désignée comme étant «une chaussée officiellement reconnue comme voie cyclable, recommandée aux cyclistes et caractérisée par une signalisation simplifiée et l'absence de corridor réservé aux cyclistes» et la piste cyclable, comme étant «une voie exclusive à la circulation cycliste, indépendante de toutes voies de circulation ou séparée par une barrière physique. Note : La piste cyclable peut faire partie de l'emprise d'une route mais doit être aménagée à l'extérieur de la plate-forme de la route.»

La proposition du MTQ a été déposée auprès du BAPE et du requérant le 8 août 1991, dont la version intégrale est reproduite à l'annexe 4. Cette proposition apparaît davantage comme une explication des raisons qui amènent le MTQ à maintenir sa position initiale, à savoir celle contenue dans l'étude d'impact laquelle ne prévoit pas de voie cyclable. Le promoteur réitère que le projet «ayant prévu le pavage des accotements favorise la sécurité des automobilistes et assure une plus grande sécurité aux cyclistes. Ce projet permet le partage de la plate-

---

1. La commission emploie l'expression «voie cyclable» lorsqu'elle réfère aux aménagements cyclables de façon générale. Tout autre vocable correspond à des types d'aménagements particuliers s'appuyant sur les définitions présentées dans le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* (1990).

Figure 3.1 : Proposition du MTQ : prolongement du revêtement des accotements sur 2.3 km



- Légende:
- ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Nouvelle chaussée (CH-88-08-8502), accotements pavés.
  - ● ● ● ● ● Pavage des accotements de la route actuelle.

Source : Proposition du ministère des Transports du Québec à l'annexe 4 du présent rapport.

forme de façon sécuritaire pour les cyclistes conformément au code de la sécurité routière» (proposition du MTQ, 8 août 1991, annexe 4, p. 3)

Par ailleurs, la proposition présente les motifs lui permettant de rejeter la piste cyclable et la chaussée désignée.

La première option, celle de la piste cyclable, a été écartée sur la base de huit constatations faites par le MTQ portant principalement sur : le peu d'utilisateurs réels et potentiels, la sécurité de la route actuelle, l'absence de réseau permettant d'intégrer l'éventuelle voie cyclable et les coûts de construction. Le promoteur conclut que «les coûts versus la faible utilisation anticipée ne semblent pas justifier un tel investissement» (annexe 4, p. 2). Par conséquent, il ne peut intégrer la construction d'une piste cyclable indépendante et parallèle au projet de réaménagement de la route 117 entre Rouyn-Noranda et McWatters, tel que le requérant l'avait demandé dans sa requête auprès du ministre de l'Environnement.

La deuxième option, qui a porté sur l'aménagement d'une chaussée désignée, «serait non recommandable compte tenu du type de route, du débit de circulation des véhicules motorisés, du pourcentage de véhicules lourds ainsi que des nombreux accès» (annexe 4, p. 3). C'est en tentant d'appliquer à son projet les critères proposés dans le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* au niveau des plans et devis, que le promoteur a conclu à l'impossibilité d'intégrer une chaussée désignée, ce qui l'a été amené à rejeter aussi cette option.

Il apporterait toutefois une modification à son projet initial en prolongeant le revêtement des accotements sur 2,3 km afin de relier la fin du quatre voies de la rue Larivière de Rouyn-Noranda à l'intersection du chemin du Vieux-Pont Ouest de McWatters. La figure 3.1 illustre cette modification.

À la suite du dépôt de la proposition du MTQ, une rencontre s'est tenue le 14 août 1991 entre le requérant et la commission pour en discuter. Tout d'abord, la SHERNR s'est dite surprise de constater que le promoteur ne présentait aucun projet d'aménagement. Elle partage néanmoins l'avis du Ministère à l'effet qu'une chaussée désignée ne serait pas souhaitable, notamment pour des raisons de sécurité. Ensuite, elle a informé la commission que des pourparlers avaient débuté et se poursuivaient avec les municipalités de McWatters et de Rouyn-Noranda ainsi qu'avec la MRC du Rouyn-Noranda dans le but d'identifier un promoteur

---

au projet de piste cyclable et de rechercher une forme de collaboration avec le MTQ pour le partage des responsabilités.

Les propos du requérant ont alors été rapportés par la commission au MTQ qui, dans une lettre datée du 15 août 1991, a avisé les parties qu'en dépit de l'évolution récente du dossier, il maintenait le statut quo par rapport à l'étude d'impact. En l'occurrence, il demandait de considérer la proposition du 8 août comme finale.

Le 19 août, la commission a communiqué la décision du MTQ à la SHERNR. Celle-ci, dans une lettre datée du même jour, a demandé un délai jusqu'au 27 août pour faire le point sur la situation.

Le 27 août, la SHERNR informait la commission que le dossier progressait suffisamment pour espérer que les nouveaux développements, dont serait saisi le MTQ, puissent amener une révision de sa position. Elle prenait soin toutefois de signaler qu'un délai supplémentaire était nécessaire, d'où la demande de prolongation qu'elle adressait alors à la commission (annexe 5).

La nouvelle orientation prise par le requérant faisait suite aux propos tenus par le MTQ à l'effet que le projet devait, au minimum, être supporté par un promoteur solvable pour qu'il envisage la possibilité d'une forme de partenariat. De surcroît, le requérant y voyait un moyen éventuel d'obtenir des fonds de la part du MTQ, tel que le prévoyait anciennement un programme de subvention de ce ministère relativement à la construction de pistes cyclables. Lors de l'enquête préaudience, le Ministère avait présenté le programme en ces termes :

*«[...] au début des années quatre-vingt, notre ministère avait un programme qui était un programme de subvention aux fins municipales, qui donnait certaines sommes d'argent pour la création de pistes cyclables.*

*Depuis quatre ans environ, il n'y a eu aucune somme investie dans ce projet-là, et depuis un an et demi environ, ce même projet-là de possibilité de subvention a été même annulé par notre sous-ministre en alléguant que c'était plus une responsabilité-loisir M.L.C.P. [...]*

*Maintenant, il y a d'autres éléments aussi relativement à ça.*

*Même dans le cas de notre ancienne possibilité de subvention, ça prend un promoteur.*

*Actuellement, jamais le ministère des Transports n'a été le promoteur d'une piste cyclable, comme n'importe où dans le Québec. Ce qui fait qu'actuellement [...], ça prend un promoteur et c'est qui le promoteur? Ce n'est pas défini. Qui paye la note?» (M. Luc Crépeau, transcription de la séance du 12 juin 1991, p. 8 et 9)*

Ce programme aurait été aboli officiellement en avril 1990.

Compte tenu de l'évolution du dossier et voyant l'orientation que désirait lui donner la SHERNR, la commission a pris l'initiative de rédiger une proposition qu'elle a présentée aux parties pour fins de discussions. Cette initiative visait également à jauger le degré d'ouverture du MTQ.

Pour l'essentiel, la proposition s'inspirait de l'ancien programme du MTQ et recherchait un compromis acceptable de la part du promoteur et du requérant. La proposition consistait à suggérer que soit rattachée au décret, visant l'émission du certificat d'autorisation, une condition rédigée de la façon suivante :

*«Le ministère des Transports du Québec s'engage à défrayer 25 % des coûts de réalisation d'une voie cyclable en plus de procéder à l'élaboration des plans et devis dans la mesure où un promoteur accepte d'assumer le 75 % complémentaire.»*

La commission considérait que cette proposition pouvait constituer une base de négociation pour tenter un rapprochement des parties. Les pourcentages n'étaient présentés qu'à titre indicatif.

Dans une lettre transmise le 10 septembre 1991, le MTQ informait la commission que la proposition rédigée le 8 août apparaissait comme la seule acceptable et qu'en l'occurrence, il ne pouvait souscrire à la proposition formulée par la commission, ni pour 25 % des coûts ni pour une participation moindre. La commission a donc transmis cette décision à la SHERNR, lui demandant de faire connaître ses intentions. Deux choix s'offraient alors au requérant : maintenir sa demande d'audience publique ou la retirer en acceptant la proposition du MTQ.

Le 30 septembre 1991, la SHERNR informait la commission par lettre qu'«elle acceptait la proposition du MTQ pour ce qui est du pavage de l'avenue Larivière à Rouyn-Noranda jusqu'au chemin Paiement à McWatters avec les accotements pavés de 3 mètres dans les zones régulières et de 2 mètres dans les zones de dépassement» (annexe 6). Et de poursuivre en précisant que :

*«- Notre acceptation a été motivée par le fait que la MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE ROUYN-NORANDA a décidé d'inclure dans ses plans d'urbanisme l'aménagement des pistes cyclables.*

*- Nous obtenions une garantie à l'effet que ces conditions seront incluses dans le certificat d'autorisation, alors nous accepterons de nous retirer de la demande d'audience.»*

Le MTQ confirmait, dans une lettre transmise à la commission le 7 octobre 1991, qu'il s'engageait à respecter ces conditions (annexe 7). Il importe toutefois de souligner qu'il est du ressort du MENVIQ de s'assurer que ces conditions seront inscrites au certificat d'autorisation. Par la suite, le requérant déposait au ministre de l'Environnement une lettre de désistement (annexe 8).





## CHAPITRE 4

# CONCLUSION

La commission désire d'abord rappeler que le requérant ne s'opposait pas au projet de réaménagement de la route 117 entre McWatters et Rouyn-Noranda, pas plus qu'il ne remettait en question les impacts environnementaux et les mesures de mitigation proposées par le MTQ. Son intérêt visait uniquement l'aménagement d'une piste cyclable et le seul moyen qu'il a trouvé pour faire cheminer sa demande a été le *Règlement sur l'examen et l'évaluation des impacts sur l'environnement* et la procédure d'audience publique.

La commission, dans le cadre de sa médiation, a recherché d'autres avenues que celle de l'audience publique pour que de telles demandes puissent recevoir un suivi sans pour autant être analysées par le biais d'une procédure visant l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de projets.

Après vérification auprès d'organismes gouvernementaux, il apparaît que la responsabilité des aménagements cyclistes au Québec fait partie de programmes spécifiques. Il n'existerait pas de politique générale mais plutôt des orientations ministérielles, avec la formation de comités conjoints, pour des projets particuliers.

À titre d'exemple, un tel comité a été constitué par le MTQ et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) pour l'aménagement de l'emprise ferroviaire du Train du Nord en piste cyclable. Dans les parcs provinciaux, les voies cyclables sont aménagées sous l'égide du MLCP. À l'échelle régionale et locale, les infrastructures cyclables relèvent des MRC ou des municipalités. Certaines formes de subvention leur sont disponibles, notamment au niveau fédéral.

Considérant la popularité sans cesse croissante de la bicyclette au Québec, comme le démontrent diverses études menées au cours des dernières années (Vélo-Québec, 1990, p. 1), il est à présumer que des demandes semblables pourraient être encore acheminées au ministre de l'Environnement. Si un programme était clairement défini sur cette question, il serait alors possible d'indiquer au requérant d'une telle demande la voie à suivre qui ne serait pas nécessairement celle de l'audience publique.

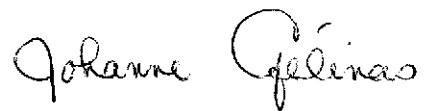
En ce qui concerne la demande de piste cyclable telle que formulée par la SHERNR, l'entente intervenue peut se résumer en ces termes. La SHERNR a accepté les arguments du MTQ l'amenant à rejeter la construction d'une piste cyclable et l'aménagement d'une chaussée désignée. Aussi, accueille-t-elle favorablement la proposition du MTQ qui consiste à revêtir les accotements sur 2,3 km afin de relier la fin du quatre voies de la rue Larivière de Rouyn-Noranda à l'intersection du chemin du Vieux-Port Ouest de McWatters. Le MTQ s'engage également à assurer une largeur minimale de 2 mètres pour les accotements dans les cas de voies de dépassement et de 3 mètres dans les cas de voies régulières.

Considérant que ces deux éléments seront respectés, le requérant, la SHERNR, retire sa demande d'audience publique auprès du ministre de l'Environnement.

La commission tient enfin à souligner que la réussite de cette médiation est en grande partie attribuable à l'écoute et à l'implication du monde municipal, des élus et des organismes à caractère récréo-touristique de la région qui, bien qu'ils souhaitent tous voir la route reconstruite le plus tôt possible, ont néanmoins travaillé sérieusement avec le requérant pour rechercher une solution réaliste et acceptable pour l'ensemble des acteurs concernés. La commission a agi au plus comme catalyseur dans ce dossier.

La détermination du requérant a certainement permis de sensibiliser la région à l'intérêt et à l'essor de la bicyclette. D'ailleurs, les responsables se sont engagés à en tenir compte dans les développements futurs, notamment en ce qui regarde les plans d'urbanisme.

Fait à Montréal, le 16 octobre 1991.



---

Johanne Gélinas, commissaire



## RÉFÉRENCES

Gouvernement du Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Transcription de la rencontre de la commission avec le ministère des Transports du Québec*, le 12 juin 1991, à Rouyn-Noranda, 92 pages.

Gouvernement du Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Transcription de la rencontre de la commission avec M. René Jalbert*, le 5 juin 1991, à Montréal, 85 pages.

*Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, Vélo-Québec en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, 1990, 161 pages.

Ministère des Transports du Québec. *Réaménagement de la route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda/Étude d'impact*, Service de l'environnement, août 1988, 138 pages et 10 annexes.

Ministère des Transports du Québec. *Route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda/Résumé*, Service de l'environnement, août 1988, 37 pages et 3 annexes.

Ministère des Transports du Québec. *Réaménagement de la route 117 de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda/Rapport complémentaire*, Service de l'environnement, décembre 1989, 37 pages et 2 annexes.



## ANNEXES





## Annexe 1

Lettre du requérant  
au ministre Pierre Paradis  
(14 septembre 1991)



Le 14 septembre 1990

SEP 20 90

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'environnement  
3900, rue Marly, 6<sup>e</sup> étage,  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

La Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda Régional et moi René Jalbert nous voulons être entendus au audiences publiques pour le projet de réaménagement de la route 117, de Mcwatters au contournement de Rouyn-Noranda.

Nous ne sommes pas contre le tracé du tronçon concerné, mais nous croyons qu'il doit y avoir une piste cyclable sur le coté sud de cette route, séparer d'elle par le fossé.

Une piste cyclable a des retombé important sur l'environnement dans l'esprits d'un développement durable même si souvent on pense le contraire, on nous dit par les annonces publicitaires de la fondation en environnement de moins utiliser les automobiles et de faire du bicycle pour moins poluer et aussi cela amméliore notre santé.

Mais de vrai piste cyclable sont rare et très souvent inexistant. On nous dit d'utilisé les accotements mais ces lieux sont souvent très dangereux; surtout l'accotement du tronçon ( 117 ) concerner ou il y a beaucoup de trafic lourd et rapide. Voir arrivé sur les accotements en pavé une grande quantité de cycliste et surtout des jeunes de l'école élémentaire de Mc Watters qui se trouve sur le coté sud de la route , va augmentés les facteurs risques d'accidents.

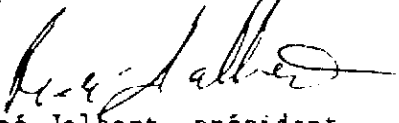
Nous sommes consient que la construction d'une piste cyclable aura des frais suplémentaire et le déplacement de la route de 4 à 5 Mètres vers le Nord, mais si on devait dire qu'on veut remettre à plus tard la construction d'une piste cyclable cela voudrais dire, jamais, car les coût serait trop important, on déplace déjà les maison dans ce projet pour la route, cela veut dire que l'achat de 4 à 5 mètres de terrain de plus que prévue à date.


.../2

Dans un autre temps cela serait beaucoup plus que ça. Avec ce déplacement les travaux de construction de la nouvelle route sera favorise car les automobiliste pourront continuer a circulé sur la route existante, tandis que la nouvelle est en construction.

Nous demandons l' audience publique pour faire avancer notre projet. Et si ont veut que plus de gens puisse faire du vello, on doit leur offrir une piste cyclabe sécuritaire.

Espérant être entendu.

  
René Jalbert, président  
Société d'horticulture et d'écologie  
du Rouyn-Noranda Régionale  
C.P. 341  
Rouyn-Noranda  
J9X 5C3

  
René Jalbert  
2830, bl McWatters  
R.R. # 1  
McWatters  
J9X 5B7

## Annexe 2

Rapport de la commission d'enquête du BAPE

(19 juin 1991)





Québec, le 19 juin 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

La présente fait suite au mandat d'enquête préaudience que vous avez confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à compter du 20 mai 1991, relativement au projet de réaménagement de la route 117 de Mc Watters à Rouyn-Noranda.

L'enquête a été menée sous la présidence de Mme Johanne Gélinas, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

À la lecture du rapport annexé, vous noterez que la commission a estimé que les deux parties pourraient éventuellement tendre vers un compromis acceptable et que les conditions nécessaires à une médiation étaient réunies. Elle recommande qu'une médiation environnementale soit entreprise dans les plus brefs délais et ce, pour une période s'étendant sur trois mois.

... /2

En conséquence et à votre convenance, cette initiative proposée pourrait faire l'objet d'un mandat confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Veillez recevoir, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault





Montréal, le 19 juin 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne  
1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Objet : Réaménagement de la route 117 de  
Mc Watters au contournement de Rouyn-Noranda

Monsieur le Président,

Le présent rapport fait suite à l'enquête que nous avons effectuée relativement au projet de réaménagement de la route 117 de Mc Watters au contournement de Rouyn-Noranda. Rappelons qu'au cours de la période d'information, tenue entre le 6 août et le 19 septembre 1990, deux demandes d'audience ont été adressées au ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis. La première demande, déposée par M. Benoît Moreau, président de l'Ordre des ingénieurs du Québec pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, a fait l'objet d'un désistement en date du 10 janvier 1991. La seconde a été faite par M. René Jalbert à titre personnel et au nom de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional (SHERNR).

Selon l'étude d'impact, le projet consiste en la reconstruction de la route 117 existante à l'entrée Est de Rouyn-Noranda. Le tronçon concerné, d'une longueur d'environ six kilomètres, serait réaménagé selon les standards d'une route principale en milieu rural. Il en résulterait, selon le promoteur, une meilleure sécurité routière par l'intégration de diverses mesures correctrices, une mise en valeur du milieu et une excellente desserte au niveau des échanges interrégionaux.

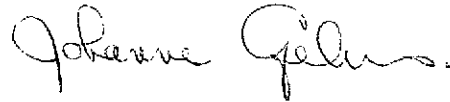
La commission rencontrait le 5 juin 1991 à Montréal, M. René Jalbert, seul requérant d'audience dans ce dossier bien qu'il précise qu'il agit à deux titres. Les motifs de sa demande sont à l'effet que, dans le respect du principe de développement durable, il serait souhaitable de concevoir des voies cyclables sécuritaires lors du réaménagement de routes pour encourager la création d'un réseau de voies cyclables et accroître l'utilisation des bicyclettes comme véhicule de transport. Il lui apparaît aussi irréaliste d'espérer la construction de voies cyclables en dehors d'un contexte de réaménagement de routes particulièrement en raison des coûts d'infrastructures qui pourraient être prohibitifs.

La proposition de M. Jalbert consiste en l'aménagement d'une piste cyclable sur le côté sud de la route 117 dont elle serait séparée par le fossé. Lors de la rencontre, le requérant a toutefois manifesté une ouverture pour d'autres options permettant l'utilisation sécuritaire des bicyclettes.

Le 12 juin 1991, la commission s'est rendue à Rouyn-Noranda où, après une visite du site et des alentours, elle a rencontré le directeur régional du ministère des Transports du Québec (MTQ) promoteur dans ce dossier. Tout d'abord, il nous a fait part de la position de son ministère en ce qui a trait à l'aménagement de voies cyclables le long des routes dont il a la responsabilité. Le MTQ est réceptif au projet de création de voies cyclables. Il disposait, jusqu'à tout récemment, d'un programme de subvention pour la réalisation de ce type d'infrastructure. Également il fournit en tout temps un support technique lorsqu'il y a un «promoteur» pour soutenir un projet. Dans le projet de réaménagement de la route 117, personne ne se serait proposé à titre de promoteur d'une piste cyclable. Toutefois, rien ne dit que le MTQ ne pourrait pas prendre la responsabilité d'aménager une voie cyclable.

La commission constate que, sur le fond, les deux parties s'entendent sur l'opportunité d'aménager une voie cyclable. En ce sens, leur ouverture pourrait éventuellement mener vers une solution négociée tenant compte des particularités régionales. Il faudrait alors rechercher un compromis acceptable en discutant des modalités de construction et d'intégration d'une voie cyclable au projet de réaménagement de la route 117. En l'occurrence, la commission suggère qu'un mandat de trois mois soit confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour entreprendre une médiation.

Veillez agréer, Monsieur Tétreault, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in cursive script, reading "Johanne Gélina".

Johanne Gélina,  
commissaire



## Annexe 3

### Chronologie des faits saillants au dossier



## CHRONOLOGIE DES FAITS SAILLANTS AU DOSSIER

- 18 octobre 1985 avis de projet du MTQ à la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ.
- 14 mars 1986 émission de la directive ministérielle.
- 18 janvier 1989 dépôt de l'étude d'impact.
- 7 février 1990 à la suite de la consultation interministérielle, dépôt d'un rapport complémentaire.
- 19 février 1990 avis au ministre de l'Environnement sur la recevabilité de l'étude d'impact par la Direction des évaluations environnementales.
- 18 juin 1990 lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE un mandat pour la période de consultation publique commençant le 6 août 1990.
- 6 août 1990 communiqué du BAPE annonçant la période d'information se terminant le 19 septembre et l'ouverture de deux centres locaux de consultation situés respectivement au bureau municipal de McWatters et à la bibliothèque de Rouyn-Noranda.
- 14 septembre 1990 lettre de demande d'audience publique adressée par M. René Jalbert, président de la SHERNR et en son nom propre, au ministre de l'Environnement.
- 18 septembre 1990 lettre de demande d'audience publique adressée par M. Benoît Moreau, président de l'Ordre des ingénieurs, région de l'Abitibi-Témiscamingue, au ministre de l'Environnement.

- 19 septembre 1990 fin de la période d'information.
- 24 septembre 1990 transmission par le BAPE du rapport sur la période d'information au ministre de l'Environnement.
- 27 septembre 1990 lettre du Cabinet du ministre de l'Environnement à la SHERNR accusant réception de sa demande d'audience.
- lettre du Cabinet du ministre de l'Environnement à l'Ordre des ingénieurs, région Abitibi-Témiscamingue, accusant réception de sa demande d'audience.
- 2 octobre 1990 lettre de la MRC de Rouyn-Noranda indiquant que la MRC ne demandait pas d'audience publique sur le projet mais que l'étude d'impact contenait certaines imprécisions et données périmées et que trois éléments importants devraient être pris en considération dans la construction de la route de même que pour l'émission du certificat d'autorisation.
- 21 janvier 1991 lettre du Cabinet du ministre de l'Environnement à l'Ordre des ingénieurs, région Abitibi-Témiscamingue, accusant réception de sa lettre de désistement à demander une audience.
- 25 avril 1991 lettre de la SHERNR s'enquérant de la date de l'audience publique.
- 1<sup>er</sup> mai 1991 lettre du ministre de l'Environnement à la SHERNR l'informant de son intention de tenir une enquête préaudience.
- lettre du Cabinet du ministre de l'Environnement à la division de la Gazette officielle pour la publication du mandat donné au BAPE pour l'enquête préaudience.



- 1<sup>er</sup> mai 1991            lettre de mandat du ministre de l'Environnement à M. Bertrand Tétreault, président du BAPE, pour une enquête préaudience sur le projet commençant le 20 mai 1991.
- lettre du ministre de l'Environnement au ministre des Transports, M. Sam Elkas, l'informant du mandat donné au BAPE.
- 17 mai 1991            lettre du président du BAPE mandatant Mme Johanne Gélinas à titre de responsable de la commission d'enquête préaudience et Mme Jocelyne Beaudet à titre d'analyste.
- 28 mai 1991            lettre de la commission au sous-ministre des Transports lui demandant de désigner une personne-ressource de son ministère pour l'enquête préaudience.
- lettre de la municipalité de McWatters à la commission transmettant les documents suivants :
- Résolution # 18-04-91 adoptée par le Conseil municipal de McWatters demandant au ministre de l'Environnement de rejeter la demande d'audience;
  - Procès-verbal de la rencontre du 22 avril 1991 tenue entre la Société d'horticulture et le Conseil municipal de McWatters;
  - différents appuis reçus au bureau de la municipalité appuyant la résolution # 18-04-91.
- 29 mai 1991            lettre de confirmation d'une date de rencontre de la commission du BAPE avec la SHERNR.
- 5 juin 1991            lettre du sous-ministre du MTQ à la commission désignant M. L. Crépeau comme représentant du MTQ pour l'enquête préaudience.
- rencontre avec le requérant à Montréal.

- 6 juin 1991 lettre de confirmation d'une date de rencontre de la commission du BAPE avec le MTQ.
- 12 juin 1991 rencontre avec le promoteur à Rouyn-Noranda.
- 19 juin 1991 dépôt du rapport d'enquête préaudience de la commission au président du BAPE.
- dépôt du rapport au ministre de l'Environnement.
- 5 juillet 1991 lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE un mandat de médiation.
- 23 juillet 1991 rencontre du BAPE avec le MTQ dans le cadre du mandat de médiation.
- 29 juillet 1991 lettre de la commission au MTQ vis-à-vis de l'engagement du dépôt d'une proposition par ce dernier.
- lettre de la municipalité de McWatters à la commission faisant connaître son point de vue sur le sujet (documents annexés : 1. La problématique d'aménagement; 2. Le Plan d'urbanisme).
- 31 juillet 1991 lettre de la municipalité de McWatters à la commission pour lui transmettre une partie d'un rapport préparé par les membres de la table de concertation en sécurité routière de la région.
- 8 août 1991 proposition du MTQ.
- 14 août 1991 rencontres avec le requérant et le MTQ sur une base individuelle pour discuter de la proposition.
- 15 août 1991 lettre du MTQ informant la commission du maintien de sa position.

- 19 août 1991 lettre de la commission à la SHERNR lui demandant de faire connaître sa position sur la proposition du MTQ.
- lettre de la SHERNR à la commission lui demandant un délai jusqu'au 27 août 1991 avant de donner sa position, à cause de nouveaux développements dans le dossier et d'une réunion de la SHERNR prévue pour le 26 août.
- 22 août 1991 lettre de la MRC à la commission lui faisant part de la résolution adoptée par le Conseil des maires établissant la formation d'un comité ayant pour mandat de regarder la problématique de l'implantation d'une piste cyclable.
- 27 août 1991 lettre de la SHERNR à la commission lui faisant part de sa décision de continuer les démarches en cours en attendant le résultat des conclusions du comité créé par la MRC, et lui demandant un délai supplémentaire.
- 4 septembre 1991 lettre de la municipalité de McWatters à la commission l'informant que la municipalité de McWatters est à étudier avec différents acteurs la possibilité de trouver un promoteur pour la réalisation d'une piste cyclable.
- 5 septembre 1991 lettre de la commission au MTQ lui suggérant une proposition où le MTQ s'engagerait à défrayer 25 % des coûts de réalisation d'une voie cyclable dans la mesure où un promoteur accepterait d'assumer le 75 % complémentaire.
- lettre de la commission à la SHERNR faisant part de la proposition faite au MTQ et lui demandant sa réaction sur ce qui est proposé.
- 10 septembre 1991 lettre du MTQ à la commission déclinant la proposition faite le 5 septembre 1991.
- 11 septembre 1991 lettre de la commission à la SHERNR demandant de faire connaître sa position finale compte tenu de la réponse du MTQ.

- 11 septembre 1991 demande de prolongation de mandat de la commission au président du BAPE.
- 12 septembre 1991 demande de prolongation adressée au ministre de l'Environnement par le président du BAPE.
- 19 septembre 1991 lettre du ministre de l'Environnement au président du BAPE autorisant une prolongation de mandat jusqu'au 25 octobre 1991.
- 30 septembre 1991 lettre de la MRC de Rouyn-Noranda à la commission faisant part de la position de la MRC dans le dossier à la suite du dépôt des conclusions de son comité.
- lettre de contre-proposition de la SHERNR.
- 3 octobre 1991 lettre de la commission au MTQ faisant part de la contre-proposition de la SHERNR.
- 7 octobre 1991 confirmation du MTQ à l'égard de l'entente finale.
- 8 octobre 1991 lettre de désistement du requérant au ministre de l'Environnement.

## Annexe 4

Proposition du ministère des  
Transports du Québec

(8 août 1991)





Rouyn-Noranda, le 8 août 1991

Madame Johanne Gélinas  
Commissaire  
Bureau des audiences publiques  
sur l'environnement  
5199, rue Sherbrooke est  
Bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

OBJET: Réaménagement de la route 117  
entre Rouyn-Noranda et McWatters

Madame,

J'accuse réception de la vôtre du 29 juillet 1991 afin de confirmer nos discussions du 23 juillet 1991 dont les engagements sont ici résumés:

- 1- Envisager l'hypothèse de la chaussée désignée comme solution au litige actuel.
- 2- Utiliser le guide technique d'aménagement des voies cyclables (Vélo Québec 1990) comme base de proposition.
- 3- Valider la position de la Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue auprès des autorités du ministère des Transports compte tenu que le présent projet peut faire jurisprudence.

Nous avons envisagé l'hypothèse de la chaussée désignée comme solution. En page 48 du "Guide technique d'aménagement des voies cyclables" article 4.4.2, il est stipulé que l'aménagement d'une chaussée désignée doit se faire sur une route collectrice à faible débit de circulation, d'un J.M.E. (en milieu rural) égal

.../2


ou inférieur à 2 000 véhicules par jour. De plus, il est mentionné dans le même article: "il est recommandé de ne pas aménager une chaussée désignée sur une voie dont le débit se situe autour de 3 000 et où circulent des véhicules lourds".

La vérification de ce critère technique du débit de circulation nous révèle un J.M.E. de près de 8 000 véhicules avec un fort pourcentage de véhicules lourds. Compte tenu de ce qui précède, nous ne pouvons malheureusement donner suite à l'hypothèse de chaussée désignée tel que nous l'avions abordée le 23 juillet 1991.

Vous trouverez donc ci-joint l'original et trois (3) copies de la proposition d'aménagement de la route 117 tel que prévu lors de la réalisation du projet. Contrairement à ce qui est mentionné dans votre correspondance du 20 juillet, c'est monsieur Claude Anctil, ing., chef du district de Rouyn-Noranda qui sera disponible pour discussion le 14 août prochain compte tenu que j'occuperai de nouvelles fonctions à compter du 12 août 1991.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional de  
l'Abitibi-Témiscamingue



LUC CREPEAULT, ING.

LC/agb

c.c. MM. René Jalbert  
Alain Vaillières, ing., s.-m. a.  
Claude Anctil, ing., chef du district 85



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RÉGION 08

DISTRICT 85

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 117  
Rouyn-Noranda - Mc Watters  
Projet 20-8085-8506

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT  
CONCERNANT LA DEMANDE  
D'UNE PISTE CYCLABLE

PRÉSENTÉE PAR LE M.T.Q.  
À LA COMMISSION DU BUREAU D'AUDIENCES  
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT



**Proposition du M.T.Q.  
Enquête préaudience publique BAPE  
Projet de réaménagement de la Route 117  
de Mc Watters à Rouyn-Noranda  
Projet no: 20-8085-8506**

Cette proposition fait suite aux rencontres que nous avons eues avec les représentants du BAPE le 12 juin et le 23 juillet 1991 à Rouyn-Noranda, relativement à la demande d'audience publique présentée au Ministre de l'Environnement par monsieur René Jalbert, président de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional.

Avant de vous soumettre notre proposition, nous traiterons d'abord de la demande de monsieur Jalbert. Nous devons à prime abord constater que:

- 1) la municipalité de Mc Watters n'est pas constituée d'une agglomération de population concentrée et ne constitue pas actuellement un pôle d'attraction important
- 2) sa population est relativement faible, soit 1635 habitants en 1985, (date du dernier recensement)
- 3) aucune augmentation importante de la population n'est prévue à court terme; nous ne pouvons donc anticiper un fort débit de circulation cycliste
- 4) relativement à la sécurité de la route existante pour les cyclistes, aucune statistique d'accident n'est disponible et notre personnel n'a jamais eu vent de tels accidents dans le secteur concerné par la demande du requérant

**Proposition du M.T.Q (suite)**  
**Enquête préaudience publique BAPE**  
**Projet de réaménagement de la Route 117**  
**de Mc Watters à Rouyn-Noranda**  
**Projet no: 20-8085-8506**

- 5) présentement la circulation cycliste est quasi inexistante
- 6) cet aménagement n'est intégré à aucun réseau planifié au niveau de l'agglomération principale qu'est Rouyn-Noranda
- 7) habituellement ce type d'aménagement relève du niveau de responsabilité municipale ou locale et aucun promoteur ne s'est manifesté jusqu'à présent
- 8) les coûts de construction d'une piste cyclable sur une longueur de 5,9 kilomètres sont d'environ 500 000,00 \$; par conséquent un circuit débutant au garage Théberge et se terminant au chemin du Vieux Pont Ouest en allant vers Mc Watters, soit une longueur de 8,2 kilomètres, porterait les coûts à environ 700 000,00 \$. Ces coûts versus la faible utilisation anticipée ne semblent pas justifier un tel investissement.

Compte tenu de ce qui précède, nous ne pouvons intégrer la construction d'une piste cyclable indépendante et parallèle au projet de réaménagement de la route 117 entre Rouyn-Noranda et Mc Watters.

**Proposition du M.T.Q. (suite)  
Enquête préaudience publique BAPE  
Projet de réaménagement de la Route 117  
de Mc Watters à Rouyn-Noranda  
Projet no: 20-8085-8506**

Maintenant si on regarde l'alternative d'une chaussée désignée, il appert que cette option est non recommandable compte tenu du type de route, du J.M.E. (voir annexe A), du pourcentage de véhicules lourds, ainsi que des nombreux accès. (Voir guide technique d'aménagement des voies cyclables, article 4.4.2 page 48, annexe B)

Le Ministère prétend que la conception de la chaussée, ayant prévu le pavage des accotements, favorise la sécurité des automobilistes et assure une plus grande sécurité aux cyclistes. Ce projet permet donc le partage de la plate-forme de façon sécuritaire pour les cyclistes conformément au code de la sécurité routière. (Voir annexe C).

Pour assurer une continuité et éviter que les cyclistes n'aient à partager la chaussée ou circuler sur le gravier, le Ministère propose donc d'inclure, dans le présent projet, le revêtement des accotements des tronçons adjacents sur une longueur de 2,3 kilomètres. Ceci permettra de relier la fin du quatre (4) voies de la rue Larivière de Rouyn-Noranda à l'intersection du chemin du Vieux Pont Ouest de Mc Watters. (Voir plan de localisation annexe D).

Proposition du M.T.Q. (suite)  
Enquête préaudience publique BAPE  
Projet de réaménagement de la Route 117  
de Mc Watters à Rouyn-Noranda  
Projet no: 20-8085-8506

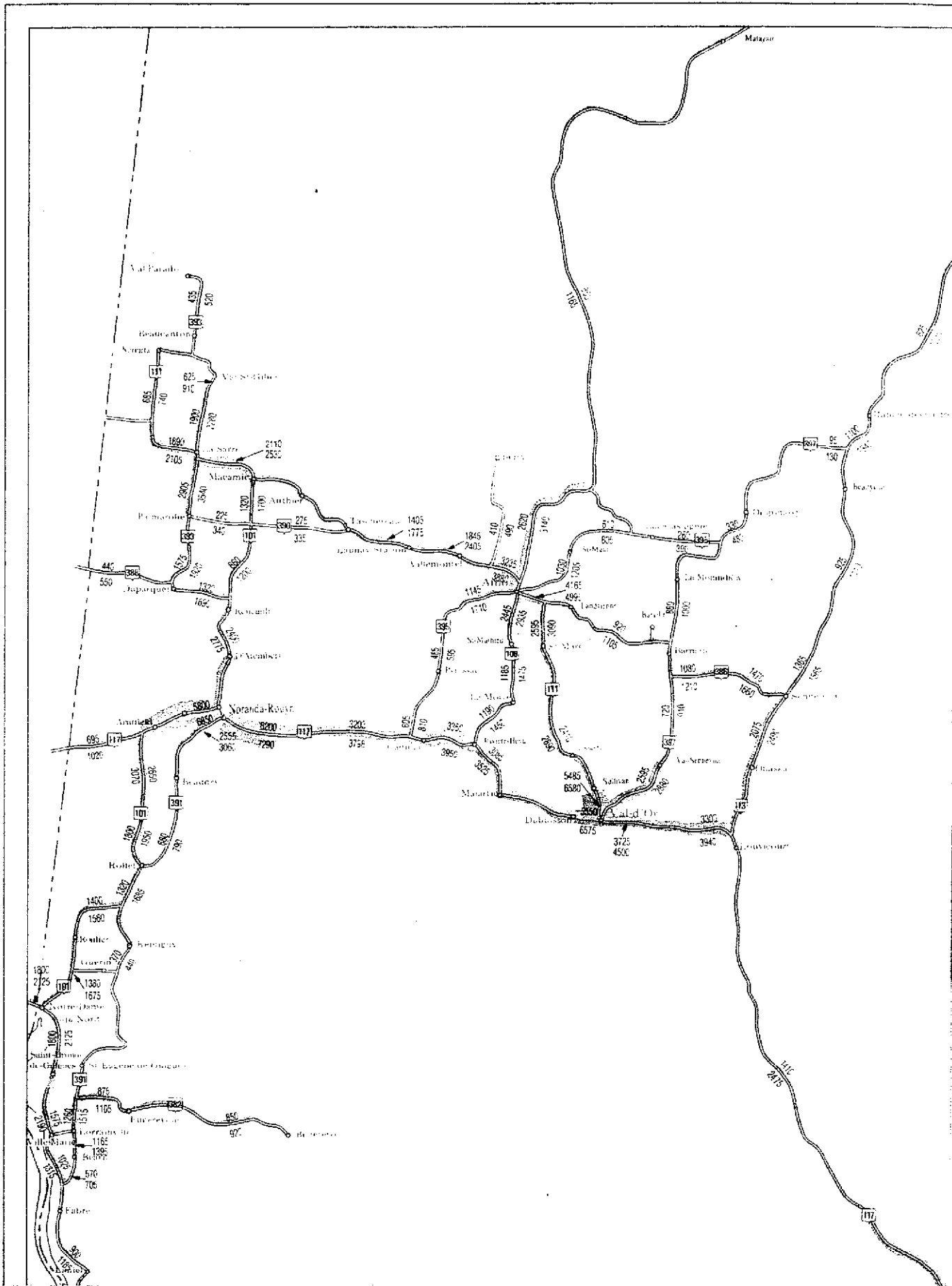
CONCLUSION

Il n'y aura pas de piste cyclable ou de chaussée désignée car selon notre analyse le volume de circulation anticipée ne le justifie pas. Nous croyons que les cyclistes qui empruntent ce corridor pourront le faire en toute sécurité.

*Suzanne Lafabre*  
Préparé par . 91/08/08



ANNEXE A





ANNEXE B

# **GUIDE TECHNIQUE D'AMÉNAGEMENT DES VOIES CYCLABLES**

**PLANIFICATION • DESIGN • RÉALISATION**

VÉLO QUÉBEC

- lorsque le tracé de la piste rencontre des structures importantes (ponts, viaducs, tunnels) difficilement modifiables, des bâtiments indémolissables ou une végétation qui ne peut être supprimée.

Sur une voie cyclable dont la largeur est inférieure à la norme prescrite, la signalisation doit être renforcée, particulièrement si la largeur varie à plusieurs endroits sur un même tronçon. Si une piste doit, par exemple, passer entre un bâtiment et la berge d'un cours d'eau, la signalisation doit indiquer ce rétrécissement et la longueur de ce rétrécissement.

À l'aide de chevrons ou de repères visuels, on peut également identifier les obstacles qui justifient la réduction de la largeur de la voie cyclable surtout s'ils ne sont pas particulièrement visibles (Ex. muret de béton).

#### 4.4 LA CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

##### 4.4.1 Caractéristiques de la chaussée désignée

- elle peut avoir une fonction autant utilitaire que récréative et peut être aménagée en milieu urbain ou rural;
- il s'agit d'une rue ou d'une route que les cyclistes partagent avec les automobilistes et qui est officiellement désignée comme voie cyclable. La chaussée désignée dirige la circulation cycliste sur une rue comportant le minimum de danger;
- cette voie cyclable n'exige aucun aménagement lourd et ne comporte ni bordure peinte, ni délimitateurs ou autre séparateur physique;
- elle peut comporter des aménagements particuliers aux intersections;
- seule une signalisation aérienne ou un marquage au sol (pictogramme de bicyclette et flèche) indique la présence de la voie cyclable.

##### 4.4.2 Critères pour l'aménagement d'une chaussée désignée

- elle doit être aménagée sur une rue, une route locale ou une collectrice à faible débit de circulation (moins de 3 000 véhicules par JME ou moins en milieu urbain et 2 000 véhicules par JME en milieu rural). Par contre, il est recommandé de ne pas aménager une chaussée désignée sur une rue dont le débit se situe autour de

3 000 et où circulent beaucoup de véhicules lourds;

- elle doit comporter des aménagements pour faciliter le passage des cyclistes (Voir plus bas);
- les accès doivent être peu nombreux;
- le parcours doit être bien éclairé et permettre un trajet direct pour les cyclistes;
- elle peut être aménagée à des fins de dessertes locales.

##### 4.4.3 Aménagement des chaussées désignées

Les panneaux d'identification de la chaussée désignée (Schéma 4.22) s'adressent autant aux automobilistes qu'aux cyclistes (Re: «Signalisation des voies cyclables», ministère des Transports du Québec).

Les panneaux de chaussée désignée sont installés en bordure de la rue au début de la voie désignée, aux intersections et aux points dangereux.

Les panneaux de chaussée désignée sont installés à intervalle d'au moins 500 mètres. Des panneaux de cheminement destinés aux cyclistes sont aussi installés sur la chaussée désignée (directions, principales destinations, kilométrage, etc.).

La signalisation aérienne peut être accrue par le marquage au sol. Les pictogrammes suivent chaque intersection et sont ajoutés par la suite à des intervalles réguliers, entre les panneaux d'identification de voie désignée.

Pour qu'il soit utilisé, ce type de parcours doit représenter un itinéraire agréable, sans trop de bruit et offrant un panorama intéressant. Idéalement, il doit comporter peu d'arrêts obligatoires.

Les feux de circulation, s'il s'en trouve sur la chaussée désignée, peuvent subir certaines modifications afin de favoriser la circulation cycliste:

- séquence verte de la chaussée désignée peut être prolongée;
- feu de circulation avec une séquence avec une flèche verte «tout droit» d'une durée minimale de 10 secondes pour protéger les cyclistes des virages d'automobiles;

Ces personnes doivent, sur demande d'un agent de la paix, lui permettre de procéder à l'examen de leur casque protecteur.

Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui ne satisfait pas aux obligations que lui impose le présent article. 1986, c. 91, a. 484; 1990, c. 83, a. 175.

**485.** Le conducteur d'une bicyclette ne peut transporter aucun passager à moins que celle-ci ne soit munie d'un siège fixe à cette fin. 1986, c. 91, a. 485.

**486.** Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes. 1986, c. 91, a. 486.

**487.** Sous réserve de l'article 492, le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf si cet espace est obstrué ou s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche. 1986, c. 91, a. 487; 1990, c. 83, a. 176.

**488.** Le conducteur d'une bicyclette doit se conformer à toute signalisation. 1986, c. 91, a. 488.

**489.** Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette. 1986, c. 91, a. 489.

**490.** Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des autres usagers du chemin public. Il doit:

1° pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas;

2° pour tourner à droite, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement;

3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement. 1986, c. 91, a. 490; 1990, c. 83, a. 177.

**491.** Sous réserve de l'article 479, nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel

la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans l'un des cas suivants:

1° la chaussée comporte des voies cyclables aménagées par la personne responsable de l'entretien du chemin;

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

3° il participe à une excursion dirigée par une personne majeure. 1986, c. 91, a. 491; 1990, c. 83, a. 178.

**492.** Lorsque le chemin public comporte une voie cyclable, le conducteur d'une bicyclette doit l'emprunter. 1986, c. 91, a. 492; 1990, c. 83, a. 179.

**492.1** Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive. 1987, c. 94, a. 64.

## CHAPITRE V DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LES ANIMAUX

**493.** Nul ne peut faire circuler des animaux de ferme sur un chemin public ou leur faire traverser ce chemin à moins qu'ils ne soient escortés par deux personnes, chacune tenant bien en vue un drapeau rouge.

Le gouvernement peut cependant établir, par règlement, des conditions permettant de faire traverser un chemin public à des animaux de ferme sans avoir à se conformer au premier alinéa. 1986, c. 91, a. 493.

**494.** Nul ne peut, durant la nuit, faire circuler des animaux de ferme sur un chemin public ou leur faire traverser ce chemin. 1986, c. 91, a. 494.

**495.** Nul ne peut faire circuler des animaux de ferme sur un chemin à accès limité ou leur faire traverser ce chemin. 1986, c. 91, a. 495.

**496.** Nul ne peut faire de l'équitation:

1° sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie;

2° sur toute partie d'un chemin public où une signalisation l'interdit. 1986, c. 91, a. 496; 1987, c. 94, a. 65.

[La page suivante est 1-065.]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ANNEXE D

DISTRICT 85

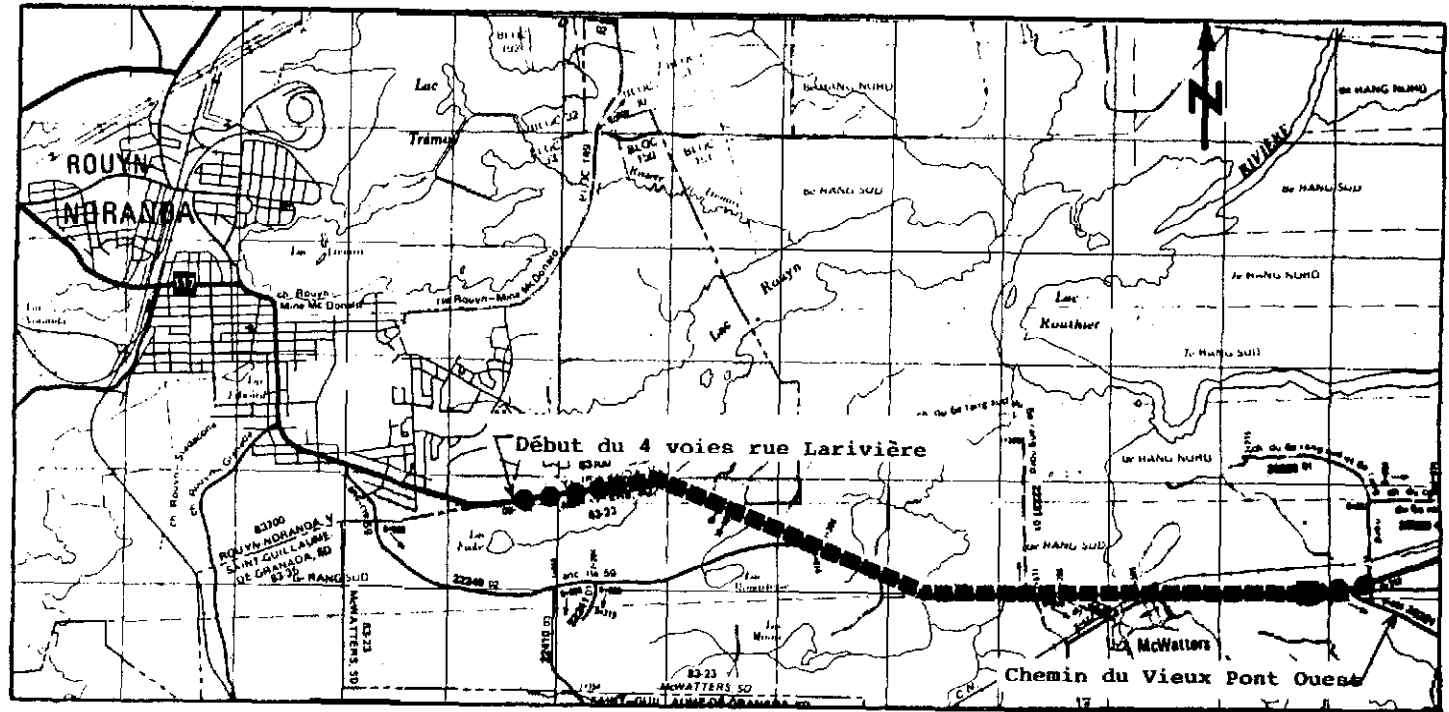
REGION 08

PROJET DE REAMENAGEMENT  
DE LA ROUTE 117

Rouyn-Noranda-Mc Watters

Projet no: 20-8085-8506

PLAN DE LOCALISATION



- Légende:
- Nouvelle chaussée (CH-88-08-8502), accotements pavés.
  - Pavage des accotements de la route actuelle.

## Annexe 5

### Demandes de prolongation



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 19 septembre 1991

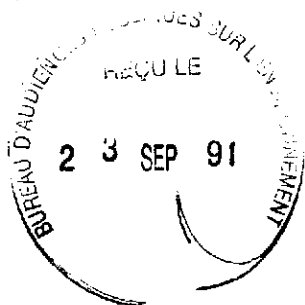
Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c.Q-2) j'accepte de prolonger jusqu'au 25 octobre 1991 le mandat de médiation du 4 juillet 1991 relativement au projet de réaménagement de la route 117 de McWatters à Rouyn-Norenda.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

  
PIERRE PARADIS



3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
G1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413





Québec, le 12 septembre 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Objet: Demande de prolongation de mandat dans le dossier de la  
reconstruction de la route 117 entre McWatters et Rouyn-  
Noranda

---

Monsieur le Ministre,

Vous trouverez en annexe la lettre que m'adresse madame Johanne  
Gélinas, commissaire, en rapport avec le sujet mentionné en titre.

En considération des explications données par la commissaire, je crois  
qu'il est utile de prolonger le mandat de médiation jusqu'au 25 octobre  
1991 et je vous recommande une telle prolongation.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les  
plus distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault





Montréal, le 11 septembre 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1er étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

**Objet: Demande de prolongation de mandat dans le  
dossier de la reconstruction de la route 117  
entre McWatters et Rouyn-Noranda**

---

Monsieur,

Le 1<sup>er</sup> mai 1991, le ministre de l'Environnement du Québec mandatait le Bureau pour mener une enquête préaudience portant sur le sujet en titre. Le rapport d'enquête ayant suggéré la tenue d'une médiation, le ministre nous en confiait le mandat le 4 juillet 1991.

Dans ce dossier, une demande d'audience a été déposée par la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional (SHERNR). Celle-ci désire que soit intégrée une piste cyclable au projet de reconstruction de la route. Le promoteur est le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Initialement, le promoteur a accepté d'étudier la possibilité d'aménager une voie cyclable. Ses analyses l'ont toutefois mené au rejet des deux options proposées soit une piste cyclable et une chaussée désignée. La première, pour des raisons de coûts trop élevés; la seconde, notamment pour des motifs de sécurité.

.../2

Suite à la décision du MTQ, le requérant s'est mis à la recherche d'un promoteur pour son projet afin de partager les coûts de réalisation d'une piste cyclable. L'orientation prise par la SHERNR faisait suite aux propos tenus par le MTQ à l'effet qu'au minimum le projet devait être supporté par un promoteur crédible (d'un point de vue financier) pour que le ministère envisage la possibilité d'une forme de partenariat. De surcroît, le requérant y voyait un moyen éventuel d'obtenir des fonds de la part du MTQ, tel que le prévoyait anciennement un programme de subvention de ce ministère relativement à la construction de pistes cyclables.

Afin de vérifier l'ouverture du MTQ à l'idée de défrayer une partie des coûts du projet si un promoteur acceptait de s'engager pour le reste, la commission a rédigé une proposition pour fins de discussions qu'elle a remise aux parties.

Dans une lettre transmise à la commission le 10 septembre 1991, le MTQ a rejeté cette dernière proposition et a réitéré clairement sa position à l'effet que sa proposition du 8 août était finale.

En dépit de la décision du MTQ, le président de la SHERNR a demandé à la commission un délai, compte tenu des pourparlers en cours avec la MRC de Rouyn-Noranda. Cette dernière a formé un comité de travail pour se pencher sur la problématique de l'implantation d'une piste cyclable dans le secteur de McWatters; ses conclusions sont attendues à la fin de septembre. Les résultats de ce comité orienteraient la décision du requérant dans le dossier.

Sans présumer de l'aboutissement de ces négociations, la commission croit qu'il serait opportun d'accorder un délai. Le mandat de médiation pourrait donc se prolonger jusqu'au 25 octobre pour permettre au requérant, après consultation auprès des groupes et organismes qui y sont associés, de prendre position.

Dans ce contexte, pourriez-vous intervenir auprès du ministre qui, s'il juge la demande acceptable, pourrait reconduire le mandat.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

  
**Johanne Gélinas,**  
Commissaire

JG/sl





SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE DU  
ROUYN-NORANDA RÉGIONAL  
C.P. 341, ROUYN-NORANDA(Qc) J9X 5C3

S.H.E.R.N.R.

Rouyn-Noranda, le 27 août 1991.

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
rue, Sherbrooke Est  
Bureau 3860  
MONTREAL (Québec)

A l'attention de madame Johanne Gélinas, Commissaire

Objet: Aménagement de la route 117 reliant McWatters à Rouyn-Noranda

Chère madame,

Pour faire suite à notre conversation téléphonique de ce jour, nous vous confirmons les points suivants dans le sujet mentionné en titre.

1. Nous avons rencontré le 19 août dernier les maires de la MRC de Rouyn-Noranda. Selon monsieur Dickey, Préfet de la MRC, un comité d'étude sera formé par les maires de McWatters, monsieur Claude Plourde, et de Rouyn-Noranda, monsieur Gilles Cloutier ainsi que le secrétaire de la MRC. Le compte-rendu de ce comité sera donné à prochaine réunion de la MRC au mois de septembre prochain.

2. En date du 26 août nous avons eu notre réunion du conseil d'administration de la Société d'Horticulture et d'Écologie du Rouyn-Noranda Régional. A cet effet, vous trouverez ci-joint un extrait du procès-verbal vous confirmant que nous continuons à procéder dans le dossier sus-mentionné.

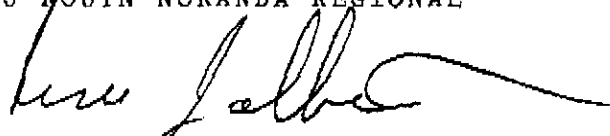
3. Des démarches ont été entreprises auprès de monsieur Marc Lemay qui a contacté Vélo-Québec afin d'aller chercher un appui supplémentaire.

4. Nous avons établi des contacts auprès du Club Cycliste de Rouyn-Noranda qui vous confirmera par lettre leur appui dans ce dossier.

Par conséquent, il est évident qu'il nous sera nécessaire d'avoir un délai supplémentaire d'au moins 30 jours afin de mener à bien les démarches en cours.

Espérant le tout à votre entière satisfaction et vous remerciant à l'avance, veuillez agréer, chère madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

LA SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE  
DU ROUYN-NORANDA RÉGIONAL



René Jalbert, Président

RJ/lm

Pièces jointes



SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE DU  
ROUYN-NORANDA RÉGIONAL  
C.P. 341, ROUYN-NORANDA(Qc) J9X 5C3

S.H.E.R.N.R.

EXTRAIT du procès-verbal de la réunion du Conseil d'administration de la Société d'Horticulture et d'Ecologie du Rouyn-Noranda Régional tenue le 26 août 1991 au local de la Société, à Rouyn-Noranda

---

Sur la proposition de monsieur Russell Robert, secondé par monsieur Réal Lessard, il est résolu que:

"Dans le dossier de l'aménagement de la route 117 reliant McWatters à Rouyn-Noranda, nous avons décidé de continuer à procéder dans les démarches en cours en attendant le résultat de la rencontre avec la MRC de Rouyn-Noranda."

ACCEPTÉ À L'UNANIMITÉ.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "René Jalbert". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

René Jalbert, Président

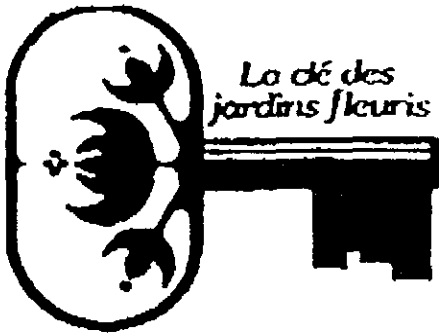




## Annexe 6

### Contre-proposition de la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional





SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE DU  
ROUYN-NORANDA RÉGIONAL  
C.P. 341, ROUYN-NORANDA(QC) J9X 5C3

S.H.E.R.N.R.

Rouyn-Noranda, le 30 septembre 1991.

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
5199, rue Sherbrooke Est, Bureau 3860  
MONTREAL (Québec)  
H1T 3X9

A l'attention de madame Johanne Gélinas, Commissaire

Chère madame,

Dans le dossier de l'aménagement de la route 117 re-  
liant McWatters et Rouyn-Noranda, nous désirons vous informer des  
derniers développements à savoir:

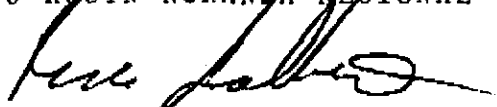
- Que nous acceptons la proposition du MTQ pour ce  
qui est du pavage de l'avenue Larivière à Rouyn-No-  
randa jusqu'au Chemin Paiement à McWatters avec les  
accotements pavés de 3 mètres dans les zones régu-  
lières et de 2 mètres dans les zones de dépassement.

- Notre acceptation a été motivée par le fait que  
LA MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DE ROUYN-NORANDA  
a décidé d'inclure dans ses plans d'urbanisme l'a-  
ménagement des pistes cyclables.

- Que nous obtenions une garantie à l'effet que  
ces conditions seront incluses dans le certificat  
d'autorisation alors nous accepterons de nous reti-  
rer de la demande d'audience.

Espérant le tout à votre entière satisfaction,  
veuillez agréer, chère madame, l'expression de nos sentiments les  
meilleurs.

LA SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE  
DU ROUYN-NORANDA RÉGIONAL

  
René Jalbert, Président

RJ/1m



## Annexe 7

Confirmation du  
ministère du Transports du Québec  
en regard de l'entente finale





Rouyn-Noranda, 7 octobre 1991

Madame Johanne Gélinas  
Commissaire  
Bureau des audiences publiques  
sur l'environnement  
5199, rue Sherbrooke Est  
Bureau 3860  
Montréal (Québec) H1T 3X9

**OBJET: Réaménagement de la Route 117  
de McWatters au contournement de Rouyn-Noranda  
N/D: 20-8085-8506**

---

Madame,

Pour faire suite à votre requête du 3 octobre dernier, la présente est pour confirmer que le ministère des Transports s'engage à inclure dans le présent projet le revêtement en enrobé bitumineux des accotements de la Route 117 soit, du tronçon reliant la fin du quatre (4) voies de la rue Larivière de Rouyn-Noranda jusqu'à l'intersection du chemin du vieux pont Ouest de McWatters (chemin Paiement).

Les largeurs prévues pour le revêtement de ces accotements sont de trois (3) mètres dans les zones régulières et de deux (2) mètres dans les zones de dépassement.

Espérant que les renseignements seront à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

Le directeur régional  
de l'Abitibi-Témiscamingue,

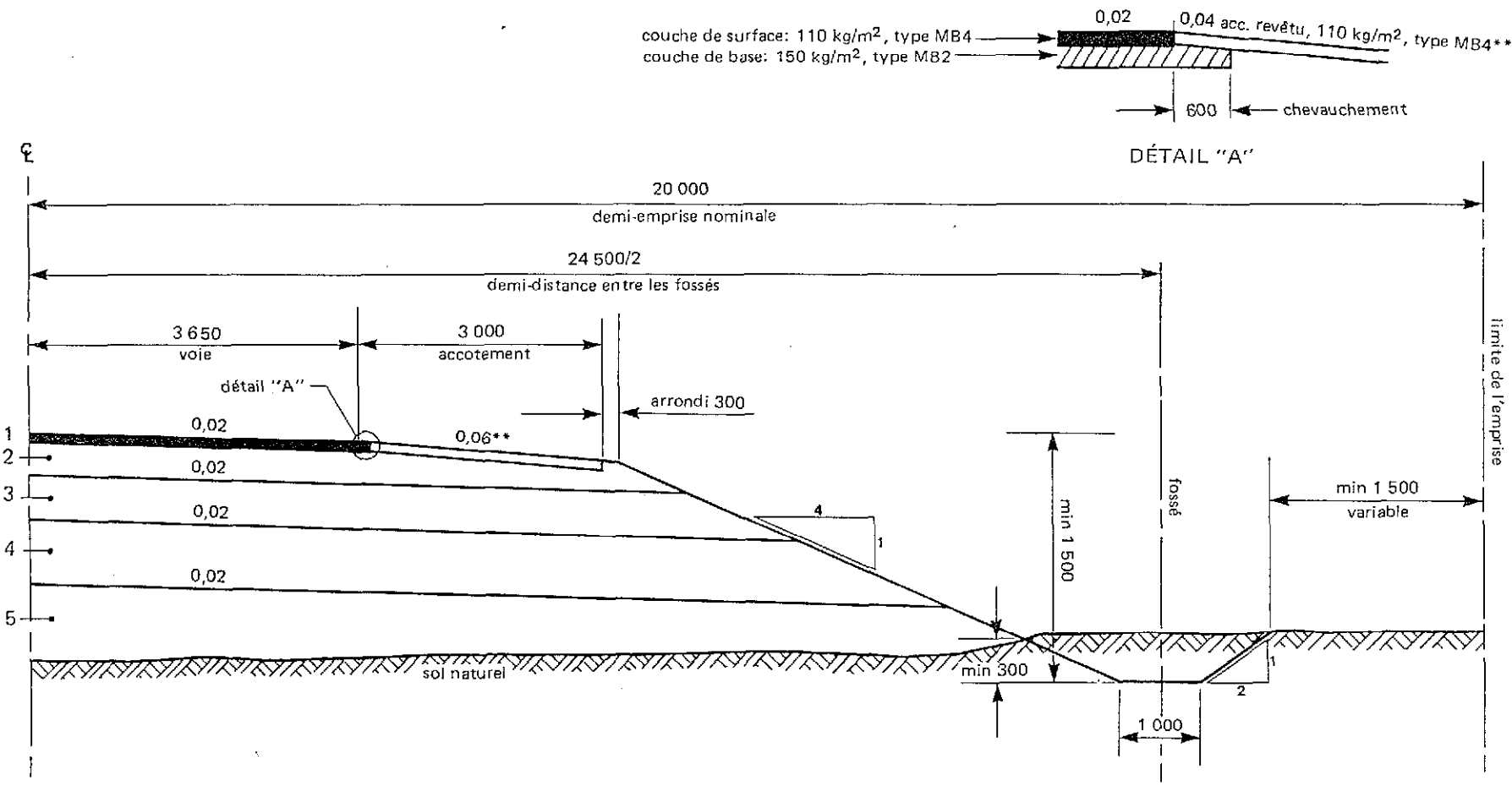
MARIO TURCOTTE, ING.

MT/PF/dr

p.j.

c.c. Monsieur Germain Halley, ing., s.m.a.  
Monsieur Jean-Pierre Barabé, ing., District 85

TYPE B ROUTE PRINCIPALE



couche de surface: 110 kg/m<sup>2</sup>, type MB4  
 couche de base: 150 kg/m<sup>2</sup>, type MB2

0,02 0,04 acc. revêtu, 110 kg/m<sup>2</sup>, type MB4\*\*  
 600 chevauchement

DÉTAIL "A"

20 000 demi-emprise nominale  
 24 500/2 demi-distance entre les fossés  
 3 650 voie  
 3 000 accotement  
 détail "A"  
 0,02 0,06\*\*  
 arrondi 300  
 limite de l'emprise  
 fossé  
 min 1 500 variable  
 min 1 500  
 min 300  
 1 000  
 1  
 2  
 4  
 1  
 1  
 2  
 1  
 2  
 3  
 4  
 5  
 sol naturel

- 1- revêtement en B.B. → 260 kg/m<sup>2</sup> en deux couches (type MB4 et type MB2)
- 2- fondation supérieure → 150 mm densifié; granulat concassé calibre 20-0
- \* 3- fondation inférieure → 225 à 300 mm densifié, granulat concassé calibre 56-0, ou gravier naturel 80-0
- \*\*\* 4- sous-fondation → épaisseur variable, matériau classe A
- 5- remblai → épaisseur variable, matériau classe B

\*selon la qualité du granulat  
 \*\* accotement revêtu si JMA > 3 000 ou pente longitudinale > 7‰ (détail "A")  
 \*\*\*selon l'étude de sol

NOTE: La pente du talus extérieur 1V:4H s'applique en terrain plat pour des remblais ne dépassant pas 2 m de hauteur; quand le terrain est incliné transversalement, elle peut atteindre 1V:2H.

STRUCTURE DE CHAUSSEE SOUPLE  
 ROUTES NUMÉROTÉES EN MILIEU RURAL  
 (TYPE B)

86-05-01

3.3.2.2

D-3302



## Annexe 8

Lettre de désistement du requérant  
au ministre Pierre Paradis

(8 octobre 1991)



Montréal, le 8 octobre 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue Marly, 6e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

**Objet: Réaménagement de la route 117 de McWatters  
au contournement de Rouyn-Noranda**

Monsieur le ministre,

Suite à une médiation entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les requérants d'une demande d'audience publique, la Société d'horticulture et d'écologie du Rouyn-Noranda régional (SHERNR) ainsi que Monsieur René Jalbert, nous tenons à vous informer de la situation suivante.

Cette médiation a mené à un règlement satisfaisant. En effet, nous acceptons la proposition déposée par le MTQ le 8 août dernier, laquelle a fait l'objet d'un engagement clair de la part du ministère le 7 octobre 1991.

.../2

Dans ce contexte, nous retirons notre demande d'audience publique à la condition que les termes de l'entente précisés dans notre lettre du 30 septembre 1991 et acceptés par le MTQ, soient respectés intégralement.

Nous vous remercions, Monsieur le ministre, de l'attention portée à ce dossier et nous vous prions d'accepter nos salutations distinguées.



**René Jalbert, président**

Société d'horticulture et d'écologie  
du Rouyn-Noranda régional  
C.P. 341  
Rouyn-Noranda (Québec)  
J9X 5C3



**René Jalbert**

2830, boul. Watters  
R.R.1  
McWatters (Québec)  
J9X 5B7

c.c. Mme Johanne Gélinas, commissaire  
M. Mario Turcotte, directeur régional, MTQ