

# **Avis de projet**

**Titre : Réaménagement de la route 138 à Sainte-Anne-de-Portneuf**

**Projet : 20-3574-9810**

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception \_\_\_\_\_

Numéro de dossier \_\_\_\_\_

**1. PROMOTEUR : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Adresse : 625, boul. Laflèche, bureau 110  
Baie-Comeau (Québec)  
G5C 1C5

Téléphone : (418) 295-4765  
Télécopieur : (418) 295-4766

Responsable du projet : M. Claude Tremblay, ing., directeur  
Chargée de projet : M<sup>me</sup> Claudia Gagnon, ing.  
N° de projet : 20-3574-9810

**2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR (S'IL Y A LIEU) :**

Adresse :

Téléphone : ( )  
Télécopieur : ( )  
Responsable du projet :

**3. TITRE DU PROJET**

Réaménagement de la route 138 à Sainte-Anne-de-Portneuf

**4. OBJECTIF ET JUSTIFICATION DU PROJET**

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

**4.1 Mission et orientation du ministère des Transports du Québec**

La mission du ministère des Transports du Québec est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.

Un projet routier doit également être conforme aux politiques, aux orientations et aux objectifs ministériels et gouvernementaux et s'inscrire dans sa planification stratégique exprimée à l'intérieur des plans de transports régionaux.

Le projet routier doit, de plus, refléter certaines préoccupations ministérielles; ce sont, entre autres, le service et la sécurité des usagers, la fluidité de la circulation, la protection de l'environnement et un rapport coûts-bénéfices avantageux.

#### **4.2 Historique du projet**

À la fin de l'année 1997, le ministère des Transports présentait au conseil municipal de Sainte-Anne-de-Portneuf une proposition concernant un nouveau tracé de la route 138 à l'extérieur de l'agglomération.

Ce tracé qui s'étirait sur environ 6 km permettait de relocaliser l'axe de la route 138 à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. À la suite de cette présentation, les responsables municipaux ont formulé des modifications qui ont été jugées inacceptables par le Ministère. Ce refus était justifié par des expropriations supplémentaires, l'impact négatif additionnel sur le milieu humain et par des coûts du projet plus élevés de l'ordre de 25 %.

Au printemps de 1998, le conseil municipal de Sainte-Anne-de-Portneuf a fait parvenir au ministère des Transports une résolution accompagnée d'une pétition lui demandant de trouver une solution permanente aux problèmes occasionnés par la circulation des véhicules lourds commerciaux qui doivent traverser la municipalité.

#### **4.3 Localisation**

La municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf est située dans la MRC de La Haute-Côte-Nord, à environ 82 km à l'est de Tadoussac et environ 20 km à l'ouest de Forestville. La rivière Portneuf limite la municipalité du côté est (annexe 1).

#### **4.4 Caractéristiques routières**

Actuellement, le tronçon de la route 138 passe dans le secteur urbanisé de la municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf. En fait, la municipalité s'est développée de part et d'autre de cet axe.

La largeur de la chaussée (à deux voies contiguës) varie entre 7,8 et 8,7 mètres, pour une moyenne de 8,5 mètres.

Un accotement d'environ 1 mètre, constitué de gravier, est présent sur le côté sud de la route (côté du St-Laurent). Il est cependant inexistant sur environ 600 mètres. Sporadiquement, toujours du côté sud, des bordures de béton bitumineux canalisent les eaux de ruissellement.

Du côté nord, le trottoir est construit sur une longueur de 4,5 km, à l'intérieur de la zone bâtie.

La largeur moyenne de l'emprise est de l'ordre de 10 mètres. Le dégagement latéral est faible en raison de la présence du bâti, surtout résidentiel, construit le long de la route sur 4,6 km.

En plus des bâtiments rapprochés qui réduisent le dégagement aux abords de la route, il y a du côté sud, et occasionnellement du côté nord, des poteaux de services publics (électricité, câble, téléphone) s'ils sont implantés à la limite de l'emprise.

Le tracé de la route présente des courbes douces à l'intérieur du milieu urbanisé. La chaussée est relativement plane à l'exception des deux approches du milieu urbanisé. À l'ouest du village, la pente ascendante est de 5 % tandis qu'à l'est elle est de 11 %, combinée à une courbe sous-standard (courbe dans laquelle la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire est plus grande ou égale à 10 km/h). La vitesse recommandée pour franchir cette courbe en sécurité est de 65 km/h. La vitesse légale affichée dans le village est de 50 km/h.

Ce tronçon de la route 138 a été construit en 1933. Depuis 1982, date de la dernière réfection majeure, aucune autre intervention d'envergure n'a été réalisée.

L'apparence générale de la surface de la chaussée sur tout ce tronçon présente des fissures polygonales, des lézardes, des ornières, des affaissements ponctuels permanents et des déformations locales, plus ou moins importantes. En fait, les dégradations rencontrées sur l'ensemble du tracé sont principalement occasionnées par les effets du gel et du dégel et de la circulation lourde.

Considérant que la route 138 est une route nationale, il est maintenant requis de reconstruire certaines sections de la route, de reprendre l'ensemble du drainage pluvial en raison de son âge et de sa désuétude et d'appliquer une nouvelle couche de surface.

## **4.5 Caractéristique de la circulation routière**

### **4.5.1 Débit**

Le débit journalier moyen annuel s'établit à 4 500 véhicules, à l'intérieur de la municipalité. À l'extérieur de celle-ci, il diminue à 3 200 véhicules. Le débit moyen journalier d'été s'élève à 3 700 véhicules.

### **4.5.2 Véhicules lourds**

L'analyse de relevés de comptage indique qu'il circule en moyenne 970 véhicules lourds par jour en période estivale, ce qui correspond à une proportion de 18 %.

La majorité du trafic lourd (77 %) se fait entre 7 h et 22 h, soit en moyenne 750 véhicules.

Compte tenu de certaines observations et relations mathématiques, et en posant comme hypothèse que la circulation lourde dans la municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf est aussi régulière tout au long de l'année qu'à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine (poste de comptage du MTQ), il est plausible d'estimer que la circulation lourde représente une proportion moyenne de 21,5 % de l'ensemble de toute circulation véhiculaire annuelle. Cette proportion peut atteindre 26 % du trafic pendant la période la moins achalandée en hiver.

### **4.5.3 Vitesse**

Malgré que la vitesse légale affichée sur l'ensemble du tronçon soit 50 km/h, la vitesse atteinte (sans entrave) par 85 % des usagers s'établit à 64,1 km/h. Cette vitesse représente la vitesse choisie par l'utilisateur lorsqu'il se sent confortable et en sécurité, cela en fonction des dangers qu'il perçoit sur la route.

#### **4.5.4 Niveau de service**

Le niveau de service ou la capacité d'écoulement d'un tronçon de route est établie en tenant compte du niveau de développement en bordure de la route, de la vitesse des véhicules, du pourcentage de camions et des possibilités de dépassement.

Sur le tronçon visé, il y a neuf croisements mineurs, la plupart étant concentrés à l'intérieur du noyau central de la municipalité.

Les accès aux propriétés sont nombreux. La densité est considérée comme étant très élevée avec plus de 50 accès au kilomètre.

Cette caractéristique, combinée à l'étroitesse de l'emprise, n'autorise qu'une vitesse maximale de 50 km/h pour le milieu bâti tandis qu'elle est de 90 km/h de part et d'autre de ce secteur.

Par conséquent, nous considérons l'écoulement de la circulation à l'intérieur du milieu bâti comme étant bon, avec un niveau de service de classe C (le niveau de service A décrit les meilleures conditions d'opération et le niveau F, les pires). Le niveau de service D est le niveau généralement fixé pour déterminer le moment où le Ministère doit mettre en branle le processus permettant d'améliorer les conditions de circulation.

#### **4.5.5 Dépassement**

Les opportunités de dépassement sont évaluées entre Tadoussac et Sainte-Anne-de-Portneuf à l'ouest et entre Sainte-Anne-de-Portneuf et Saint-Marc-de-Latour, vers l'est. Compte tenu des conditions de circulation (voies contiguës et trafic lourd), de visibilité et du profil vertical restrictif en maints endroits, il a été estimé que pendant les heures les plus fréquentées, la possibilité de dépassement ne représente pas plus de 11,3 % de la longueur de l'itinéraire en direction est et de 15,3 % en direction ouest. Ces faibles valeurs mènent à la présence régulière de pelotons (succession de véhicules causée par leur incapacité à dépasser un véhicule plus lent en tête) à l'intérieur et de part et d'autre de la municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf.

#### **4.5.6 Usagers locaux et usagers en transit**

Les recensements de la circulation ont aussi permis de différencier les usagers locaux des usagers en transit.

Ainsi, ces derniers représentent 64 % des usagers. Les usagers locaux effectuent 1 600 passages par jour (moyenne annuelle) tandis que les usagers en transit en effectuent 2 900.

La proportion des véhicules lourds (6 roues et plus) en transit était de 75,8 %.

Ces chiffres mettent donc en relief l'importance de la circulation provenant des échanges interrégionaux par rapport à celle provenant de l'usage local.

#### **4.5.7 Évolution de la demande en transport**

Suivant diverses hypothèses et basé sur l'achalandage mesuré aux postes de comptage permanents situés à Ragueneau et sur la traverse entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, il a été estimé que la circulation journalière dans la municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf pourrait avoisiner les 7 100 véhicules en l'an 2017. Si ces hypothèses de taux de croissance s'avèrent justes, il y circulera près de 1 200 véhicules lourds par jour.

#### **4.5.8 Vibration et bruit**

La faible marge de recul avant des bâtiments résidentiels contribue sûrement à diminuer la qualité de vie des riverains. Les plaintes formulées concernent fréquemment les vibrations et le bruit provoqués par le passage des camions lourds.

Bien que nous n'ayons pas de relevé exhaustif à ce sujet, nous estimons que le niveau de vibrations peut dépasser, à l'occasion, le seuil d'irritabilité. Nous considérons que la propagation des vibrations et leur intensité sont accentuées dans les secteurs où l'état du pavage est médiocre. Cette situation peut être aggravée lors de l'apparition des soulèvements différentiels en période hivernale.

Le climat sonore, pour sa part, a été défini à partir du modèle de simulation STAMINA V.2.0. Il a été évalué à partir des caractéristiques de circulation du mois d'août 1998 (soit le débit journalier moyen d'été), le pourcentage de camions et de la vitesse observée. Seuls les bâtiments construits le long de la route 138, à l'intérieur de la zone de 50 km/h, ont été pris en compte. En fonction de la grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore, parmi les bâtiments en bordure de la route, 88 % (129) sont dans une zone fortement perturbée ( $\geq 65$  dBA), 10 % (15) dans une zone moyennement perturbée (entre 60 et 65 dBA) et 2 % (3) dans une zone faiblement perturbée (entre 55 et 60 dBA).

#### **4.5.9 Sécurité routière**

Pour la période comprise entre le mois de janvier 1993 et le mois de décembre 1997, 55 accidents routiers de divers types ont été dénombrés entre l'entrée ouest du village de Saint-Anne-de-Portneuf et 1,1 km à l'est du pont de la rivière Portneuf. Ces 6 km comprennent toute la zone affichée à 50 km/h du village et 1,5 km affichée à 90 km/h.

De ces 55 accidents, 26 sont recevables à une perte de contrôle. De ces 26 pertes de contrôle, 17 ont eu lieu à l'entrée est du village, soit treize en direction ouest (vers le village) et quatre en direction est (vers le pont de la rivière Portneuf). Cet endroit combine une courbe raide et une courte pente forte. Ce secteur est une des deux zones de concentration d'accidents. Il semble que certains conducteurs de véhicules lourds, particulièrement en direction ouest, ont de la difficulté à percevoir l'ampleur de la courbe. À cela s'ajoute la présence d'une pente ascendante en amont de la courbe.

Trois autres pertes de contrôle ont eu lieu à l'entrée ouest du village et six dans le milieu bâti.

Les autres types d'accidents (impliquant au moins deux véhicules) sont principalement associés à la problématique d'accessibilité entre la route et les propriétés. C'est le cas de la deuxième zone de concentration d'accidents associés au secteur du bureau de poste et du dépanneur. Ici, l'étude n'indique pas d'insécurité anormale, mais plutôt une problématique liée à l'accessibilité aux différents points de services. On y retrouve la majorité des collisions arrière, à angle droit, avec un véhicule tournant à gauche et quelques autres de nature différente et dissemblable. Il est aussi survenu deux accidents avec blessés légers impliquant des piétons près de ces points de services.

Pour l'ensemble des 55 accidents routiers, un s'est soldé par un décès, un par des blessures graves (ces deux accidents sont survenus dans le haut de la côte, à l'entrée est du village), dix par des blessures légères et 43 par des dommages matériels seulement.

#### **4.5.10 Objectifs spécifiques**

Compte tenu de la qualité médiocre de ce tronçon de la route nationale, de la forte proportion de la circulation de véhicules lourds, de la densité du milieu bâti et de l'unicité de la route est-ouest que représente la route 138 sur la Côte-Nord, il est justifié d'intervenir pour améliorer la qualité et la fonctionnalité de l'infrastructure et la qualité de vie du milieu.

Il faut aussi considérer les revendications du milieu. Celles-ci font mention de l'état lamentable de la route 138, de la présence importante du trafic lourd, du bruit, des vibrations et de l'image négative qu'une telle situation renvoie aux touristes.

Dès lors, les principaux objectifs d'intervention définis par le ministère des Transports qui visent, dans la mesure du possible, à améliorer la qualité de vie du milieu et à maintenir ou améliorer le service pour le public voyageur sont :

- diminuer, dans la mesure du possible, l'impact de la circulation de transit sur le milieu, soit en améliorant la cohabitation entre les usagers locaux et les usagers en transit, soit en déviant les usagers en transit;
- améliorer la fonctionnalité et la fluidité de la route 138 sur la Côte-Nord en diminuant les retards occasionnés par les traversées des villes et des villages et en augmentant les opportunités de dépassement;
- respecter les contraintes budgétaires et environnementales dans le choix des options d'investissement en retenant celle qui génère le plus de bénéfices à la collectivité et, par conséquent, qui permet de répondre à la demande pour une planification à long terme.

## **5. LOCALISATION DU PROJET**

**Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.**

La carte de localisation en annexe 1 situe le village de Sainte-Anne-de-Portneuf.

La photo aérienne en annexe 2 présente les variantes qui seront analysées.

### **5.1 Réfection à la route 138 actuelle (variante 1)**

Une des avenues qui sera étudiée consiste à reconstruire la route 138 actuelle. L'analyse de cette variante présentera toutes les opérations pertinentes, soit, entre autres, l'élargissement de l'emprise de la route, l'expropriation des surfaces linéaires nécessaires, les impacts sur le milieu humain et les conséquences sur la circulation des voitures et véhicules lourds.

### **5.2 Voie de contournement rapproché (variante 2)**

Une deuxième variante consiste à construire, à courte distance de la route 138 actuelle et parallèlement à celle-ci, une voie de contournement du village. Cette variante présente l'avantage de recevoir toute la circulation en transit pour libérer la route du village en plus de diminuer les coûts associés à l'acquisition de parties terrains privés. Encore ici, tous les impacts seront analysés.

### **5.3 Voie de contournement éloignée (variante 3)**

De la même façon que la variante 2, ce tracé présente l'avantage d'éloigner tout le trafic lourd et le trafic en transit du village et d'être encore plus économique au niveau de l'acquisition de terrains privés et ce déplacement des services publics.

Le consultant aura aussi le loisir de proposer une nouvelle option, d'analyser la possibilité d'inclure une voie de dépassement et d'analyser la pertinence d'une intersection et son emplacement pour attirer tant vers le village que vers les pourvoyeurs à l'intérieur des terres.

## **6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS**

**Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % à la suite d'expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur carte.**

Suivant la variante 1, nous estimons que pour élargir la route 138 actuelle, l'acquisition de terrains s'effectuera au détriment de plus de 90 % des propriétaires privés riverains.

Quant à la variante 2, une estimation rapide nous permet d'évaluer qu'environ 75 % de la surface nécessaire à la construction du nouveau tronçon se situe sur des terres publiques et qu'environ 20 % sont des terrains ou terres privées. Les 5 % restant appartiennent aux compagnies de services publics.

Le tracé de la variante 3 touchera plutôt les terres publiques dans une proportion de l'ordre de 90 % et pourrait être tel qu'aucune surface actuellement réservée aux services publics ne soit impliquée.

Actuellement, le ministère des Transports n'a acquis ou n'a entrepris aucune démarche pour acquérir les surfaces privées. De la même façon, aucune entente ou négociation n'a été entreprise ni avec les compagnies de services publics, ni avec le ministère des Ressources naturelles concernant nos besoins face aux superficies nécessaires.



## **7. DESCRIPTION DU PROJET**

**Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).**

Suivant la variante qui sera retenue, et selon le cas, il faudra d'abord implanter la ligne de centre du nouveau tronçon puis procéder aux sondages géotechniques pour bien connaître les caractéristiques du sol sous l'emprise et dans les environs.

Ensuite, 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.

Parallèlement à ces deux étapes, les plans et devis seront confectionnés puis, l'appel d'offres sera lancé et l'entrepreneur responsable de la construction de la route sera connu.

Quand le Ministère aura acquis toute les surfaces nécessaires à l'emprise, l'entrepreneur pourra procéder au déboisement et à la récupération de la matière ligneuse (selon les modalités prévues par la Loi sur les forêts et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public).

Compte tenu du type de sol que nous prévoyons rencontrer sous les tracés 2 et 3, mais qui sera précisé plus tard, nous n'anticipons pas recourir au dynamitage.

## **8. DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES**

**Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturels et humains tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes (comptabilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).**

La variante 1 présente un tracé en milieu bâti. Il faudra donc prévoir une partie des budgets du projet pour l'acquisition des terrains le long de la route 138 actuelle et le déplacement des services publics. De plus, la vitesse affichée dans les limites du village ne pourra être augmentée. Cet aspect de la problématique n'améliore en rien la fluidité du trafic en transit.

Par contre, plusieurs commerçants du village voient dans une voie de contournement des pertes importantes de revenus et craignent tant pour la survie de leur entreprise que pour la survie du village lui-même. D'autres n'y voient que des avantages.

Un chapitre particulier de l'étude d'impact traitera donc de ces divers points de vue.

Quant aux variantes 2 et 3, presque toute la longueur de leur tracé sera construit en milieu forestier. Ce tronçon croisera dans la partie est la rue de la Forêt, route qui relie le village à l'arrière-pays. De plus, la partie ouest du tracé croise une sablière et l'emprise empiète sur des terrains privés.

Si le tracé devait croiser la ligne de distribution d'Hydro-Québec, il faudra prévoir le déplacement de ce service public.

Comme ces tracés circuleront sur ce qui paraît être une terrasse sablonneuse, ils ne semblent pas rencontrer de ruisseau permanent. Quand le tracé final sera fixé, un inventaire exhaustif vérifiera si tel est vraiment le cas. Si la route devait croiser des ruisseaux (permanents ou intermittents), toutes les mesures seront prises pour aménager des ponceaux correctement dimensionnés. Les abords des ponceaux et toutes les zones perturbées seront stabilisés tel qu'il est prévu au RNI, ou d'une meilleure façon.

Du côté du milieu humain, certains marchands (dépanneurs, postes d'essence, etc.) croient qu'ils perdront une partie de la clientèle en transit si un de ces deux tracés était retenu. L'étude d'impacts analysera cet aspect de la problématique locale et proposera une série de recommandations aptes à amoindrir les conséquences négatives de la voie de contournement.

## **9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES**

**Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).**

Si la variante 1 était retenue, les principales répercussions se feront particulièrement sentir durant la période de reconstruction de la route 138. Plusieurs propriétaires riverains se verront rapprochés de la route en fonction de l'élargissement de l'emprise routière et du déplacement des services publics.

Pendant les deux années de construction, tous les résidents seront ennuyés par les mouvements de la machinerie lourde et du camionnage (poussière, vibrations, bruit, ralentissements de la circulation, etc.)

Après les travaux, on peut s'attendre à ce que les conditions de vie soient semblables à celles qu'ils vivent actuellement.

Parmi les répercussions négatives reliées à une voie de contournement du village, rappelons d'abord celles associées à une potentielle baisse du chiffre d'affaires de certains marchands locaux.

Un autre aspect concerne le transfert éventuel de la gestion et de l'entretien du tronçon actuel de la route 138 à la municipalité.

Les autres répercussions sont positives. Elles touchent la réduction très importante du niveau de bruit et de vibrations perçus par les riverains du tronçon actuel et l'augmentation du niveau de sécurité de la route du village, le tout étant conséquent du transfert d'une forte proportion de la circulation à l'extérieur du village.

Sur le nouveau tronçon, à cause de l'espace disponible, de la présence possible d'une intersection et d'une voie de dépassement, la circulation sera plus sécuritaire et plus fluide, au grand plaisir des utilisateurs. Le trafic lourd, la limite légale de 50 km/h (dans le village) et l'infrastructure elle-même ne seront plus une incitation à des manœuvres hasardeuses par les conducteurs impatientes.

En période de construction, le bruit, la poussière, le camionnage et la circulation de la machinerie lourde ne devraient pas incommoder les villageois.

## 10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Avis de projet :	03-2001
Devis d'étude d'impact :	04-2001
Dépôt de l'étude d'impact :	12-2001
Consultation publique :	06-2002
Décret gouvernemental (CAR) :	06-2003
Plans et devis définitifs :	12-2003
Emprise libérée/acquisition :	06-2004
Déplacement des services publics :	06-2004
Exécution (construction) :	2004-2005 et 2005-2006

## 11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

**Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.**

Une fois que le tracé retenu aura été construit, les objectifs originaux fixés par le Ministère auront été atteints. Aucune phase ultérieure ou projet connexe qui se rattacherait au présent projet n'est prévu à la programmation, ni au Plan de transport du ministère des Transports du Québec.

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

Signé le 01/03/16

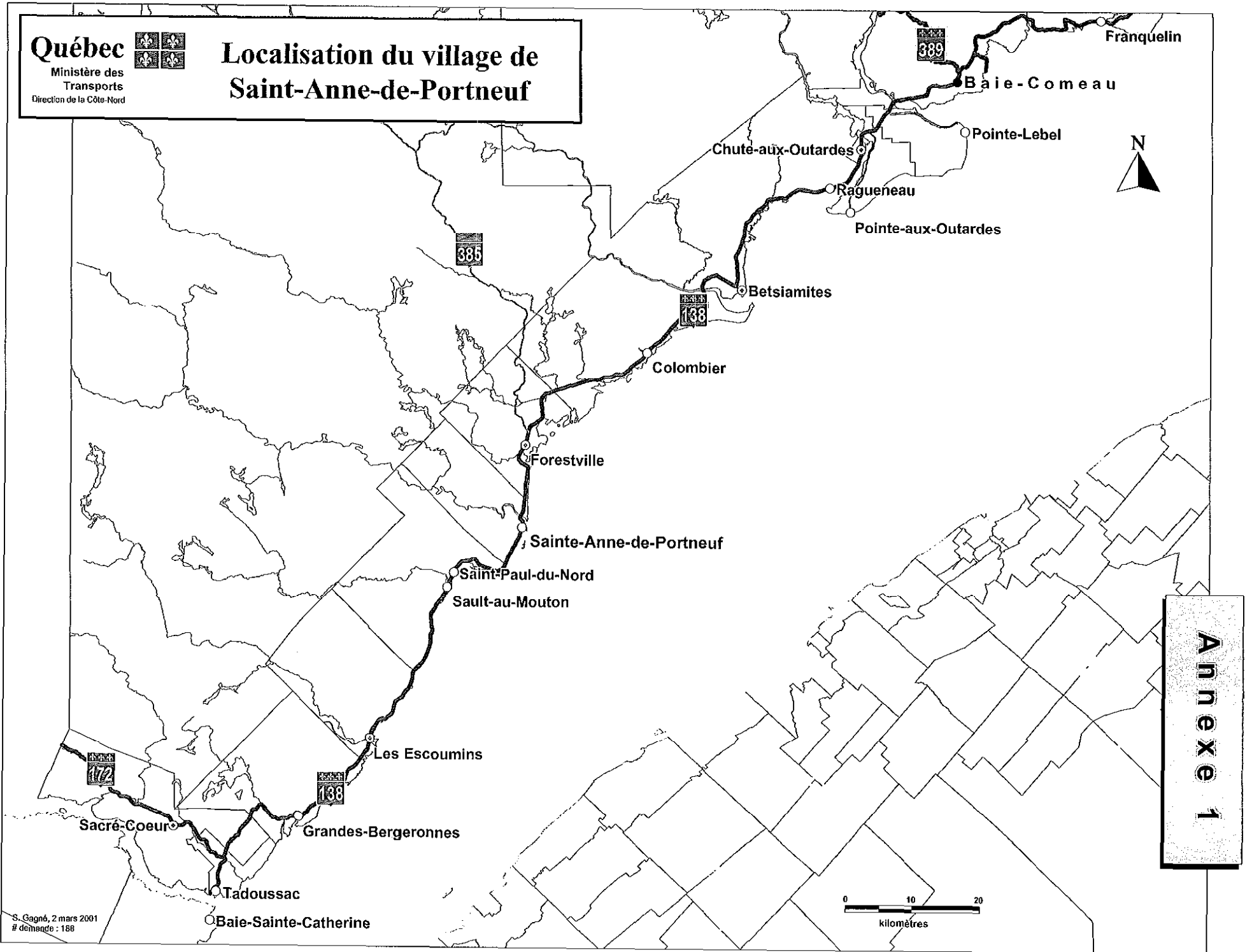
par   
Claude Tremblay, directeur  
Ministère des Transports  
Direction de la Côte-Nord

Québec

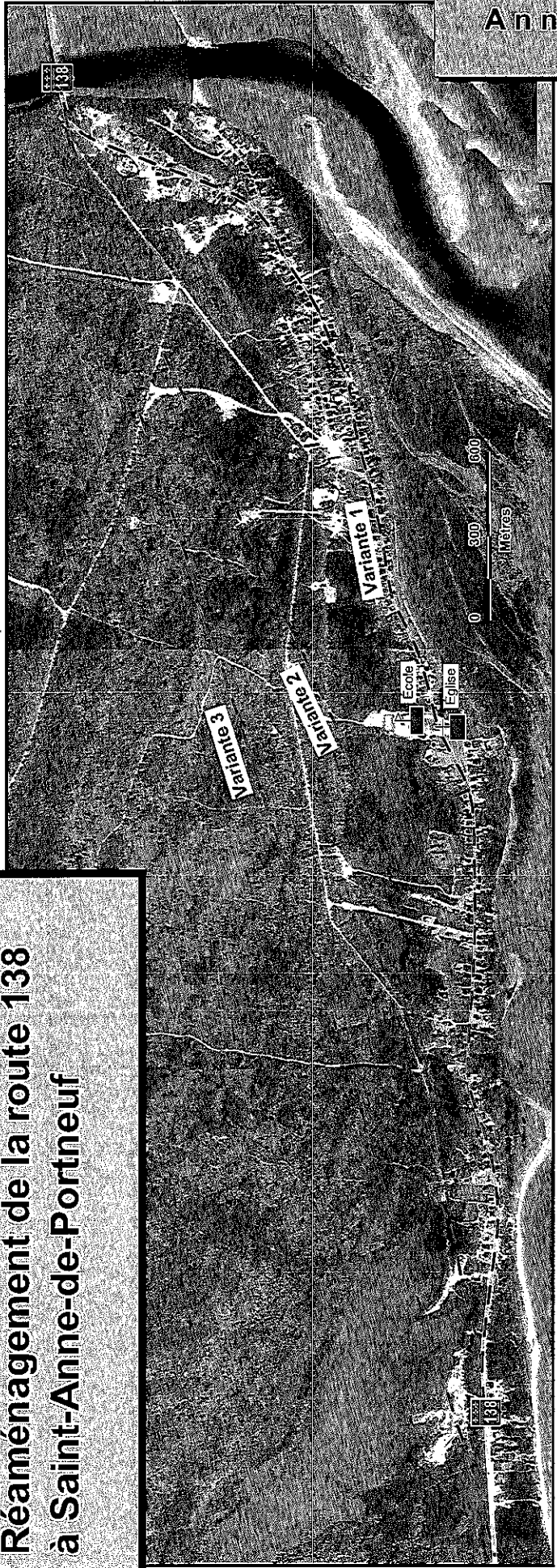


Ministère des  
Transports  
Direction de la Côte-Nord

# Localisation du village de Saint-Anne-de-Portneuf



Annexe 1



# Réaménagement de la route 138 à Saint-Anne-de-Portneuf