



Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord



Étude d'impact sur l'environnement

Résumé



Référence MTQ : Dossier 6703-08-AC01 - Projet : 154030333
Juin 2011

Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord

Étude d'impact sur l'environnement

Résumé

Référence MTQ : Dossier 6703-08-AC01 – Projet : 154030333
Référence AECOM Tecsalt Inc. : 05-17353

Juin 2011

Référence : Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2011. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement*. Résumé préparé par AECOM Tecsalt Inc. 43 p.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	RAISON D'ÊTRE DU PROJET	3
2.1	PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES AU NIVEAU DE LA GÉOMÉTRIE DE LA ROUTE.....	3
	2.1.1 <i>Section transversale de la route</i>	3
	2.1.2 <i>Courbes</i>	4
	2.1.3 <i>Comportement de la chaussée</i>	9
	2.1.4 <i>Pont sur la rivière Riverin</i>	10
2.2	PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES AU NIVEAU DE LA CIRCULATION ET DES ACCIDENTS	10
	2.2.1 <i>Vitesse</i>	10
	2.2.2 <i>Signalisation et visibilité</i>	10
	2.2.3 <i>Analyse des accidents</i>	12
2.3	SOLUTIONS POUR L'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 138	13
	2.3.1 <i>Solutions ponctuelles</i>	13
	2.3.2 <i>Solutions permanentes</i>	14
3	ZONE D'ÉTUDE	17
4	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	23
4.1	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	23
4.2	ENJEUX SOCIAUX.....	24
5	DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE	27
6	IMPACTS DU PROJET RETENU ET MESURES D'ATTÉNUATION	33
6.1	MILIEU NATUREL.....	34
	6.1.1 <i>Végétation riveraine et milieux humides</i>	34
	6.1.2 <i>Sols</i>	34
	6.1.3 <i>Qualité des eaux</i>	35
	6.1.4 <i>Végétation terrestre</i>	35
	6.1.5 <i>Faune terrestre</i>	35
6.2	MILIEU HUMAIN	36
	6.2.1 <i>Terrains et bâtiments</i>	36
	6.2.2 <i>Activités récréotouristiques</i>	36
	6.2.3 <i>Qualité de l'air</i>	37
	6.2.4 <i>Niveaux sonores</i>	37
	6.2.5 <i>Sécurité routière</i>	37
	6.2.6 <i>Paysage</i>	37
	6.2.7 <i>Activités économiques</i>	38
7	CALENDRIER ET COÛTS DE RÉALISATION	39
8	CONCLUSION	41
9	RÉFÉRENCES	43

TABLE DES MATIÈRES (suite)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Courbes de la route 138 non conformes dans le secteur de Rivière-Pentecôte	4
Tableau 2 :	Sommaire des causes contribuant aux accidents	13
Tableau 3 :	Sommaire des avantages et inconvénients des trois options.....	31

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Caractéristiques du profil de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte et normes du MTQ en matière de route nationale en milieu rural (gabarit de type B)	4
Figure 2 :	Plan de localisation	5
Figure 3 :	Localisation des courbes horizontales sous-standards et des courbes verticales hors-norme	7
Figure 4 :	Intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers	11
Figure 5 :	Présentation des trois options de tracé	15
Figure 6 :	Localisation des zones d'étude	19
Figure 7 :	Zone d'étude locale	21
Figure 8 :	Projet retenu.....	29

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 :	Visibilité inadéquate pour les usagers afin d'accéder à la route 138 dans ce secteur.....	11
-----------	--	----

1 INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) assure l'entretien et le développement de la route 138. Il corrige également le tracé de certaines portions de cette route qui ne répondent plus aux normes actuelles pour une route nationale. Ainsi, le Ministère projette de construire un nouveau tronçon de cette route dans le secteur de Rivière-Pentecôte, dans la municipalité de Port-Cartier. Ces corrections ont pour but de répondre aux objectifs et aux préoccupations du Ministère qui sont, pour un projet routier, d'assurer la sécurité des usagers de la route et la fluidité de la circulation.

Ce document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement relative à ce projet (MTQ, 2010). Ce projet nécessite la réalisation d'une telle étude et ce, quelle que soit l'option choisie, car il concerne, dans tous les cas, la construction d'une route sur une longueur de plus de 1 km, dont l'emprise aura une largeur moyenne de plus de 35 m. Le projet est donc assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9) qui résulte de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, a.31.1). L'obtention de l'autorisation de réalisation du projet, délivrée par le Conseil des ministres, est par ailleurs assujéti à la réalisation d'une étude de ce type.

Réalisée en conformité avec la directive 3211-05-440 émise en février 2008 à cet effet par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, avec la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, mais aussi avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, cette étude poursuit deux objectifs principaux. Elle cherche, dans un premier temps, à évaluer la solution la plus efficace pour la construction du nouveau tronçon de la route 138 en tenant compte des contraintes techniques, environnementales et économiques. Par la suite, l'objectif est d'identifier les impacts du projet sur l'environnement. Des mesures d'atténuation et de compensation sont alors élaborées pour chacune des composantes touchées afin de minimiser l'impact global du projet.

L'étude d'impact est ensuite soumise à la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour questions et commentaires. Les réponses à ces derniers sont ensuite énoncées dans un document spécifique associé à l'étude d'impact, nommé « addenda ».

2 RAISON D'ÊTRE DU PROJET

En 1999, une étude de sécurité réalisée par le MTQ pour la période de janvier 1990 à décembre 1998 a démontré qu'une portion de la route 138 traversant la zone périurbaine du secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier n'est pas sécuritaire (MTQ, 1999). Plus particulièrement, une courbe localisée à la hauteur de l'intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers, aux abords du pont traversant la rivière Riverin, a été jugée problématique (figure 2).

Suite à cette étude, le Ministère a réalisé plusieurs actions concrètes afin de diminuer la fréquence des accidents, comme entre autres le pavage des accotements et l'installation en décembre 2006 d'un panneau à messages variables en direction nord. Malgré ces interventions, les accidents ont continué à se produire dans le secteur. Le 18 mai 2007, un camion-citerne transportant du propane s'est renversé dans la courbe en question, ce qui a occasionné la fermeture de la route 138 pendant plus de 24 heures. Or, dans ce secteur, aucun autre contournement n'est possible; le trafic a donc dû être interrompu pendant ce laps de temps.

La MRC des Sept-Rivières a alors adopté une résolution demandant au Ministère d'apporter une solution permanente aux problèmes de sécurité prévalant à cet endroit. Pour le MTQ, la première étape a consisté à approfondir ses connaissances sur la problématique de sécurité relative à cette intersection. Le Ministère a alors mandaté la firme GENIVAR afin qu'elle établisse un diagnostic précis de la problématique, qu'elle identifie les facteurs causals et qu'elle propose des solutions correctrices. Les résultats de cette analyse sont consignés dans une étude de sécurité réalisée en 2007 pour le compte du Ministère (Poulin et Robitaille, 2007).

2.1 Problématiques soulevées au niveau de la géométrie de la route

2.1.1 Section transversale de la route

L'étude a permis de démontrer que les caractéristiques de la section de la route 138 analysée, en ce qui a trait à la largeur de l'emprise nominale, des voies de circulation ainsi que de l'accotement, sont inférieures aux normes prescrites par le MTQ pour une route nationale en milieu rural (de type B) (figure 1). En effet, la largeur de l'emprise de la section analysée de la route 138 est d'environ 30 m contrairement au 40 à 45 m prescrit par le Ministère. Les voies de circulation mesurent environ 3,1 m de large, tandis que la norme du Ministère fixe leur largeur à 3,7 m. Finalement, les accotements sont d'une largeur comprise entre 2,4 et 3 m, mais devraient être tous de 3 m selon le Ministère.

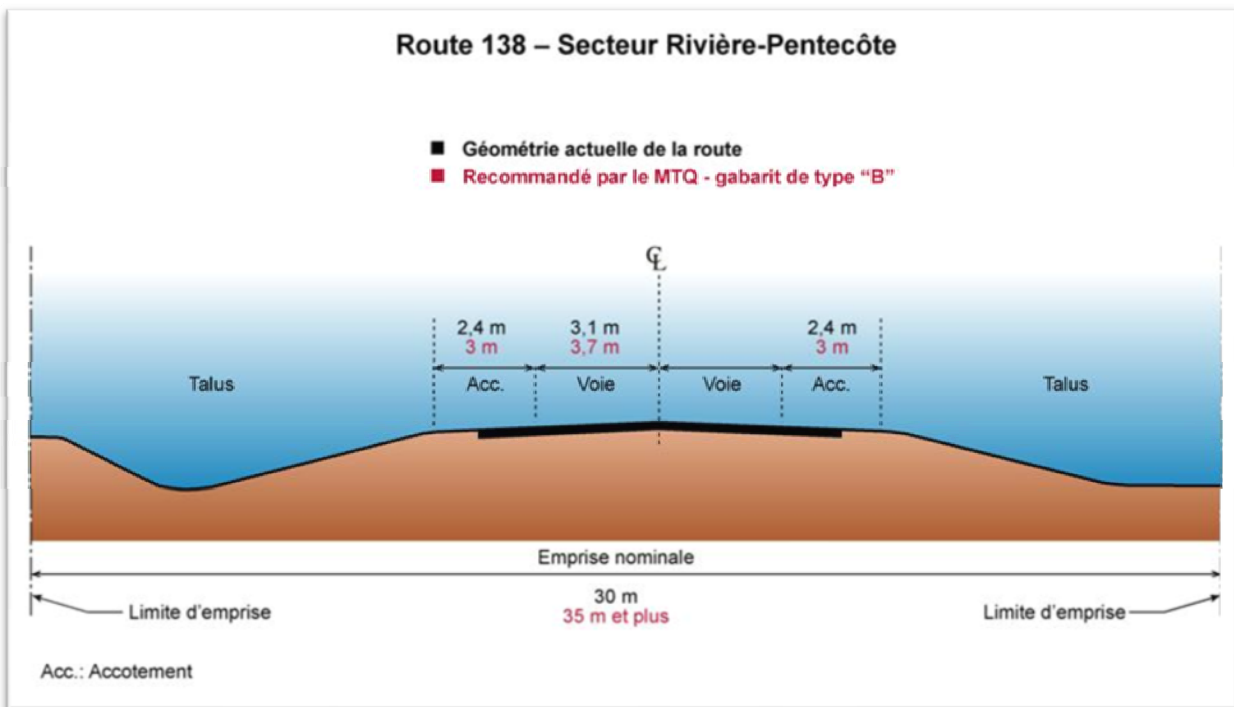


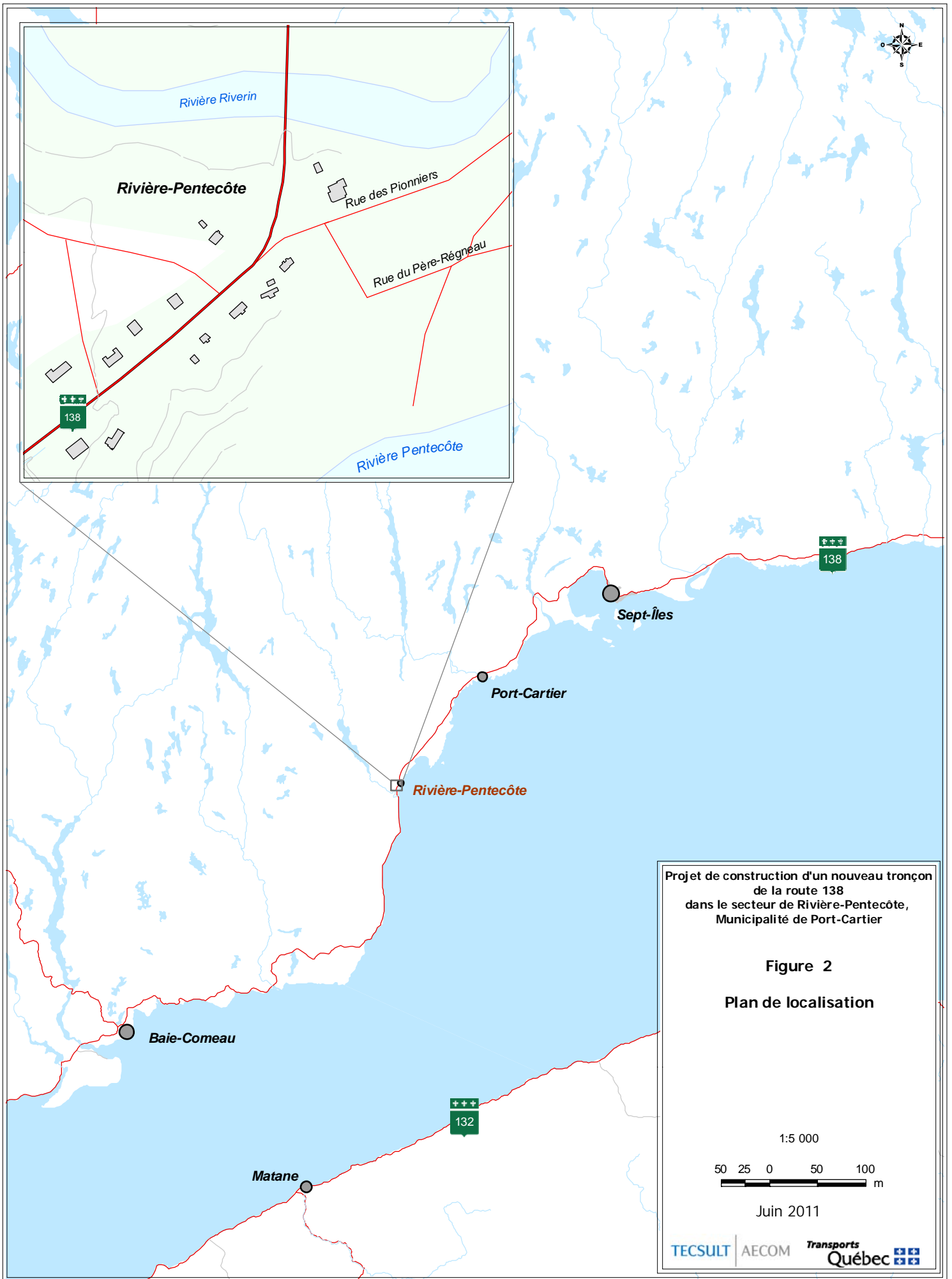
Figure 1 : Caractéristiques du profil de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte et normes du MTQ en matière de route nationale en milieu rural (gabarit de type B)

2.1.2 Courbes

L'analyse des courbes du territoire à l'étude a permis de relever certaines lacunes au niveau de la géométrie des rayons des courbes (courbes horizontales) et des pentes (courbes verticales). En effet, le secteur compte deux courbes dont les rayons sont sous-standards et deux courbes verticales hors-norme. En effet, la courbe située à la hauteur de l'intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers est à la fois non conforme du point de vue horizontal et vertical (CH1 et CV1) (figure 3 et tableau 1).

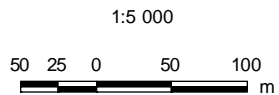
Tableau 1 : Courbes de la route 138 non conformes dans le secteur de Rivière-Pentecôte

Courbe	Caractéristiques actuelles	Normes MTQ
Courbes horizontales		
Courbe horizontale 1 (CH1)	Rayon de 180 m	Rayon de 450 m
Courbe horizontale 2 (CH2)	Rayon de 424 m	Rayon de 450 m
Courbes verticales		
Courbe verticale 1 (CV1)	- 6,5 %	Souhaitable : 4 % Maximum : 7 %
Courbe verticale 3 (CV3)	+ 10 %	Souhaitable : 4% Maximum : 7 %

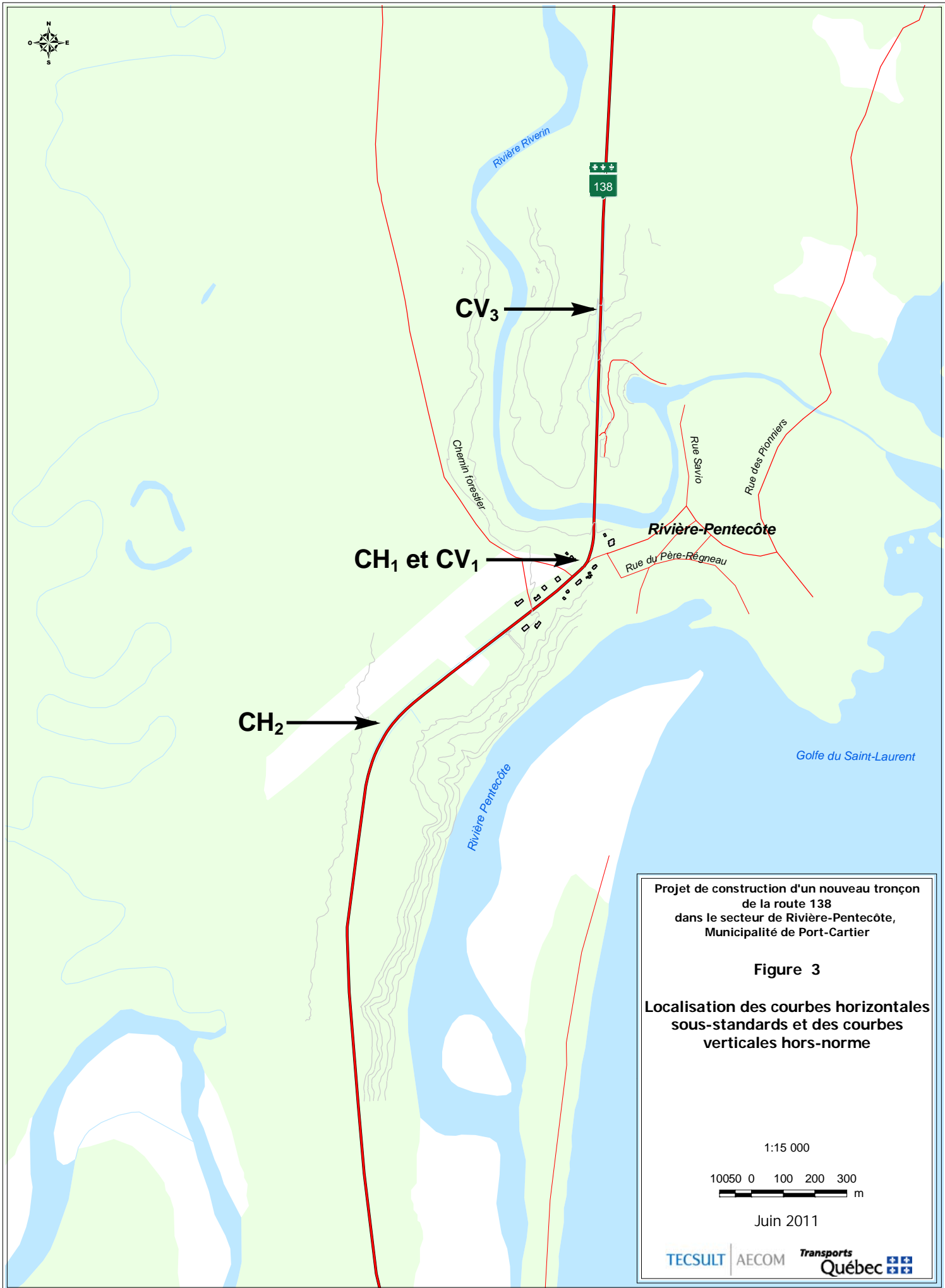


Projet de construction d'un nouveau tronçon
de la route 138
dans le secteur de Rivière-Pentecôte,
Municipalité de Port-Cartier

Figure 2
Plan de localisation



Juin 2011



Projet de construction d'un nouveau tronçon
de la route 138
dans le secteur de Rivière-Pentecôte,
Municipalité de Port-Cartier

Figure 3

**Localisation des courbes horizontales
sous-standard et des courbes
verticales hors-norme**

1:15 000

10050 0 100 200 300
m

Jun 2011

La courbe localisée à la hauteur de l'intersection de la route 138 avec la rue des Pionniers présente un rayon de 180 m au lieu d'un minimum de 450 m (CH1 sur la figure 3). De plus, selon les normes du Ministère en matière de distance de visibilité d'arrêt, la courbe verticale (- 6,5 %) est trop courte (CV1 sur la figure 3). Les usagers ne bénéficient alors pas de la distance de visibilité requise pour lire adéquatement le rayon de la courbe.

Par ailleurs, considérant le rayon de courbure existant, l'élargissement de la chaussée devrait être de 1,8 m pour combler l'empiètement des véhicules lourds dans les courbes. Or, dans le cas présent, il n'y a pas d'élargissement de la chaussée dans la courbe. En fonction des paramètres existants, l'étude de sécurité (Poulin et Robitaille, 2007) stipule qu'il manque environ 3 m à la largeur de la chaussée dans la courbe.

De plus, aux environs de la courbe, la topographie ne modifie pas les attentes du conducteur, ce qui empêche toute anticipation de changement dans les conditions géométriques de la route. À cela, s'ajoute la présence d'un boisé du côté intérieur de la courbe qui fait en sorte que seule une courte section de la courbe est visible, ce qui amène le conducteur à surévaluer le rayon de la courbe et donc à sous-estimer sa dangerosité. Mentionnons également qu'en direction nord (vers Sept-Îles), il est impossible pour le conducteur de voir la largeur restreinte du pont de la rivière Riverin localisé à la sortie de cette courbe.

Deux autres courbes du secteur présentent des caractéristiques inférieures aux normes. L'une d'entre elles, identifiée sous la mention CH2 sur la figure 3, est située au sud de la zone périurbaine et présente un rayon (courbe horizontale) inférieur à la norme recommandée de 450 m. La différence est néanmoins légère puisque son rayon est de 424 m.

La dernière courbe à présenter un manquement aux normes est située au nord du pont. La courbe verticale (pente) y est hors-norme. L'endroit est en effet caractérisé par une courbe convexe (+ 10 %) qui diminue de beaucoup la distance de visibilité. Cette courbe est identifiée sous la mention CV3 sur la figure 3.

2.1.3 Comportement de la chaussée

Le secteur au sud de la rivière est caractérisé par la présence de sable graveleux, et le comportement de la chaussée est bon. Au nord de la rivière, les sondages ont révélé la présence de sable silteux sur une plus grande épaisseur dans certains secteurs, ce qui induirait plus ou moins un bon comportement de la chaussée. Le sable silteux, qui gonfle de façon assez uniforme, ainsi que le manque d'appui latéral et l'affaissement des côtés de la route sont probablement en cause (MTQ, 2007).

2.1.4 Pont sur la rivière Riverin

Construit en 1956, le pont permettant de traverser la rivière Riverin est une structure à poutres en béton armé d'une longueur de 70 m. Sa largeur carrossable est de 7,4 m et la largeur de ses accotements est de 0,3 m. D'ailleurs, il est le pont le plus étroit entre Baie-Comeau et Sept-Îles. Cette structure nécessite, à court et moyen termes, d'importants travaux de réfection.

2.2 **Problématiques soulevées au niveau de la circulation et des accidents**

2.2.1 Vitesse

Dans le secteur étudié, la présence du milieu bâti et de nombreux accès aux résidences et commerces du secteur fait en sorte que la circulation est composée à la fois d'usagers locaux pouvant circuler à vitesse réduite et d'usagers en transit.

La vitesse affichée sur la route 138 est généralement de 90 km/h. Pour le franchissement de la courbe localisée à la hauteur de l'intersection en « Y » avec la rue des Pionniers, la vitesse affichée est de 55 km/h. Selon Poulin et Robitaille (2007), lors du franchissement de cette courbe, plus de 15 % des usagers excèdent la vitesse recommandée. Dans le cas des automobilistes, la vitesse se situe en moyenne à 80,6 km/h, tandis que pour les camionneurs, elle est de 76,8 km/h. Il s'avère en fait que les usagers n'acceptent de diminuer leur vitesse que de seulement 25 km/h en direction sud et de 10 km/h en direction nord pour négocier cette courbe.

De plus, le carrefour entre la route 138 et la rue des Pionniers est éclairé, mais ne possède pas de voies auxiliaires pour accommoder les manœuvres de virage. La rue des Pionniers est une route urbaine locale de deux voies contiguës à double sens de circulation où la vitesse prescrite est de 50 km/h.

2.2.2 Signalisation et visibilité

Au niveau de la signalisation, la configuration en « Y » du carrefour entre la route 138 et la rue des Pionniers, du fait de son ouverture d'accès de plus de 60 m sur la route principale, empêche l'installation efficace d'une signalisation de danger délimitant la courbe.

La visibilité offerte aux conducteurs est insuffisante pour percevoir le rayon serré de la courbe et ainsi anticiper la dangerosité de celle-ci. De plus, la localisation de la rue des Pionniers au début de la courbe donne l'impression que la route 138 continue tout droit, ce qui présente un risque supplémentaire de confusion pour un usager qui n'est pas familier avec le secteur (figure 4).



Figure 4 : Intersection entre la route 138 et la rue des Pionniers

Enfin, mentionnons que les usagers de sept bâtiments situés aux abords de la route 138 entre la Caisse populaire (no civique 4359) et le no civique 4381 ne disposent pas de la visibilité adéquate pour manœuvrer de façon sécuritaire lorsqu'ils veulent accéder à cette portion de la route 138, en particulier sur l'approche nord (photo 1).

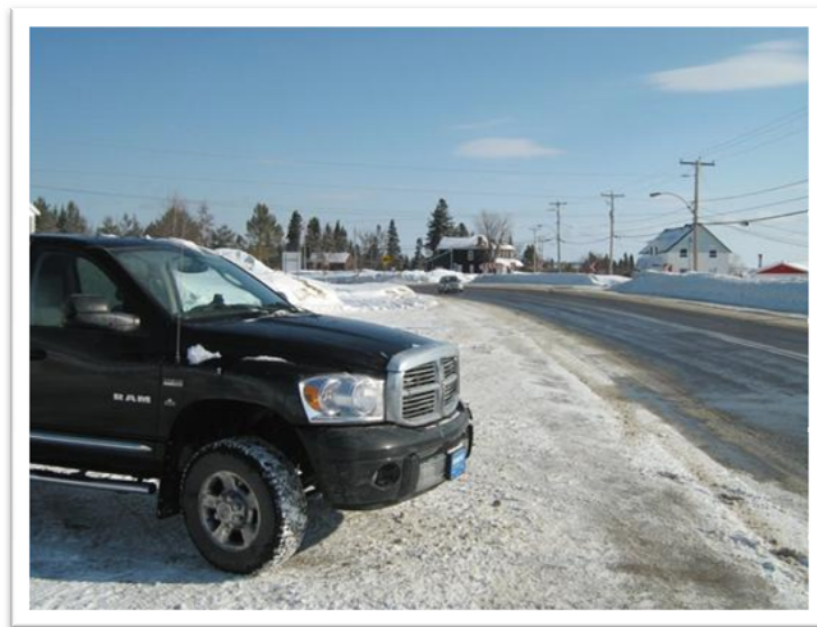


Photo 1 : Visibilité inadéquate pour les usagers afin d'accéder à la route 138 dans ce secteur

2.2.3 Analyse des accidents

Pour la période débutant le 1^{er} janvier 1990 et se terminant le 1^{er} juillet 2008, le nombre d'accidents enregistrés sur le site considéré atteint 65, tandis que le nombre moyen d'accidents est de 3,5 accidents par année (MTQ, 2008).

Durant la période concernée, la majorité des accidents (36/55,4 %) ont entraîné des dommages matériels seulement. Vingt-trois (35,4 %) ont entraîné des blessures légères, 6 (9,2 %) des blessures graves, mais aucun n'a été mortel. Les proportions d'accidents avec des blessés légers et graves sont donc supérieures aux moyennes provinciales qui sont respectivement de 17,2 % et 4,9 %.

Les accidents ont presque tous eu lieu le jour (86 %) et, pour la plupart d'entre eux, alors que la surface était sèche (40 %) et le temps clair (42 %). Cependant, 28 % des accidents ont eu lieu lorsque la surface était mouillée et 26 % lors d'épisodes de neige ou de grêle.

Une majorité d'entre eux (51 %) sont des pertes de contrôle. L'étude de sécurité (Poulin et Robitaille, 2007) mentionne d'ailleurs qu'il existe un seul patron d'accident dans ce secteur, soit le type « perte de contrôle », et ajoute que ce type d'accident se produit principalement dans la courbe localisée à la hauteur de l'intersection avec la rue des Pionniers.

Mentionnons qu'entre le 1^{er} juillet 2008 et le 1^{er} janvier 2010 deux autres accidents de type « perte de contrôle » sont survenus dans le secteur étudié, causant que des dommages matériels.

L'analyse des taux d'accidents pour le tronçon de la route 138 à l'étude révèle que le site est plus accidentogène qu'ailleurs. D'ailleurs, les statistiques du Ministère révèlent qu'il est l'un des plus accidentogènes du territoire de la Direction de la Côte-Nord du MTQ.

Sommaire des causes des accidents

Un sommaire des causes susceptibles de contribuer aux pertes de contrôle dans le secteur périurbain de Rivière-Pentecôte est présenté au tableau 2.

Tableau 2 : Sommaire des causes contribuant aux accidents

Vitesse excessive sur l'approche
<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse recommandée : 55 km/h.
Conception géométrique inadéquate
<ul style="list-style-type: none"> • Courbe non conforme aux normes du MTQ.
Signalisation et délimitation inadéquates
<ul style="list-style-type: none"> • La signalisation de danger délimitant la courbe ne peut pas être installée efficacement du fait de la présence et de l'envergure du carrefour avec la rue des Pionniers. • La forme en « Y » du carrefour empêche l'installation de chevrons pour délimiter la courbe.
Visibilité inadéquate et attentes du conducteur
<ul style="list-style-type: none"> • La visibilité offerte aux conducteurs est insuffisante pour anticiper les conditions de cette courbe. • Le site surprend les usagers qui ne s'attendent pas à une courbe aussi serrée dans ce secteur.
Largeur de la chaussée inadéquate
<ul style="list-style-type: none"> • Dans la courbe, la largeur de la chaussée ne permet pas le croisement sécuritaire des véhicules lourds.

2.3 Solutions pour l'amélioration de la route 138

Ainsi, en l'absence d'intervention pour réduire, voire éliminer les facteurs contributifs aux accidents, le secteur continuera alors de comporter certaines lacunes sécuritaires pour les usagers de la route 138.

Le Ministère juge nécessaire d'intervenir sur cette section de route afin d'améliorer le seul lien interrégional terrestre dans la région pour qu'il offre de bonnes conditions de circulation et de sécurité, d'autant plus qu'aucun contournement n'est possible dans le secteur.

Afin d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité, il convient de réaménager le tracé pour le rapprocher des normes du Ministère. Pour ce faire, plusieurs solutions ont été mises de l'avant. Elles sont présentées ci-dessous.

2.3.1 Solutions ponctuelles

À la suite de l'étude de sécurité (Robitaille et Poulin, 2007), certains travaux ont été effectués par le MTQ à l'automne 2007 afin d'améliorer le tronçon problématique. Ainsi :

- les accotements ont été élargis et pavés;
- le devers (pente transversale de la route) a été augmenté à 8 %;
- un nouveau marquage a été mis en place;
- la signalisation a été améliorée.

2.3.2 Solutions permanentes

Outre ces travaux, le Ministère souhaitait aller plus loin en considérant des solutions qui, d'une part, consistent à construire un nouveau tronçon de route de sorte que cette portion de la route 138 soit entièrement conforme aux normes et, d'autre part, permettent d'apporter des améliorations à la traversée de la rivière Riverin vu le besoin confirmé de réparations importantes à moyen terme.

Le Ministère a alors élaboré un projet qui consiste à construire un nouveau tronçon de la route 138 pour éliminer toutes les problématiques. Trois options ont été élaborées (figure 5) et, dans tous les cas, le nouveau tronçon a 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 sont pavés (profil de type B; figure 1). Une des options consiste à améliorer le pont actuel, tandis que les deux autres prévoient qu'une nouvelle structure soit érigée.

La première option est la plus rapprochée de la route actuelle. Longue de 1 400 m, elle corrige la courbe aux abords de la rivière Riverin. Un nouvel accès au centre villageois par la rue des Pionniers est prévu. Ce tracé permet de conserver le pont actuel qui fera l'objet de travaux d'amélioration et sera élargi.

L'option 2, d'une longueur de 1 930 m, contourne la zone périurbaine, ce qui permet de corriger la courbe sous-standard aux abords du pont ainsi que celle dans la portion sud du projet, et de rendre conforme le profil vertical de la route. Un nouveau pont et un nouvel accès au village sont prévus.

Enfin, l'option 3, d'une longueur d'environ 1 500 m, corrige la courbe sous-standard aux abords de la rivière, et un nouveau pont est également construit. Un accès sécuritaire à la rue des Pionniers est également prévu.

Les trois options ont fait l'objet d'une analyse comparative lors de l'étude d'impact qui a abouti au choix de l'option optimale, soit l'option 2 (figure 5). Cette dernière sera détaillée au chapitre 5. Au préalable, le chapitre 3 présente et délimite les zones d'étude, et le chapitre 4 décrit les composantes des milieux naturel et humain dans lesquels s'insère le projet.

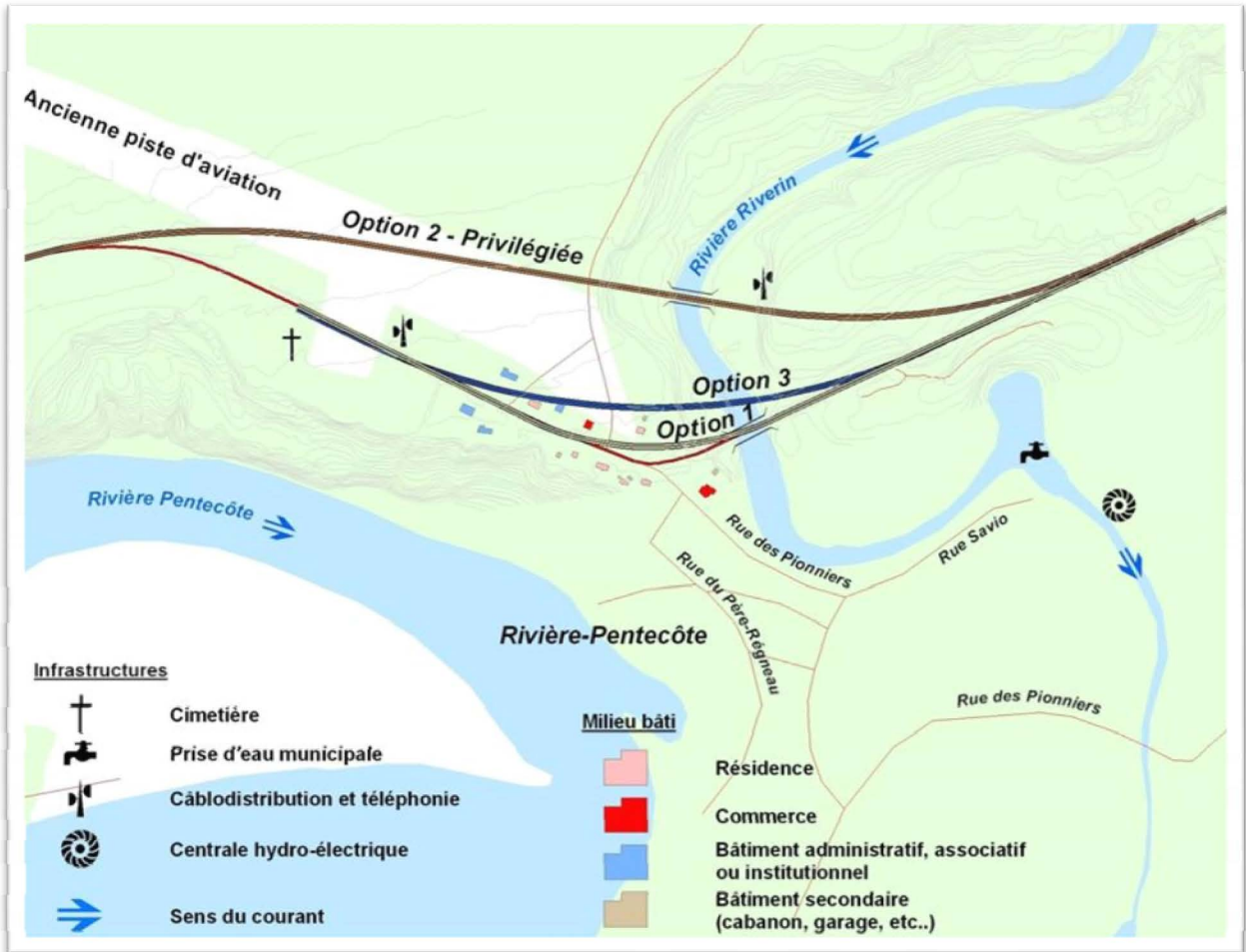


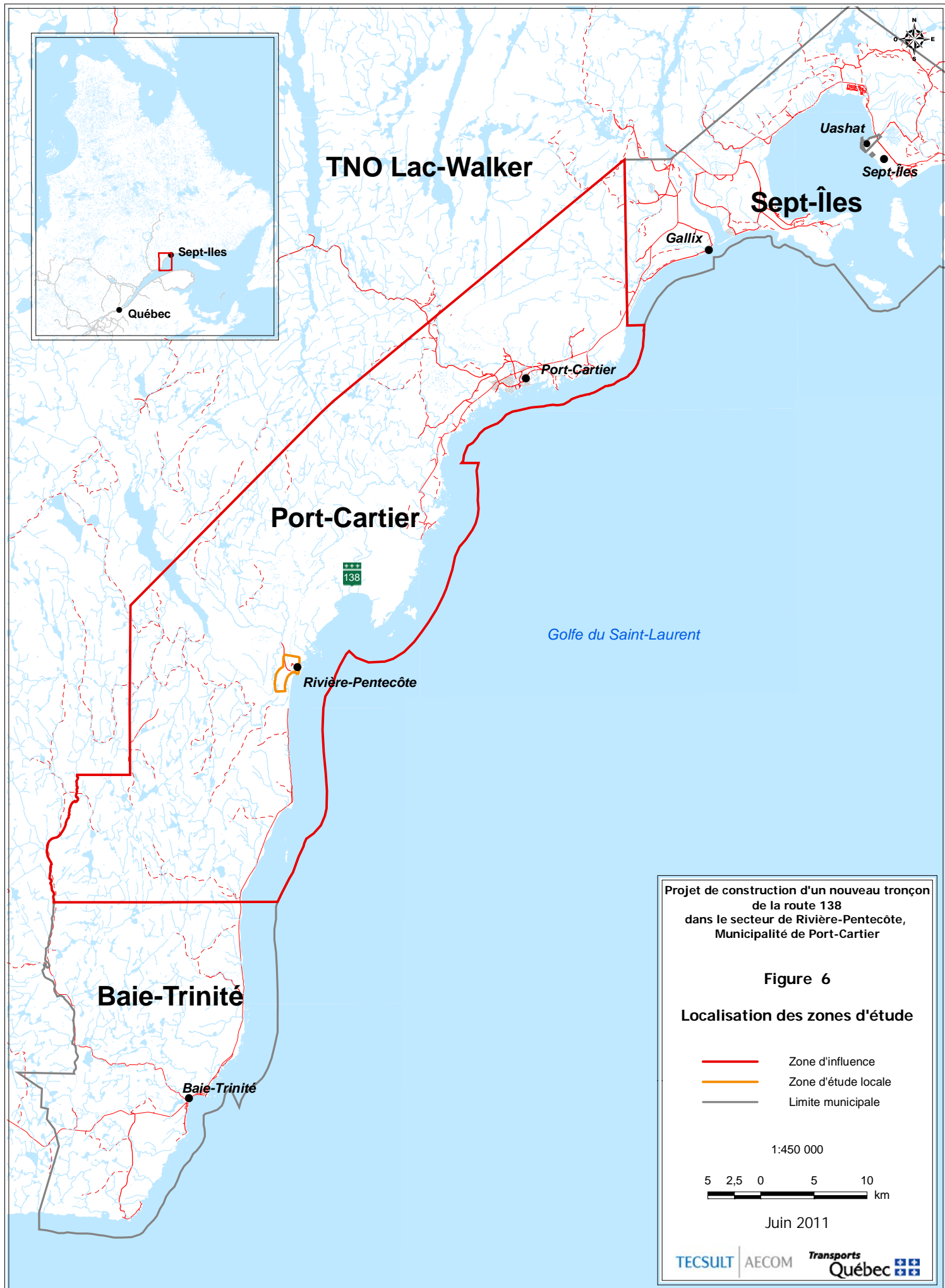
Figure 5 : Présentation des trois options de tracé

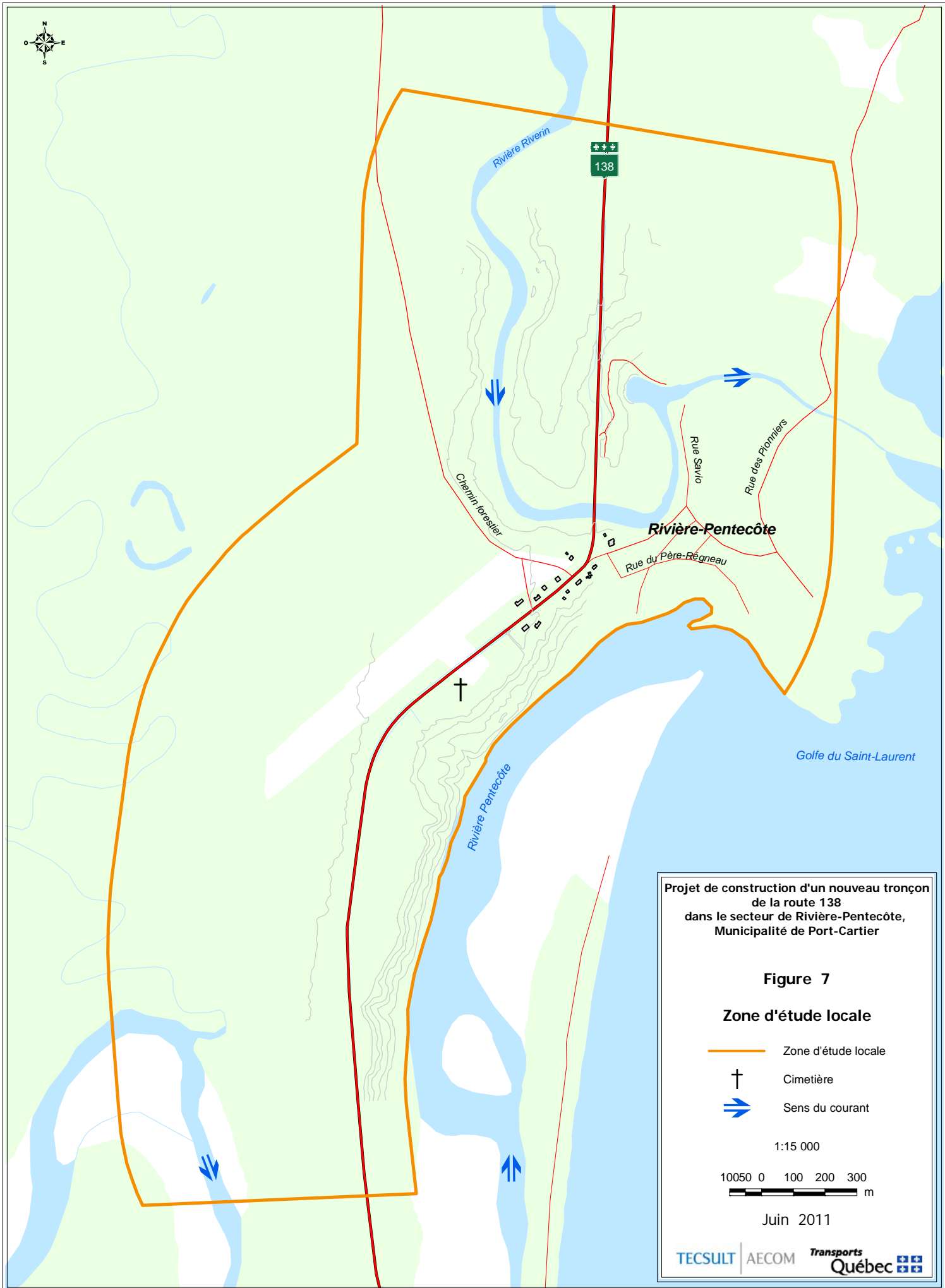
3 ZONE D'ÉTUDE

Deux zones d'étude ont été définies afin de caractériser les milieux naturel et humain, soit une zone d'influence (figure 6) et une zone d'étude locale (figure 7).

La zone d'influence a été délimitée afin de servir de référence à une description plus générale du milieu. Les limites de la zone d'influence ont également été déterminées de façon à ce qu'elle soit suffisamment étendue pour couvrir tous les effets directs et indirects sur le milieu qui pourraient éventuellement être induits par le projet. Plus spécifiquement, cette zone correspond aux limites municipales de Port-Cartier, ce qui représente une distance d'environ 80 km.

La zone d'étude locale permet la description de l'environnement immédiat du projet, soit les composantes environnementales susceptibles d'être touchées par le projet. La zone d'étude locale, d'une superficie de 4,4 km², englobe en outre le secteur des travaux ainsi que le noyau villageois de Rivière-Pentecôte.








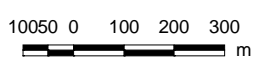
Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte, Municipalité de Port-Cartier

Figure 7

Zone d'étude locale

-  Zone d'étude locale
-  Cimetière
-  Sens du courant

1:15 000



Juin 2011

4 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

L'évaluation environnementale du projet demande une connaissance approfondie du milieu dans lequel la portion de la route 138 sera construite. L'étude présente une description exhaustive des milieux naturel et humain, mais seuls les enjeux significatifs sont soulevés dans le cadre de ce résumé.

4.1 Enjeux environnementaux

En ce qui a trait aux enjeux environnementaux, aucun écosystème exceptionnel, ni habitat à haute valeur écologique n'a été inventorié dans la zone d'étude du projet. Les rives du secteur d'étude de la rivière Riverin sont généralement peu abruptes et très bien végétalisées. Une seule zone d'érosion (mineure) y a été identifiée, sur la rive droite de la rivière Riverin, à proximité de l'emplacement du nouveau pont. Un milieu humide, composé principalement d'arbustes (aulne rugueux (*Alnus rugosa*)), a été inventorié dans la zone d'étude. Celui-ci présente une végétation commune au Québec et une faible diversité végétale.

Le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) mentionne la présence d'une espèce de plante vasculaire susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable dans la zone d'étude, l'HUDSONIE TOMENTEUSE (*Hudsonia tomentosa*). Un inventaire des espèces végétales menacées ou vulnérables a par ailleurs été réalisé le 22 août 2008 le long des trois options de tracé, mais aucun spécimen n'a été répertorié.

Trois espèces de poissons ont été relevées lors des inventaires des poissons et des habitats potentiels dans le secteur d'étude de la rivière Riverin (3 et 4 septembre 2008), soit l'anguille d'Amérique (*Anguilla rostrata*), l'épinoche à trois épines (*Gasterosteus aculeatus*) ainsi que l'omble de fontaine (*Salvelinus fontinalis*). L'analyse des habitats potentiels indique que le secteur d'étude ne contient pas d'habitat à haute valeur écologique, c'est-à-dire des habitats de fraie et d'alevinage d'espèces à intérêt sportif ou commercial, ou d'espèces à statut particulier. Il est à noter que l'anguille d'Amérique est considérée comme une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec selon la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. L'anguille est également désignée comme une espèce préoccupante au Canada selon le COSEPAC (avril 2006).

Par ailleurs, aucun habitat propice aux reptiles et amphibiens (herpétofaune) n'a été identifié le long des trois options de tracé de route lors de l'inventaire réalisé le 22 août 2008, hormis peut-être les rives de la rivière Riverin, lesquelles n'étaient cependant pas accessibles en raison des escarpements.

L'inventaire des oiseaux nicheurs (2 et 4 juillet 2008) a permis de répertorier 19 espèces d'oiseaux dans la zone d'étude. Parmi celles-ci, aucune espèce ne figure sur la liste des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Dans le même ordre d'idées, le CDPNQ ne mentionne la présence d'aucune espèce de ce type à proximité de la zone d'étude. L'examen de la banque de données sur les oiseaux en péril du Québec révèle qu'il n'y a aucune station de nidification d'oiseaux en péril connue dans la zone d'étude.

À proximité de la zone d'étude, à l'est plus précisément, se trouve une aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA no 02-09-0413-1999) sur les rives du golfe du Saint-Laurent. Deux colonies d'oiseaux se retrouvent sur des îles à l'intérieur de l'ACOA. L'une est composée de goélands argentés (*Larus argentatus*), de goélands marins (*Larus marinus*), d'eiders à duvet (*Somateria mollissima*) et de sternes pierregarins (*Sterna hirundo*), alors que l'autre est composée exclusivement de sternes pierregarins.

Au niveau de la faune terrestre, 33 espèces sont présentes ou potentiellement présentes dans la zone d'étude. Parmi celles-ci, deux espèces, le campagnol des rochers (*Microtus chrotorrhinus*) et la belette pygmée (*Mustela nivalis*), figurent sur la liste des espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Cependant, aucune observation de ces espèces n'a été faite sur le terrain.

Finalement, aucun enjeu environnemental particulier n'est appréhendé au niveau du milieu naturel dans l'étude d'impact.

4.2 Enjeux sociaux

La population du secteur de Rivière-Pentecôte de la ville de Port-Cartier est de 561 habitants (Statistique Canada, 2006). La zone d'étude est caractérisée par un développement linéaire et épars en bordure de la route 138 qui correspond généralement à des résidences principales et secondaires, et à quelques commerces.

Les MRC ont comme mandat d'établir les lignes directrices pour l'aménagement de leur territoire via un outil de planification, le schéma d'aménagement et de développement. Le schéma en vigueur est celui de 1988, mais un document plus récent, un projet de schéma d'aménagement révisé (en révision), reflète davantage la situation et la vision actuelle de la MRC. Ainsi, les principales orientations d'aménagement et de développement relatives à la zone d'influence et la région environnante, sur la base de leur pertinence par rapport au projet d'amélioration de la route 138, sont les suivantes :

- poursuivre l'amélioration et le développement des infrastructures et des services de transport dans une perspective de développement durable (transport routier);

- assurer un niveau de protection adéquat de l'environnement en tenant compte des sources potentielles de conflits entre les activités humaines et le milieu naturel (protection des rives et des littoraux);
- consolider les secteurs urbains existants et utiliser de façon prioritaire les parties viabilisées pour les besoins en développement (urbanisation);
- mettre en place des conditions optimales favorisant la consolidation, l'expansion et la diversification des industries afin de maintenir et d'améliorer la base économique de la MRC de Sept-Rivières (industrie);
- favoriser le développement récréotouristique par la consolidation des acquis en termes d'équipements et d'infrastructures, et par la mise en valeur des potentiels naturels et culturels du territoire (récréotourisme).

Par ailleurs, la consultation du registre des biens culturels et arrondissements du Québec du MCCCCFQ indique qu'il n'y a aucun site archéologique classé connu à l'intérieur de la zone d'étude archéologique¹ en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec. La consultation du registre de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* du MCCCCFQ indique, quant à lui, la présence de 10 sites archéologiques à l'intérieur des limites de la zone d'étude archéologique soit :

- huit sites archéologiques qui sont associés à une occupation amérindienne préhistorique indéterminée, dont un qui se situe à moins de 1 km des limites du projet;
- deux autres sites qui sont des sites historiques associés à la période euro-québécoise, dont un associé à la période de 1608 à 1759.

Somme toute, les enjeux sociaux suivants, en lien avec la nature du projet, se dégagent de l'analyse du milieu humain :

- la préservation, voire l'amélioration de la qualité de vie et du milieu de vie des résidents;
- la consolidation et la stimulation des activités économiques du secteur;
- la sécurité de l'ensemble des usagers de la route 138.

1. La zone d'étude archéologique correspond à un rayon de 10 km autour des limites de l'emprise du projet.

5 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE

Une analyse comparative des trois options de tracé a été effectuée, tant du point de vue technique qu'environnemental. De plus, deux rencontres ont été organisées par le MTQ le 15 avril 2009 dans le secteur Rivière-Pentecôte afin de présenter le projet aux gens du milieu et de recueillir leurs commentaires. Plus précisément, la première rencontre était destinée aux élus municipaux, tandis que la deuxième visait les citoyens.

Des trois options, l'option 2 est celle qui offre la meilleure performance par rapport aux critères évalués, en plus de bénéficier de la préférence du milieu. D'une longueur de 1 930 m, elle consiste à contourner la zone périurbaine de Rivière-Pentecôte (figure 8).

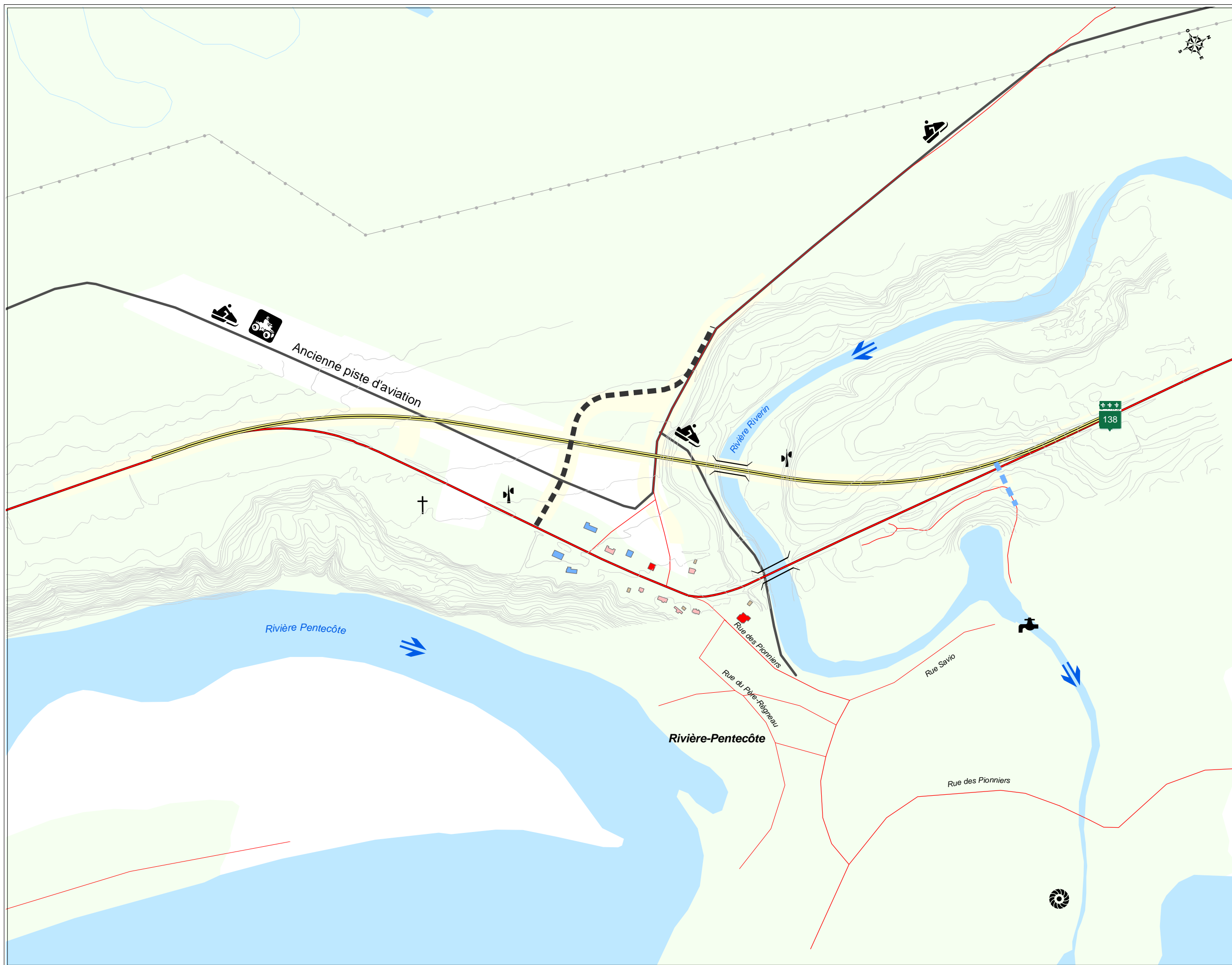
Cette solution implique la construction d'un nouveau pont d'une longueur d'environ 80 m sur la rivière Riverin. Il comportera une travée de 63 m, deux culées sur les berges et aucun pilier. Le pont actuel demeurera fonctionnel jusqu'à la mise en opération du nouveau tronçon routier et du nouveau pont. Par la suite, il sera démantelé. Un nouvel accès sécuritaire au village est également prévu. À cet effet, trois options pour le chemin d'accès au village ont été présentées aux élus municipaux ainsi qu'aux citoyens. L'option retenue est celle présentée à la figure 8 où l'intersection de ce nouvel accès avec la route 138 existante se situe à la hauteur des bâtiments municipaux.















Les principales préoccupations des gens du milieu concernaient l'interférence entre le nouveau tracé et le sentier de motoneige Trans-Québec 3, et le risque de diminution de la clientèle de transit pour les commerces situés en bordure de la route 138.

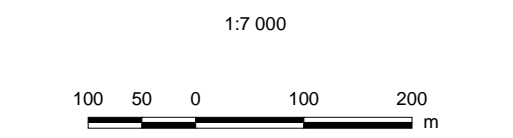
Le tableau 3 résume les avantages et inconvénients de chacune des trois options qui ont été prises en compte pour aboutir au choix de l'option optimale.

Projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte, Municipalité de Port-Cartier

Figure 8
Projet retenu



-  Emprise proposée
-  Accès au village
-  Accès à la prise d'eau
- Milieu bâti**
-  Résidence
-  Commerce
-  Bâtiment administratif, associatif ou institutionnel
-  Bâtiment secondaire (cabanon, garage, etc..)
- Infrastructures**
-  Cimetière
-  Prise d'eau municipale
-  Câblodistribution et téléphonie
-  Centrale hydro-électrique
-  Ligne de transport d'énergie
-  Sentier de motoneige - VTT
-  Sens du courant



Juin 2011

Tableau 3 : Sommaire des avantages et inconvénients des trois options

Composante	Option 1	Option 2	Option 3	Option la plus avantageuse
Aspects techniques : circulation et sécurité				
Normes de conception	Oui, 35 m pour l'emprise et 3 m pour les accotements	Oui, 35 m pour l'emprise et 3 m pour les accotements	Oui, 35 m pour l'emprise et 3 m pour les accotements	Toutes
Longueur	1 400 m	1 930 m	1 500 m	Option 1
Correction des courbes hors-norme	Oui, pour 3 courbes 1 horizontale : CH1 2 verticales : CV1 et CV3 Non pour la courbe horizontale CH2 dont le rayon est de 424 m et qui devrait être de 450 m minimum	Oui, pour les 4 courbes 2 horizontales : CH1 et CH2 2 verticales : CV1 et CV3	Oui, pour 3 courbes 1 horizontale : CH1 2 verticales : CV1 et CV3 Non pour la courbe horizontale CH2 dont le rayon est de 424 m et qui devrait être de 450 m minimum	Option 2
Pont sur la rivière Riverin	Rehaussement, élargissement et réparation du pont actuel	Construction d'un pont neuf de 80 m	Construction d'un pont neuf de 90 m	Options 2 et 3
Confort des usagers	<i>Statu quo</i>	Correction des problèmes de comportement de la chaussée	Correction des problèmes de comportement de la chaussée	Options 2 et 3
Difficultés techniques	Oui, axe existant et modification du profil	Non	Non	Options 2 et 3
Aspects du milieu naturel				
Contraintes physiques	-	Éloignement des berges de la rivière Pentecôte, donc de l'érosion pouvant affecter la route	-	Option 2
Végétation terrestre	Superficie touchée : 0,06 ha (incluant les boisés et les coupes totales)	Superficie touchée : 4,5 ha (incluant les boisés et les coupes totales)	Superficie touchée : 0,6 ha (incluant les boisés et les coupes totales)	Options 1 et 3
Milieu humide (marécage arbustif en rive gauche de la rivière Riverin d'une superficie totale d'environ 2 150 m ²)	Aucun empiètement	Empiètement sur 1 150 m ²	Empiètement sur 140 m ²	Option 1
Faune ichthyenne	Risques minimales de perturbation de l'habitat aquatique	Destruction, détérioration ou perturbation éventuelle d'habitats aquatiques	Destruction, détérioration ou perturbation éventuelle d'habitats aquatiques	Option 1

Tableau 3 : Sommaire des avantages et inconvénients des trois options

Composante	Option 1	Option 2	Option 3	Option la plus avantageuse
Aspects du milieu humain				
Propriétés foncières et bâtiments	Acquisition ou expropriation d'un commerce Superficies requises sur des propriétés privées Rapprochement de 3 bâtiments principaux	Aucune acquisition ou expropriation de bâtiment Éloignement de l'emprise de route par rapport aux bâtiments Aucune superficie requise sur des propriétés privées	Acquisition ou expropriation de trois bâtiments principaux Superficies requises sur des propriétés privées Rapprochement d'un bâtiment principal	Option 2
Développement économique	Déplacement du dépanneur-pâtisserie	Risque de diminution de la clientèle de transit	Déplacement de la Caisse populaire	Option 2
Option privilégiée par les élus	Non	Oui (pour des raisons de sécurité et de bien-être)	Non	Option 2
Aspect financier				
Coût	10 590 000 \$	12 000 000 \$	11 450 000 \$	Option 1

6 IMPACTS DU PROJET RETENU ET MESURES D'ATTÉNUATION

Une évaluation des impacts appréhendés du projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte, des mesures d'atténuation et des impacts résiduels a été effectuée pour chaque composante du milieu touchée. Ainsi, les impacts appréhendés en phase construction puis en phase exploitation du nouveau tronçon de route ont été analysés pour le milieu naturel, plus précisément pour :

- le milieu physique :
 - sols;
 - qualité des eaux;
- le milieu biologique :
 - végétation terrestre;
 - végétation riveraine et milieux humides;
 - espèces végétales menacées ou vulnérables;
 - faune ichthyenne (poissons);
 - herpétofaune (reptiles et amphibiens);
 - faune terrestre;
 - faune aviaire.

De plus, les impacts sociaux ont été évalués pour :

- le milieu bâti et les usages du sol :
 - terrains et bâtiments;
 - infrastructures;
 - activités récréotouristiques;
- la qualité de vie :
 - qualité de l'air;
 - niveaux sonores;
 - sécurité routière;
 - paysage;
- les activités économiques, l'archéologie et le patrimoine.

La méthode utilisée pour identifier et évaluer les impacts du projet est conforme aux exigences précisées dans la directive du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec.

L'importance des impacts a été qualifiée selon trois degrés, c'est-à-dire majeure, moyenne, mineure et aussi positif. Parmi les impacts anticipés, aucun impact n'a été qualifié selon l'échelle d'importance majeure. Leur importance varie donc de mineure à moyenne et des impacts positifs ont aussi été anticipés.

Durant la phase construction du nouveau tronçon, des impacts négatifs d'importance moyenne sont anticipés lors du déboisement et de l'essouchement, du terrassement, du nivellement et du creusage des fossés, ainsi que lors de la traversée de la rivière Riverin et le démantèlement du pont actuel et ce, tant sur le milieu naturel que sur le milieu humain. Des impacts positifs sont anticipés sur les sols lors du démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138 ainsi que sur les activités économiques lors de l'approvisionnement en biens et services.

Lorsque les travaux seront complétés (phase exploitation), des impacts négatifs d'importance moyenne sont envisagés dus à la présence et à l'exploitation de la route, ainsi que lors des entretiens et réparations. Des impacts positifs découlant de la présence et de l'utilisation de la route sont également anticipés.

6.1 Milieu naturel

Des impacts négatifs d'importance moyenne pour le milieu naturel sont anticipés sur les sols, la qualité des eaux, la végétation terrestre, la végétation riveraine et les milieux humides, ainsi que pour la faune terrestre. Des impacts négatifs d'importance mineure sont observés pour tous ces éléments ainsi que pour les poissons, les reptiles et les amphibiens, et la faune aviaire. Un impact positif est observé sur les sols lors du démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138. Les principaux impacts négatifs, ceux d'importance moyenne, et l'impact positif seront décrits.

6.1.1 Végétation riveraine et milieux humides

La perte d'environ la moitié du marécage arbustif lors de la mise en place du nouveau pont traversant la rivière Riverin est considérée comme un impact d'importance moyenne. Des avenues de compensation sont proposées afin de recréer des milieux humides dans cette zone et ainsi compenser la perte d'une partie du marécage arbustif qui présente, entre autres, des caractéristiques d'intérêt pour l'anguille d'Amérique, une espèce préoccupante au fédéral et susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au provincial.

6.1.2 Sols

Les principaux impacts négatifs d'importance moyenne sur les sols sont relatifs aux pertes permanentes de sols dues à l'occupation des sols par les nouvelles infrastructures routières, ainsi qu'à la contamination répétée et permanente des sols en bordure de la chaussée du fait de

l'épandage de fondants lors de la phase exploitation. Aucune mesure n'est applicable pour atténuer ces deux types d'impacts.

À l'inverse, un impact positif sera observé dans le cas du démantèlement des extrémités de l'actuel tronçon de la route 138, ce qui représente un gain de sols. En effet, l'ancienne chaussée sera éliminée et sera regarnie de sols (terre organique) avant d'être ensemencée et/ou reboisée.

6.1.3 Qualité des eaux

L'épandage de sels de déglçage en hiver entraînera un risque de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines, d'où l'importance moyenne y étant accordée. Il n'y a pas vraiment de mesure d'atténuation possible, à l'exception de l'amélioration du moment et des taux d'application de sels de déglçage afin de limiter la contamination des milieux adjacents.

6.1.4 Végétation terrestre

Au niveau de la végétation terrestre, des impacts d'importance moyenne sont anticipés lors de la construction d'un nouveau tronçon de route qui implique l'élimination de la végétation terrestre à l'intérieur de l'emprise, et lors de la phase exploitation de la route impliquant l'utilisation de sels de déglçage et le rejet de polluants provenant des véhicules en circulant et pouvant mener à la dégradation de la végétation terrestre en bordure de la chaussée.

La perte réelle permanente de végétation terrestre se limitera à l'espace occupé par la nouvelle chaussée et les accotements de la route 138 et ses infrastructures connexes (accès au village de Rivière-Pentecôte et à la prise d'eau). En dehors de ces sites, une végétation terrestre composée de plantes herbacées recouvrira à nouveau l'emprise. Tel que mentionné précédemment, aucune mesure ne peut atténuer l'impact de l'utilisation de fondants.

6.1.5 Faune terrestre

La perte et la perturbation d'habitats forestiers et ouverts découlant du déboisement de l'emprise auront généralement un impact mineur sur la faune terrestre, à l'exception des espèces dont le domaine vital est réduit où l'impact considéré est d'importance moyenne. Parmi les espèces terrestres potentiellement présentes, le campagnol des rochers et la belette pygmée sont des espèces à domaine vital réduit et qui figurent également sur la liste des espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Les mesures d'atténuation proposées visent à limiter le déboisement de l'espace occupé par les terrassements permanents nécessaires à l'aménagement des chaussées.

6.2 Milieu humain

Des impacts négatifs d'importance moyenne pour le milieu humain sont anticipés pour les activités récréotouristiques, le paysage et les activités économiques. Des impacts négatifs d'importance mineure sont également observés pour ces éléments ainsi que pour les infrastructures et la qualité de l'air. En phase construction du nouveau tronçon, un impact positif sur les activités économiques est prévu. Plusieurs impacts positifs sont anticipés sur les terrains et bâtiments, la qualité de l'air, la sécurité routière et le paysage en phase exploitation. Seuls les impacts négatifs d'importance moyenne et les impacts positifs seront décrits.

6.2.1 Terrains et bâtiments

L'éloignement de douze bâtiments principaux dont six résidences, quatre bâtiments administratifs, associatifs ou institutionnels, ainsi qu'un commerce en opération et un futur commerce représente un impact positif puisqu'un plus grand éloignement par rapport à la route 138 sera synonyme d'un plus grand confort pour les résidents et usagers des bâtiments du fait de la diminution des incon vénients associés à la proximité d'une axe routier (bruit, vibrations, poussières, etc.).

Le secteur de Rivière-Pentecôte puise son eau potable à partir de la rivière Riverin. La prise d'eau municipale étant située en aval des travaux, des mesures de mitigation sont proposées pour éviter la mise en suspension de particules fines associées aux travaux de construction en bordure de la rivière Riverin et à la démolition du pont existant. Par ces mesures, l'importance de l'impact est jugée mineure. Toutefois, l'impact pourrait être amoindri si la municipalité de Port-Cartier réalise globalement son projet de mise à niveau de son réseau d'eau potable pour le secteur de Rivière-Pentecôte avant les travaux du Ministère. Une nouvelle source souterraine exploitable à environ 4 km à l'ouest de la Rivière Pentecôte a été identifiée par la municipalité et pourrait être utilisée, délaissant la rivière Riverin comme source d'alimentation.

6.2.2 Activités récréotouristiques

Le nouveau tronçon de la route 138 prévu traverserait le sentier de motoneige Trans-Québec 3 à deux reprises (dans la partie est de l'ancienne piste d'aviation) et le sentier local qui fait le lien entre ce dernier et le village de Rivière-Pentecôte (à une reprise). L'intensité de l'impact sera moyenne du fait des risques de collisions encourus par les motoneigistes aux endroits où ils auraient à traverser la route 138.

Le ministère des Transports est favorable à la demande des citoyens pour qu'il y ait un accès sécuritaire pour les motoneigistes reliant le secteur de Rivière-Pentecôte et le sentier Trans-Québec 3. Le sentier local de motoneige traversera la route 138 à la hauteur du nouveau pont puisque la solution retenue par le Ministère consiste à aménager un plateau pour la piste de motoneige du côté droit sous le nouveau pont. Dans un même ordre d'idée, le Ministère

proposera une option de tracé pour relocaliser, du côté gauche de la nouvelle route 138, la portion du sentier de motoneige Trans-Québec 3 qui croise à deux reprises à la hauteur du nouveau corridor routier.

6.2.3 Qualité de l'air

L'éloignement du nouveau tronçon de la route nationale du village permettra d'améliorer la qualité de l'air pour les riverains du tronçon actuel de la route 138 en diminuant les poussières et les contaminants.

6.2.4 Niveaux sonores

Un mandat a été confié à une firme externe afin d'évaluer l'impact de l'éloignement de la route 138 (nouveau tronçon) sur les niveaux sonores susceptibles d'incommoder les résidents du noyau villageois. Pour l'ensemble des résidences longeant le tracé actuel de la route dans le village, une diminution du bruit de l'ordre de $L_{Aeq,24h}$ 16,6 dBA² résultera de l'éloignement de la route (Yockell, 2011).

6.2.5 Sécurité routière

La correction (mise en conformité aux normes) du profil de la route 138, ainsi que des courbes horizontales et verticales déficientes devraient entraîner une réduction des accidents. En outre, la construction du nouveau tronçon augmentera la sécurité des usagers de sept bâtiments situés en bordure la route 138 actuelle en réglant le problème de visibilité inadéquate rencontré lorsqu'ils veulent accéder à la route 138, en particulier par l'approche nord.

6.2.6 Paysage

Le déboisement, le nivellement et les remblais et déblais modifieront le caractère naturel du paysage forestier et son relief. Cet impact d'importance moyenne concerne donc la portion du projet qui s'étend entre le chemin forestier et l'extrémité nord du projet. En effet, à cet endroit le nouveau tronçon traverse un secteur boisé où les pentes sont plus marquées, notamment de part et d'autre de la rivière Riverin. Outre l'enlèvement de la végétation arborescente, les remblais, mais surtout les déblais, seront plus nombreux dans ce secteur à cause du relief plus accidenté. Ces travaux sont susceptibles de laisser des marques de part et d'autre de la route et d'altérer le caractère et l'ambiance du paysage forestier environnant.

2. Les simulations ont été effectuées pour la résidence K, c'est-à-dire la résidence la plus rapprochée du nouveau tronçon de la route 138. Les niveaux sonores actuels sont de $L_{Aeq,24h}$ 56,9 dBA par rapport aux niveaux sonores en exploitation de $L_{Aeq,24h}$ 40,3 dBA.

Les usagers d'environ sept bâtiments, dont deux sont des résidences incluant un immeuble d'habitation, apercevront une partie du nouveau tronçon de la route 138 et verront leur champ visuel altéré. La principale mesure d'atténuation envisagée visera à harmoniser les travaux de remblais et de déblais avec les formes naturelles du relief en adoucissant les pentes des talus et en créant des modulations qui suivent le relief du paysage existant.

Un autre impact d'importance moyenne consiste en l'altération apportée au paysage naturel causée par la mise en place des nouvelles infrastructures routières et du pont pour les usagers des sentiers de motoneige.

Finalement, les automobilistes et camionneurs bénéficieront de nouvelles vues vers le paysage ouvert puis forestier lorsqu'ils emprunteront le nouveau tronçon de la route 138. Ce dernier offrira un parcours harmonieux et diversifié en raison de la succession de paysages traversés.

6.2.7 Activités économiques

Le nouveau tronçon de la route 138, en contournant le secteur de Rivière-Pentecôte, risque d'occasionner une diminution de la clientèle de transit pour le dépanneur-pâtisserie, la Caisse populaire ainsi qu'une auberge (commerce à venir). Pour diminuer cet impact, le Ministère, dans le respect de ses politiques et des normes de conception, prendra en considération les stratégies de développement que les autorités municipales et les citoyens de ce secteur auront développées, et intégrera, au besoin, des mesures appropriées pour y contribuer et ce, de concert avec les représentants municipaux.

Lors de la phase construction, des retombées économiques liées à la création d'emplois et à l'achat de biens et services aux niveaux local et régional sont anticipées.

7 CALENDRIER ET COÛTS DE RÉALISATION

Les travaux du MTQ débuteront après l'obtention des autorisations environnementales requises, mais dépendent aussi de la disponibilité budgétaire. Le Ministère prévoit débuter les travaux à partir de l'été ou de l'automne 2012, et le coût total est évalué à 12 M\$.

8 CONCLUSION

Malgré la mise en place par le Ministère d'actions concrètes découlant d'une étude de sécurité (1999) pour un tronçon de la route 138, dans le secteur de Rivière-Pentecôte (municipalité de Port-Cartier), des accidents ont continué à s'y produire. Ainsi, le Ministère projette de construire un nouveau tronçon de la route 138 dans ce secteur afin de corriger la portion de la route qui ne répond plus aux normes nationales. Le présent document constitue le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement relative à ce projet.

Le Ministère a étudié trois options de tracés et a effectué une analyse comparative afin de sélectionner l'option permettant les meilleures améliorations aux chapitres technique et de la sécurité tout en minimisant les impacts sociaux et environnementaux.

Aux termes de l'analyse comparative, l'option 2, qui contourne le village de Rivière-Pentecôte, a été retenue. En effet, elle offre les avantages suivants :

- aucun déplacement de bâtiment, qu'il soit résidentiel ou commercial, contrairement aux deux autres options;
- elle touche le moins grand nombre de propriétés foncières;
- elle a la préférence des élus et de la population;
- tous les bâtiments se trouveront éloignés de la route 138 (et donc des désagréments qui y sont associés comme le bruit, les poussières, etc.) par rapport à la situation actuelle. Dans les deux autres options, certains bâtiments se seraient trouvés plus proche de la route;
- elle permet de corriger l'intégralité des quatre courbes sous-standards contrairement aux deux autres options.

L'étude a permis d'identifier et d'évaluer les impacts appréhendés lors et suite à la réalisation du projet, ainsi que les mesures d'atténuation.

Dans l'ensemble, les éléments du milieu étudié ne présentent pas de résistance majeure pour la réalisation du projet, et les impacts résiduels appréhendés varient de mineurs à moyens.

Le principal impact appréhendé sur le milieu naturel concerne la perte de la moitié de la superficie du marécage arbustif, ce qui constitue un impact résiduel d'importance moyenne. Cependant, il faut indiquer que ce type de marécage riverain est très commun au Québec. Des avenues de compensation sont envisagées afin de recréer des surfaces de milieux humides.

En ce qui a trait au milieu humain, la principale crainte des résidents de Rivière-Pentecôte concerne le risque d'une diminution du chiffre d'affaires ou de la fréquentation des commerces et de l'institution financière actuellement situés en bordure de l'actuelle route 138. Afin de contrer cette éventualité, le Ministère s'engage à prendre en considération les stratégies de développement commercial que les résidents et autorités municipales du secteur de Rivière-

Pentecôte développeront, de même qu'à intégrer, au besoin, des mesures appropriées pour y contribuer et ce, de concert avec les représentants municipaux concernés.

Par ailleurs, au niveau de la sécurité routière, les effets du projet se feront sentir dès la mise en exploitation du nouveau tronçon de la route 138.

Au final, malgré les impacts, le projet de construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans ce secteur comporte globalement plus d'avantages que d'inconvénients pour tous les utilisateurs concernés.

9 RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (CÔTE-NORD). 2010. *Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte dans la municipalité de Port-Cartier sur la Côte-Nord – Étude d'impact sur l'environnement*. Rapport final présenté par AECOM Tecsalt Inc. Pagination multiple.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. 2008. *Relevés des accidents sur la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte*. Données à l'interne entre les années 1990 et 2008.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. 2007. *Correction de courbes et profils près de la rivière Riverin – Point de contrôle 1B de l'étude d'opportunité 03-06*. Présentation PowerPoint préparée par D. Déry-Chamberland et A. Bernatchez.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. 1999. *Zone de limite de vitesse – Municipalité de Rivière-Pentecôte*.
- POULIN, F. ET M. ROBITAILLE. 2007. *Étude de sécurité à l'intersection de la route 138 et de la rue des Pionniers à Port-Cartier, secteur Rivière-Pentecôte*. Rapport final. Projet Q105137. Document préparé par GENIVAR pour le ministère des Transports du Québec. 45 p.
- STATISTIQUE CANADA. 2006. Données du recensement : Profil des communautés, population, municipalité de Rivière-Pentecôte (ville/localité dissoute). Page consultée le 2 mars 2009.
[En ligne] : <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2497022&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=port-cartier&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Population&Custom>
- YOCKELL, C. 2011. *Évaluation des niveaux sonores – Construction d'un nouveau tronçon de la route 138 dans le secteur de Rivière-Pentecôte*. Avis technique. Yockell Associés Inc.

À propos d'AECOM

AECOM est un fournisseur mondial de services techniques professionnels et de gestion-conseil sur une grande variété de marchés comme le transport, le bâtiment, l'environnement, l'énergie, l'eau et les services gouvernementaux. Avec quelque 45 000 employés autour du monde, AECOM est un leader sur tous les marchés clés qu'elle dessert. AECOM allie portée mondiale et connaissances locales, innovation et excellence technique afin d'offrir des solutions qui créent, améliorent et préservent les environnements bâtis, naturels et sociaux dans le monde entier. Classée dans la liste des compagnies du *Fortune 500*, AECOM sert des clients dans plus de 125 pays et enregistre des revenus annuels de plus de 7 milliards de dollars.

Des renseignements supplémentaires sur AECOM et ses services sont disponibles au www.aecom.com.

AECOM Consultants Inc.

231, boulevard La Salle
Baie-Comeau (Québec) Canada G4Z 1S7
Tél. : 418 296-2345
Télec. : 418 296-2333
www.aecom.com