

---

---

Direction de la Côte-Nord

**PRÉSENTÉ AU**

**MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS**  
**DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**AVIS DE PROJET**

Construction d'un nouveau tronçon de la route 138  
dans le secteur de Rivière-Pentecôte

Municipalité : Port-Cartier, V  
MRC : Sept-Rivières  
CEP : Duplessis

Projet n° : 154030333

Février 2008

---

---

## **INTRODUCTION**

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222  
Internet : [www.menv.gouv.qc.ca](http://www.menv.gouv.qc.ca)

Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

**1. Initiateur du projet**

<b>Nom :</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>Adresse :</b>	625, boulevard Laflèche, bureau 110 ----- Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
<b>Téléphone :</b>	(418) 295-4765
<b>Télécopieur :</b>	(418) 295-4766
<b>Courriel :</b>	
<b>Responsable du projet :</b>	Daniel Pouliot, ing., directeur
<b>Chargée de projet :</b>	Line Lepage, ing., M. Sc.

**2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)**

Il n'y a pas de consultant mandaté par le promoteur du projet. Il sera déterminé lors de la réception de la directive de la Direction de l'évaluation environnementale du MDDEP.

<b>Nom :</b>	Il sera déterminé plus tard
<b>Adresse :</b>	
<b>Téléphone :</b>	( )
<b>Télécopieur :</b>	( )
<b>Courriel :</b>	
<b>Responsable du projet :</b>	

### **3. Titre du projet**

---

Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte, municipalité de Port-Cartier.

### **4. Objectifs et justification du projet**

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

#### **4.1 Objectifs**

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a pour mission d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport. Les interventions du Ministère visent à maintenir, à développer et à améliorer la qualité du réseau en répondant aux besoins connus, exprimés et justifiés.

Le MTQ assure l'entretien et le développement de la route 138 qui est le seul lien interrégional terrestre reliant toute la Côte-Nord. Le Ministère corrige le tracé de certaines portions de la route qui ne répondent plus aux normes actuelles pour une route nationale. Ces corrections ont pour but de répondre aux objectifs et préoccupations du Ministère qui sont, pour un projet routier, d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.

Le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138, dans le secteur de Rivière-Pentecôte, améliore la sécurité des usagers de la route et la fluidité de la circulation. La route 138 actuelle qui traverse une zone périurbaine est problématique en raison d'une courbe raide qui ne respecte pas les normes actuelles pour une route nationale.

#### **4.2 Justification du projet**

Le projet de construction est situé dans la municipalité de Port-Cartier, dans le secteur du village de Rivière-Pentecôte (annexe 1). Cette portion de route traversant le village comprend une courbe sous-standard et un profil vertical qui ne sont pas sécuritaires pour les usagers.

En effet, un renversement de camion de propane survenu en mai 2007 a forcé la fermeture de la route 138 pendant plus de 24 heures. Dans ce secteur, il n'y a aucun autre contournement possible. La MRC des Sept-Rivières a acheminé une demande au MTQ afin d'apporter une solution aux problèmes de sécurité dans ce secteur.

#### **4.3 Localisation du projet**

Le projet est localisé dans la zone périurbaine du village de Rivière-Pentecôte. Ce secteur est inclus dans le bloc A du canton de Fitzpatrick de la municipalité de Port-Cartier, dans la municipalité régionale de comté (MRC) des Sept-Rivières et dans la circonscription électorale (CEP) de Duplessis. Il se situe à environ 136 km à l'est de Baie-Comeau et à environ 98 km à l'ouest de Sept-Îles.

---

Le segment en question est d'une longueur de 2,3 km. Le début du projet se situe à 2 km au sud du pont de la rivière Pentecôte, soit au (NAD 83) 49° 46' 16.8" lat. N. et 67° 10' 44.2" long. O. et la fin au 49° 47' 36.0" lat. N. et 67° 10' 04.0" long. O. (850 m au nord du pont de la rivière Riverin).

#### 4.4 Caractéristiques routières

L'emprise de la route actuelle a une largeur d'environ 30 m. La chaussée à deux voies contiguës a une largeur de 7,2 m et des accotements d'une largeur de 3 m pavés sur 1,5 m à 2 m.

Le profil de la route est accidenté. Le manque de visibilité compromet la sécurité des usagers de la route. Ces derniers sont parfois surpris par la présence de cette courbe sous-standard dans un secteur où la route rencontre généralement les normes du Ministère.

La courbe sous-standard a un rayon inférieur à la norme minimale de 440 m de rayon pour une route dont la vitesse prescrite est de 90 km/h. Cette courbe problématique, située aux abords du pont de la rivière Riverin, est caractérisée par un rayon de 180 m et par une vitesse sécuritaire recommandée à 55 km/h. Il y a aussi, au sud de la zone périurbaine, une seconde courbe dont le rayon de 424 m se situe légèrement sous la norme recommandée.

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est évalué à 1700 véhicules par jour dont 25 % sont des véhicules lourds.

Le tronçon de la route traverse une zone périurbaine. La présence d'un milieu bâti et de nombreux accès aux résidences et commerces font en sorte que la circulation est composée à la fois d'usagers locaux et d'usagers en transit. Il est possible de rencontrer des usagers circulant à vitesse réduite empruntant soit la route 138 ou les accès secondaires. Également, l'intersection avec une route municipale porte souvent à confusion. L'intersection avec la rue des Pionniers, en forme d'« Y », est localisée dans l'une des courbes problématiques, à moins de 100 m de la rivière. Les usagers en direction est voient à la toute dernière minute les chevrons d'enlèvement distinguant la route 138 du chemin d'accès (annexe 2).

Une étude de sécurité à l'intersection de la route 138 et de la rue des Pionniers, réalisée en 2007 pour le compte du MTQ, démontre que ce tronçon de route n'est pas sécuritaire. À cet endroit, la combinaison d'une courbe de faible rayon et d'une intersection en forme d'« Y » en bordure de la rivière crée une zone accidentogène. Poulin et Robitaille (2007) dénotent la présence d'un seul patron d'accidents dans ce secteur. Le type « perte de contrôle », le plus souvent rencontré, se produit principalement dans la courbe localisée dans la zone périurbaine. Vingt-neuf (29) accidents ont été recensés entre les années 1998 et 2007. La moitié a engendré des blessés (MTQ 2007a, 2007b). Une conduite ou une vitesse imprudente, de l'inattention ou une distraction et parfois la présence de conditions météorologiques défavorables en sont les principales causes.

#### 4.5 Pont de la rivière Riverin

Le pont traversant la rivière Riverin a une largeur carrossable de 7,4 m et des accotements de 0,3 m. De ce fait, il est le pont le plus étroit entre Baie-Comeau et Sept-Îles. Construit en 1956, il nécessite à court et à moyen terme d'importants travaux de réfection.

---

## 5. Propriétés des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

---

De part et d'autre de la route actuelle, les terrains sont en partie de tenure publique et de tenure privée. La portion privée est détenue, soit par des particuliers, par la municipalité ou encore par les compagnies de services publics.

La route actuelle traverse un milieu boisé, mais également la zone périurbaine où le milieu est bâti. Quelques résidences et bâtiments secondaires, des bâtiments commerciaux et municipaux se retrouvent de part et d'autre de cette route. Ainsi, il y a de nombreux accès et des chemins secondaires dans cette portion du tronçon de la route 138. La densité a été évaluée à 24 accès au kilomètre. Actuellement, le MTQ n'est pas propriétaire de l'emprise sur laquelle la route 138 est construite mais il en a la gestion.

## 6. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

---

Le présent projet vise à construire un nouveau tronçon de la route 138 d'au plus 2300 m afin d'éliminer les courbes sous-standards ainsi que les problèmes de profil de la route. Dans tous les cas, ce nouveau tronçon aura une emprise dépassant les 35 m, des voies de 3,7 m de largeur ainsi que des accotements de 3 m dont 1,75 m seront pavés (annexe 3).

Trois variantes ont été élaborées par le MTQ. L'annexe 4 présente ces tracés.

### Option 1 (tracé orange)

Cette variante est la plus rapprochée de la route actuelle. D'une longueur de 1 400 m, elle corrige la courbe aux abords de la rivière Riverin. Un nouvel accès sécuritaire au centre villageois par la rue des Pionniers est prévu. Ce tracé permet de conserver le pont actuel.

Cette option traverse essentiellement un milieu bâti. De ce fait, il faut prévoir l'acquisition de terrains privés, d'une dizaine de bâtiments, dont 5 résidences, et le déplacement des services d'utilités publiques. De nombreux accès privés sont également touchés par ce tracé. La portion située à l'est de la rivière jusqu'à la fin des travaux conserve sensiblement le même axe que la route actuelle.

### Option 2 (tracé bleu)

Cette option, d'une longueur de 2 300 m, contourne la zone périurbaine. Elle corrige la courbe sous-standard aux abords du pont ainsi que celle dans la portion sud du projet et rend conforme le profil vertical de la route. Un nouveau pont et un nouvel accès au village sont prévus.

Traversant principalement des terres boisées de tenures privée et publique, cette option nécessite probablement plus de déboisement et de dynamitage que les deux autres options. La portion sud du tronçon traverse une ancienne piste d'aviation. Comme pour les autres options, le Ministère devra s'entendre avec les autorités responsables et les différents propriétaires pour l'acquisition des terrains et le déplacement des utilités publiques.

Ce tracé semble être le plus intéressant, car il a l'avantage d'éviter le milieu bâti.

### Option 3 (tracé rose)

D'une longueur d'environ 1 500 m, ce tracé corrige la courbe sous-standard aux abords de la rivière et un nouveau pont est construit. Un accès sécuritaire à la rue des Pionniers est aussi prévu.

Cependant, ce tracé ne s'éloigne que quelque peu du milieu bâti. En plus du déplacement d'utilités publiques, des acquisitions de terrains privés et de bâtiments (environ 5 bâtiments) sont requis. Il faut prévoir également des travaux de déboisement et de dynamitage.

## **7. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

---

Dans le cas de l'option 1 et de l'option 3, le tracé conserve sensiblement le même axe que la route actuelle mais ces deux options permettront d'adoucir la courbe dans la zone périurbaine. La plus forte contrainte se retrouve au niveau des terrains privés et d'éventuelles acquisitions entraînées par la réalisation de l'une de ces deux options. Une dizaine de bâtiments, résidences, commerces ou édifices municipaux sont affectés par la réalisation de la première option tandis que ce nombre est de 5 bâtiments touchés pour la troisième option.

Comme ces deux options traversent la zone périurbaine, il est fort probable que les activités quotidiennes des résidents ainsi que la circulation des usagers empruntant la route 138 ou les routes secondaires soient davantage perturbées lors de la réalisation des travaux de construction.

Quand à l'option 2, ce tracé traverse essentiellement un milieu forestier. À première vue, il y a peu de contraintes au niveau de la topographie et il évite le milieu bâti. Au sud de la rivière Riverin, le secteur est généralement plat tandis qu'il est plus ondulé aux abords et au nord de la rivière. Du dynamitage et du déboisement seront nécessaires pour la réalisation de cette option.

---

Suivant la variante qui sera retenue, il faudra implanter la ligne de centre du nouveau tronçon. Il faudra procéder à des sondages géotechniques pour mieux connaître les caractéristiques du sol sous la nouvelle route afin d'adapter la conception.

Le Ministère identifiera les terrains qui seront touchés par l'emprise de la route et s'entendra avec les propriétaires sur les modalités d'acquisition ou de déplacement des bâtiments et aussi des services d'utilités publiques.

Pour la deuxième et troisième option, un nouveau pont sera construit. Cette nouvelle structure pourrait créer une nouvelle zone de perturbation dans la plaine inondable de la rivière Riverin.

## **8. Principaux impacts appréhendés**

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les principales répercussions négatives appréhendées sont celles généralement associées à la construction d'une route. Les inconvénients sont reliés aux déplacements de la machinerie lourde et du camionnage, du ralentissement de la circulation, du bruit, de la poussière, du dynamitage, etc. Toutefois, ce sont des répercussions temporaires échelonnées sur la période de construction du nouveau tronçon.

L'acquisition ou la relocalisation des résidences et des autres bâtiments peut être considérée comme un impact négatif pour les occupants du milieu.

Selon l'option choisie, il y aura construction du nouveau pont et il pourrait se créer une nouvelle zone de perturbation en plaine inondable.

Parmi les répercussions positives engendrées par ce projet, mentionnons la correction des courbes et du profil vertical de la route 138 ainsi que la construction d'un nouvel accès au centre villageois. Dans un même ordre d'idée, les accès aux différents terrains privés seront aménagés de façon à faciliter l'accès sécuritaire à la route 138. De plus, l'option 2 améliore la quiétude des résidents en éloignant la circulation rapide du centre du village.

Le principal avantage sera de rendre la route plus sécuritaire en répondant aux normes actuelles du Ministère.

## **9. Calendrier de réalisation du projet**

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

L'échéancier prévu est le suivant :

Dépôt de l'Avis de projet :	février 2008
Appels d'offres pour l'étude d'impact :	avril 2008

Dépôt de l'étude d'impact au MDDEP :	mai 2009
Avis de recevabilité du MDDEP (DÉE) :	décembre 2009
Présentation publique (BAPE) :	février 2010
Émission du décret (CAR) :	octobre 2010
Plans et devis finaux :	mars 2011
Déboisement et Certificat d'autorisation (CAC) :	automne 2011
Début des travaux :	printemps-été 2012
Fin des travaux :	automne 2013

## 10. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

---

Une fois le tracé optimal construit, les objectifs initiaux fixés par le Ministère auront été atteints. Aucune phase ultérieure ou aucun projet connexe qui se rattache au présent projet n'est prévu à la programmation du MTQ.

## 11. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

---

La consultation publique consiste à présenter l'état d'avancement de l'étude d'impact aux élus municipaux et régionaux d'abord, puis au public et aux organismes locaux et personnes impliquées dans les divers aspects de la gestion du territoire. Ces deux présentations exposent les raisons d'être du projet et l'analyse comparative des options, explique l'option optimale, les impacts anticipés et, sommairement, les mesures d'atténuation. Les commentaires et demandes des participants à cette consultation seront intégrés à l'étude d'impact.

## 12. Référence

Liste de documents en référence.

---

MTQ 2007a. Relevés des accidents sur la route 138 dans le secteur Rivière-Pentecôte. Données à l'interne entre les années 1998 et 2002 et 2002 à juin 2007.

MTQ 2007b. Correction de courbes et profils près de la rivière Riverin. Point de contrôle 1B de l'étude d'opportunité 03-06. Présentation Power Point préparée par D. Déry-Chamberland et A. Bernatchez. Automne 2007.

---

Poulin, F. et Robitaille, M. 2007. Rivière-Pentecôte. Rapport Final. Projet N° Q105137. Étude de sécurité à l'intersection de la route 138 et de la rue des Pionniers à Port-Cartier, secteur Rivière-Pentecôte. Document préparé par Genivar pour le compte du MTQ. Québec. 45 pages.

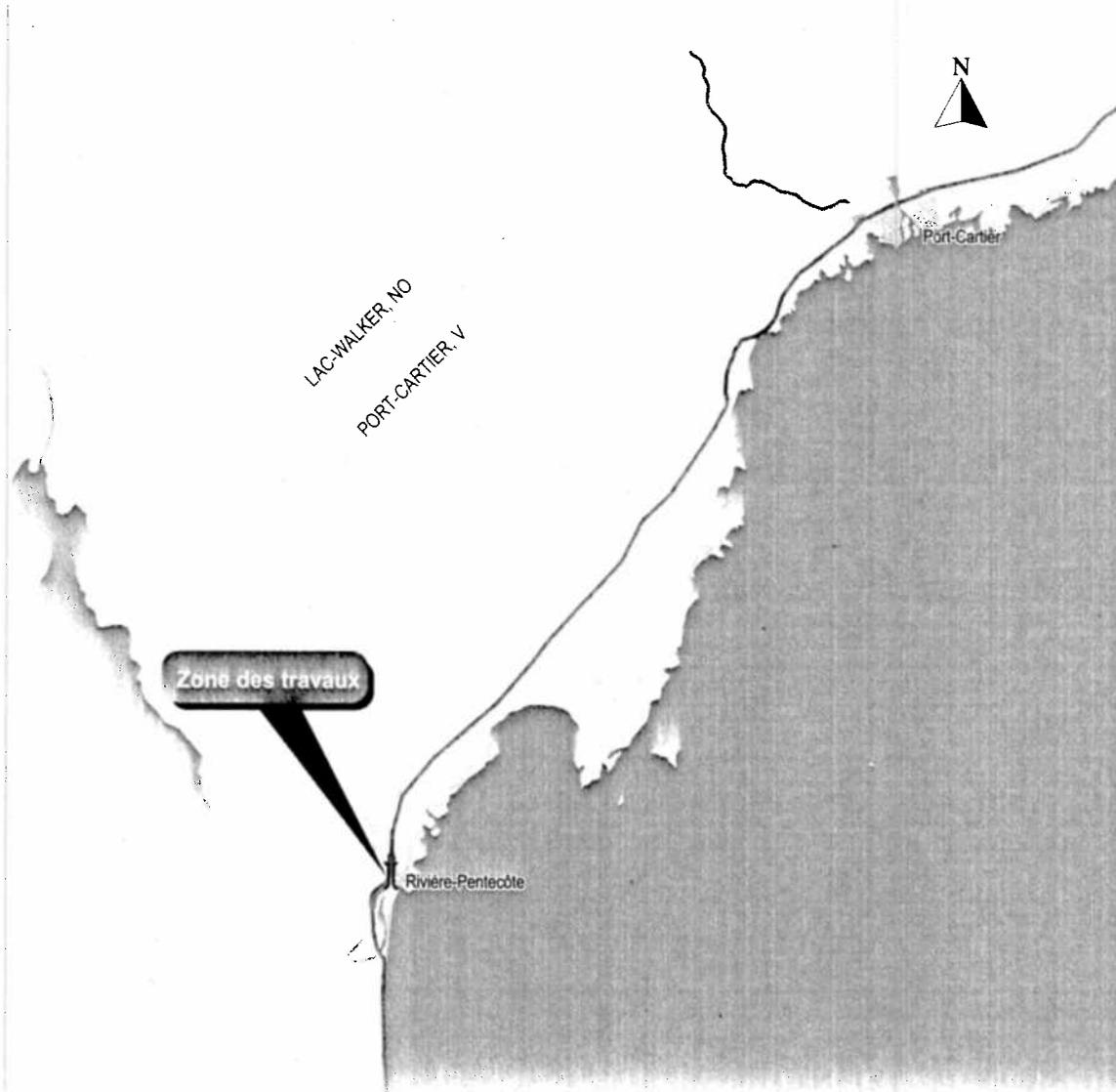
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Préparé par Natalie Fantin  
Natalie Fantin, biol., M. Sc.  
Ministère des Transports  
Direction de la Côte-Nord

Signé le 08-02-09 par Daniel Pouliot  
Daniel Pouliot, ing., directeur  
Ministère des Transports  
Direction de la Côte-Nord

---

## PLAN DE LOCALISATION



No Dossier  
Structure

P-06902

Chaînage

Pont 138-93-401 ch. 10+255  
Travaux 1138-93-401 ch. 8+777 à 11+120

Municipalité

Port-Cartier, V

Service des inventaires et du Plan

Préparé par: Rina Gagné

Dir: 6700

C.S.: 6707

Date: 15 novembre 2007

M:\Cartes Thématiques\Plan de localisation structure (V-2878)\P-06902  
V-2878

Page



Annexe 2 : Photo basse altitude de l'intersection de la route 138 et de la route municipale dans le village de Rivière-Pentecôte

Tome	I
Chapitre	5
Numéro	002
Date	2005 06 15

**DESSIN NORMALISÉ**

---

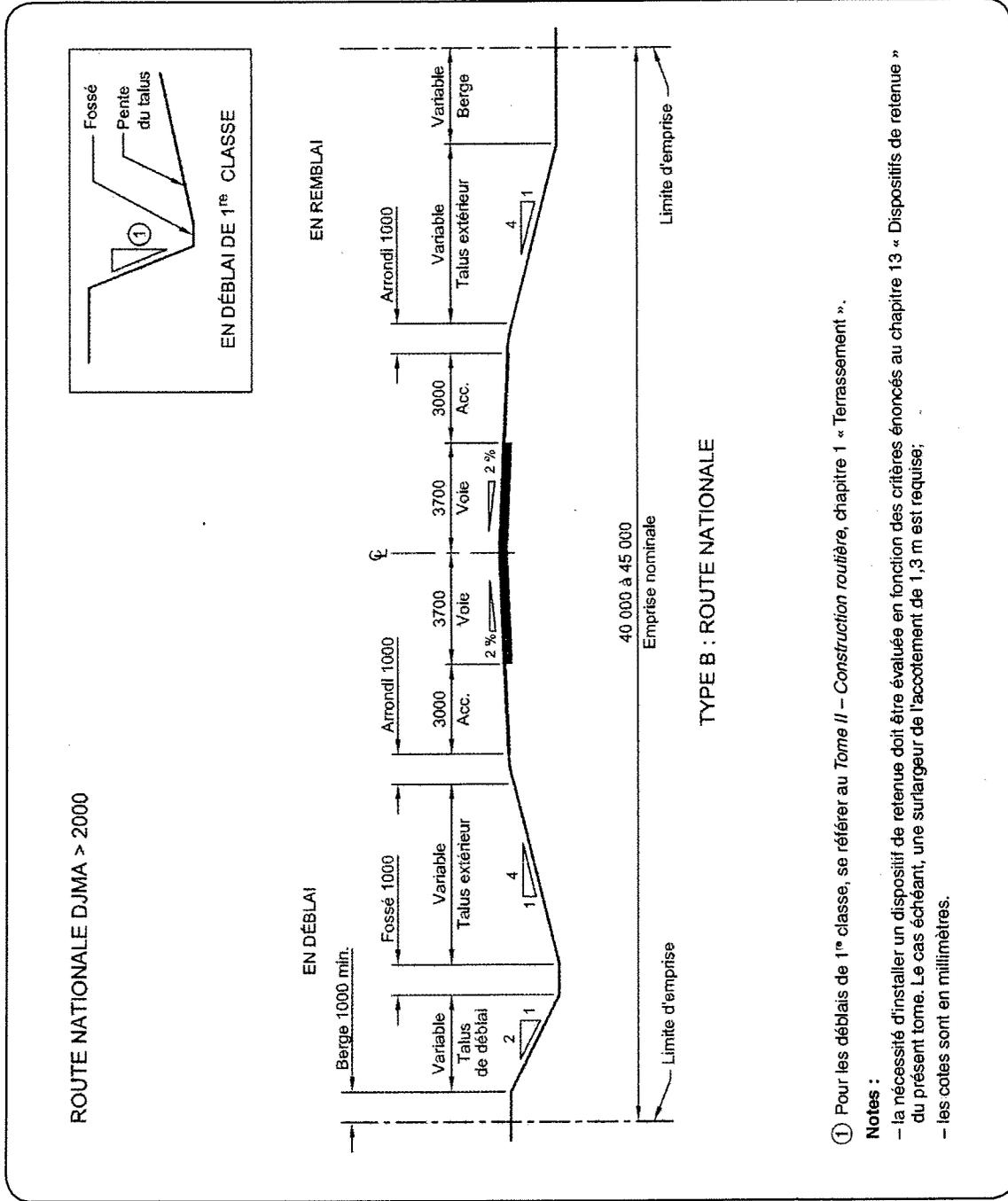
**PROFIL EN TRAVERS EN MILIEU RURAL (TYPE B)**

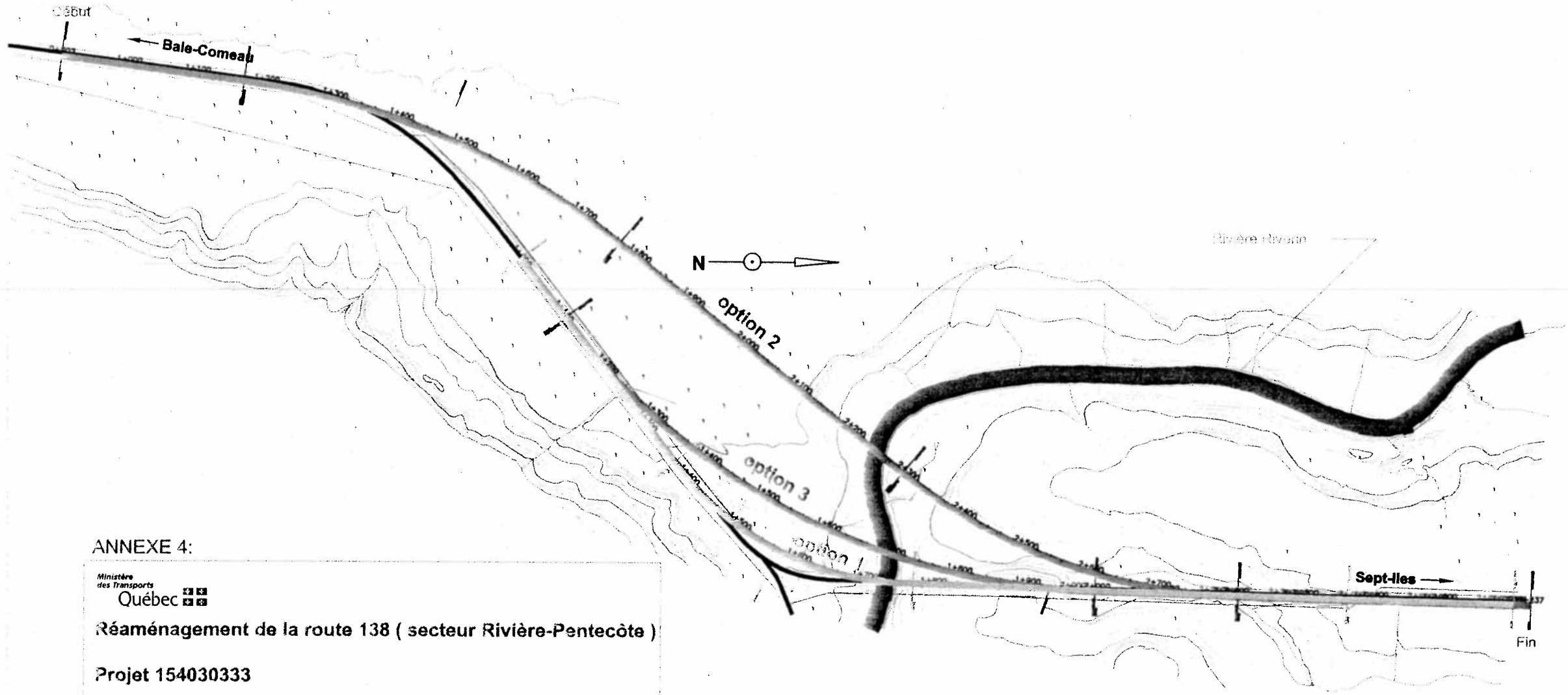
Autorisé pour publication par :  
Sous-ministre adjointe  
Direction générale des  
infrastructures et des technologies

*AM Lederc*  
Anne-Marie Lederc, Ing., M. Ing.



**NORME**





ANNEXE 4:

Ministère  
des Transports  
Québec

Réaménagement de la route 138 ( secteur Rivière-Pentecôte )

Projet 154030333

Échelle: 1:5000

Légende:

-  existant
-  option 1
-  option 2
-  option 3