

**CONTOURNEMENT DE LA VILLE DE LA TUQUE
ROUTE 155
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DÉPOSÉE AU MINISTÈRE DE
L'ENVIRONNEMENT
DOSSIER 3211-05-358**

**CONTOURNEMENT DE LA VILLE DE LA TUQUE
ROUTE 155**

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DÉPOSÉE
AU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

DOSSIER 3211-05-358

ADDENDA 3

COMPARAISON DES VARIANTES DE TRACÉ

Préparé par :

Groupe HBA experts-conseils senc
150, rue Marchand, bureau 600
Drummondville (Québec)
J2C 4N1

Tél. : (819) 478-8191

Fax : (819) 478-2994

Courrier électronique : hbadrv@groupehba.com

Pierre Arnoux, urbaniste
Chargé de projet adjoint

DRUMMONDVILLE

JANVIER 2003

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. DESCRIPTION DES VARIANTES À L'ÉTUDE	1
2.1 Variante Pied de côte (F).....	1
2.2 Tracés urbains (B et B')	1
2.3 Contournement Est (E).....	3
3. COMPARAISON DES VARIANTES.....	3
4. CLASSEMENT RELATIF DES VARIANTES ÉTUDIÉES	8

1. INTRODUCTION

À la suite de la demande du ministère de l'Environnement du Québec, dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du contournement de la Ville de La Tuque, un document présentant une comparaison des différentes variantes de tracé a été préparé. Ce document constitue l'addenda n° 3 et fait partie intégrante de l'étude d'impact sur l'environnement du contournement de la Ville de La Tuque par la route 155 et permettra au Ministère de juger de la recevabilité de cette étude d'impact.

2. DESCRIPTION DES VARIANTES À L'ÉTUDE

Quatre variantes de tracé (F, B, B' et E) ont été étudiées dans le cadre de cette étude d'impact. Chaque variante est décrite dans les sections suivantes. Le point de départ de toutes les variantes est situé sur la route 155 actuelle, au sud de l'agglomération, à environ 700 m au sud de la limite du périmètre d'urbanisation. Le point d'arrivée se situe également sur la route 155 actuelle, juste au nord du camping municipal.

Chacune des variantes de tracé est présentée sur la figure 1.

2.1 Variante Pied de côte (F)

Cette variante emprunte en premier lieu le boulevard Ducharme, qui fera l'objet de corrections géométriques, jusqu'à la hauteur de l'usine John Lewis et bifurque ensuite vers l'est. Elle traverse à niveau la voie ferrée du CN et longe le flanc de la montagne à proximité des quartiers résidentiels (rues Élisabeth, du Côteau et du Plateau) et à l'arrière des cimetières pour rejoindre la route 155 à la hauteur du camping municipal. Cette variante nécessite la construction d'un tunnel de 350 m sous le centre de ski alpin municipal. Elle a une longueur totale de 10,2 km.

2.2 Tracés urbains (B et B')

La variante B emprunte le boulevard Ducharme sur toute sa longueur. Ce boulevard fera l'objet de corrections géométriques. Cette variante nécessite la construction d'un pont étagé par dessus la rue Bellevue en raison de la dénivellation importante dans ce secteur. À la fin du boulevard Ducharme, cette variante bifurque en direction nord-ouest en empruntant la rue Tessier jusqu'à l'usine Smurfit Stone. La construction d'un remblai le long de la rue Tessier sera nécessaire. Après l'usine, cette variante emprunte la nouvelle route d'accès vers Smurfit Stone construite en 1996. Cette section fera toutefois l'objet de corrections géométriques. La variante B rejoint la route 155 actuelle au point de jonction existant de la voie d'accès vers l'usine. Elle a une longueur totale de 10,8 km.

Figure 1

La variante B' emprunte le tracé de la variante B sur presque toute sa longueur à l'exception d'une section de 150 m à proximité de l'hôpital. La variante B' quitte alors le boulevard Ducharme pour emprunter une section de la rue Saint-Antoine et une section du corridor désaffecté d'une voie ferrée du CN. Ce corridor est utilisé à l'heure actuelle comme axe récréatif multi-fonctionnel (piste de motoneige Trans-Québec, piste cyclable). La variante B rejoint la variante B' à la jonction de la rue Tessier et de la route 155 actuelle. Elle a une longueur de 10,9 km.

2.3 Contournement Est (E)

La variante E quitte la route 155 au sud de l'agglomération et bifurque vers l'est en longeant les vallées afin d'assurer un profil en long dont les pentes ne dépassent pas 7 %. Ce tracé passe à l'ouest du lac Panneton, traverse la Petite rivière Bostonnais et passe en viaduc sous la voie ferrée du CN. Elle poursuit ensuite son parcours en terrain montagneux, passe à l'ouest du lac à l'Ours, traverse le rang des Hamelin et rejoint la route 155 juste au nord du camping municipal. Elle a une longueur totale de 12,5 km.

3. COMPARAISON DES VARIANTES

Afin de comparer les variantes, un ensemble de critères de performance, techniques, sociaux et environnementaux ont été identifiés. Ces critères ont été choisis en fonction des objectifs du projet, des inventaires réalisés et des préoccupations de la population et des principaux intervenants. Les critères et les objectifs liés à ces critères sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 3.1 : Objectifs des critères d'évaluation

CRITÈRE D'ÉVALUATION	OBJECTIFS
PERFORMANCE	
Capacité du réseau	<ul style="list-style-type: none">▪ Capacité de répondre à la demande de transport future (meilleure durée de vie du lien routier).
Gains de temps	<ul style="list-style-type: none">▪ Réduire les temps de parcours pour la circulation de transit lors de la traversée de La Tuque.
Amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers	<ul style="list-style-type: none">▪ Corriger les déficiences géométriques de la route.▪ Séparer le trafic local du trafic de transit.▪ Diminuer le nombre d'accidents impliquant les véhicules, piétons et cyclistes.▪ Limiter le nombre d'accès directs à la route.▪ Éviter le passage à niveau de la voie ferrée.

CRITÈRE D'ÉVALUATION	OBJECTIFS
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Se conformer aux orientations du schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Saint-Maurice et au plan d'urbanisme de La Tuque.
ASPECTS TECHNIQUES ET FINANCIERS	
Emprise	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les acquisitions de terrains à effectuer et le déplacement de bâtiments.
Difficultés techniques	<ul style="list-style-type: none"> Limiter les difficultés techniques de réalisation (pentes, remblais/déblais, nombre de structures).
Coût de réalisation	<ul style="list-style-type: none"> Réduire les coûts de réalisation.
ASPECTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX	
Qualité de vie des résidants	<ul style="list-style-type: none"> Limiter les nuisances induites par le trafic lourd. Minimiser les nuisances (bruit, poussières, pollution atmosphérique, vibrations) pour les résidants.
Sécurité des résidants	<ul style="list-style-type: none"> Limiter les risques liés à un accident occasionné par les TMD¹ (éviter le passage de matières dangereuses dans les zones densément bâties et près des zones sensibles (écoles, hôpital)).
Développement socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les pertes potentielles de la clientèle des commerces routiers. Soutenir le développement socio-économique de la Ville et de la région en assurant une meilleure desserte des pôles d'activités économiques.
Cadre bâti	<ul style="list-style-type: none"> Limiter les expropriations. Éviter la déstructuration de la trame urbaine.
Impacts sur le milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les impacts sur les boisés d'intérêt, les habitats fauniques, les milieux humides et les cours d'eau touchés.
Exploitation forestière	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les pertes de superficies forestières productives.
Impacts visuels	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les impacts visuels pour les résidants actuels.
Impact fiscal	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser les impacts fiscaux pour les résidants de La Tuque liés à la rétrocession éventuelle de section de routes à la Ville de La Tuque et à la réduction de l'assiette fiscale en raison de la baisse de l'activité commerciale.
Activités récréatives	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser la perturbation des activités récréatives (pistes de motoneige, pistes cyclables, VTT, etc.).
Vulnérabilité des zones sensibles	<ul style="list-style-type: none"> Réduire le niveau de bruit perçu autour des zones sensibles (écoles, hôpital) et des résidences situées en bordure de la route 155 actuelle.

¹ Transport des matières dangereuses.

Le tableau 3.2 présente l'évaluation de chaque variante en fonction des critères identifiés.

Tableau 3.2 Grille d'évaluation des variantes étudiées

Critère d'évaluation	Pied de Côte Variante F	Tracés urbains		Contournement Est Variante E
		Variante B	Variante B'	
CRITÈRES DE PERFORMANCE				
Capacité du réseau	<ul style="list-style-type: none"> Capacité assurée pour les 30 prochaines années. 	<ul style="list-style-type: none"> Capacité assurée pour les 20 prochaines années. 	<ul style="list-style-type: none"> Capacité assurée pour les 50 prochaines années. 	
Gains de temps	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours réduit de 15 mn à 10 mn pour la traversée de La Tuque. 	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours réduit de 15 mn à 10 mn pour la traversée de La Tuque Favorise l'accès direct à Smurfit Stone et au site Vallières (scieries). 	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours réduit de 15 mn à 8 mn pour la traversée de La Tuque. 	
Amélioration de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Traversée à niveau de la voie ferrée. Détourne le trafic lourd du centre-ville de La Tuque (secteurs des rues Saint-François et Bostonnais). Limite les accès directs à la nouvelle route. Réduit fortement (50 à 60 %) le trafic lourd pour le noyau urbanisé de La Tuque. 	<ul style="list-style-type: none"> Peu d'amélioration. Détourne le trafic lourd du centre-ville de La Tuque (secteurs des rues Saint-François et Bostonnais). 	<ul style="list-style-type: none"> Détourne le trafic de transit de l'ensemble de la zone bâtie de La Tuque. Réduit fortement (50 à 60 %) le trafic lourd pour le noyau urbanisé de La Tuque. Les pentes représentent un facteur contraignant notamment pour la circulation lourde. Limite les accès directs à la nouvelle route. 	
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> En conformité avec les orientations du schéma de la MRC et du plan d'urbanisme qui prévoient le contournement de la Ville de La Tuque par la route 155. 	<ul style="list-style-type: none"> Conformité partielle; évite le centre-ville mais crée de nouvelles nuisances le long de la rue Tessier et conditions inchangées sur une grande section du boulevard Ducharme. 	<ul style="list-style-type: none"> En conformité avec les orientations du schéma de la MRC et du plan d'urbanisme qui prévoient le contournement de la Ville de La Tuque par la route 155. 	

Critère d'évaluation	Pied de Côte Variante F	Tracés urbains		Contournement Est Variante E
		Variante B	Variante B'	
CRITÈRES TECHNIQUES ET FINANCIERS				
Emprise	<ul style="list-style-type: none"> Requiert de nouvelles acquisitions. 	<ul style="list-style-type: none"> Limite les nouvelles acquisitions en empruntant le réseau routier existant. 		<ul style="list-style-type: none"> Entraîne des acquisitions importantes (50 ha).
Difficultés techniques	<ul style="list-style-type: none"> Construction d'un tunnel de 350 m. Excavation de 550 000 m³ de déblais de roc à proximité du milieu urbain. Nécessite la gestion des eaux de surface. Construction d'un mur anti-bruit de 1,7 km. Entretien d'hiver plus difficile. 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un remblai le long de la rue Tessier. Nécessite un pont d'étagement sur la route 155 actuelle (à proximité de l'hôpital). 		<ul style="list-style-type: none"> Création de pentes importantes. Excavation de 525 000 m³ de déblais de roc et de 575 000 m³ de déblai de 2^e classe. Construction de 2 nouvelles structures (pont au dessus du chemin Wayagamack et de la Petite rivière Bostonnais et d'un viaduc sous la voie ferrée du CN).
Coût de réalisation	<ul style="list-style-type: none"> 16,5 M\$ 	<ul style="list-style-type: none"> De 6 à 9 M\$ 	<ul style="list-style-type: none"> De 5 à 8 M\$ 	<ul style="list-style-type: none"> 18 M\$.
CRITÈRES SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX				
Qualité de vie des résidents	<ul style="list-style-type: none"> Améliore la qualité de vie des habitants du centre-ville (réduction des poussières, vibrations, bruit etc.). Perturbations des résidents le long des rues du Plateau, du Côteau et Élisabeth. Coupure fonctionnelle entre la ville et la montagne (activités récréatives spontanées). 	<ul style="list-style-type: none"> Améliore sensiblement la qualité de vie des habitants du centre-ville (réduction des poussières, vibrations, bruit, etc.). Conditions inchangées le long du boulevard Ducharme. Crée de nouvelles contraintes le long de la rue Tessier. Amélioration pour les résidents situés le long du boul. Ducharme. 	<ul style="list-style-type: none"> Crée des contraintes pour les riverains de la rue St-Antoine. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliore sensiblement la qualité de vie des habitants du noyau urbanisé (réduction des poussières, vibrations, bruit, etc.). Crée une nouvelle contrainte pour les résidents (7) du lac Panneton.

Critère d'évaluation	Pied de Côte Variante F	Tracés urbains		Contournement Est Variante E
		Variante B	Variante B'	
Sécurité des résidants	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration marquée du sentiment de sécurité pour les résidants du centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration marquée du sentiment de sécurité pour les résidants du centre-ville. 		<ul style="list-style-type: none"> Amélioration marquée du sentiment de sécurité pour les résidants de l'ensemble de l'agglomération.
Développement socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> Déplacement probable de l'activité commerciale à l'intérieur de la Ville de La Tuque (du centre-ville vers le boulevard Ducharme). 		<ul style="list-style-type: none"> Meilleure desserte des installations de Smurfit Stone (principal pôle d'activité de la région). 	<ul style="list-style-type: none"> Risque de création de pôles commerciaux à l'entrée et à la sortie de La Tuque qui draineront la clientèle des commerces existants. Réduction de l'activité commerciale et perte d'emplois.
Cadre bâti	<ul style="list-style-type: none"> Changement du caractère (environnement naturel à flanc de colline) d'un quartier (rues du Plateau, du Côteau, Élisabeth).. 	<ul style="list-style-type: none"> Expropriation de quelques résidences et commerces. 		<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs propriétaires forestiers privés affectés. 1 maison expropriée.
Impacts sur le milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Perte de couvert forestier (7 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> NA 		<ul style="list-style-type: none"> Perte de couvert forestier (9 ha) de peuplement de valeur et 67 ha de faible valeur mais constituant un habitat pour la faune terrestre et l'avifaune. Traversée d'une rivière, de 5 cours d'eau permanents et de 6 cours d'eau intermittents. Perte de milieux humides.
Exploitation forestière	<ul style="list-style-type: none"> NA 			<ul style="list-style-type: none"> Perte d'exploitation forestière pour Smurfit Stone et des propriétaires privés en raison du règlement sur l'abattage d'arbres de la MRC.

Critère d'évaluation	Pied de Côte Variante F	Tracés urbains		Contournement Est Variante E
		Variante B	Variante B'	
Impacts visuels pour les résidents actuels	<ul style="list-style-type: none"> Dégradations visuelles pour le secteur résidentiel nord-est en raison de terrassement (déblais, remblais, roc) et des murs anti-bruit. 	<ul style="list-style-type: none"> Limite les impacts visuels en passant dans le secteur industriel. Présence possible d'un écran anti-bruit le long de la rue Tessier. 		<ul style="list-style-type: none"> Faible modification du champ visuel pour les résidents du secteur de la rue des Tilleuls et du lac Panneton.
Impact fiscal	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation restreinte des coûts d'entretien pour la Ville de La Tuque (rues St-François et Bostonnais). 	<ul style="list-style-type: none"> Impact négligeable. 		<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des coûts d'entretien annuels (106 000 \$) pour la Ville de La Tuque (ancien tracé de la route 155). Risques de dévaluation des propriétés et de diminution de l'assiette fiscale de la Ville si le développement socioéconomique de la Ville est affecté.
Activités récréatives	<ul style="list-style-type: none"> Crée un milieu moins intéressant pour le centre de ski. 	<ul style="list-style-type: none"> Longe la piste de motoneige Trans-Québec (piste cyclable et pédestre l'été) le long de la rue Tessier et la croise 2 fois. 	<ul style="list-style-type: none"> Même emprise que la piste de motoneige (Trans-Québec) entre les rues St-François et Saint-Zéphyrin. 	<ul style="list-style-type: none"> Traverse la piste de motoneige Trans-Québec, la piste de VTT (chemin Wayagamack et le réseau de sentiers pédestres) (kilomètre zéro).
Vulnérabilité des zones sensibles	<ul style="list-style-type: none"> Aucun changement sur le boulevard Ducharme. Évite l'ensemble des zones sensibles. Augmentation des nuisances (bruit) le long des rues du Plateau, du Côteau et Élisabeth. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun changement sur le boulevard Ducharme. Augmentation des nuisances le long de la rue Tessier (45 maisons). 	<ul style="list-style-type: none"> S'éloigne de l'hôpital. 	<ul style="list-style-type: none"> Baisse du niveau de bruit de 2 dB (A) pour les résidences situées sur l'actuelle route 155. Augmentation du niveau de bruit pour les résidences (7) du lac Panneton.

4. CLASSEMENT RELATIF DES VARIANTES ÉTUDIÉES

Les 4 variantes étudiées ont été classées les unes par rapport aux autres selon les critères choisis (voir tableau 3.3). Le rang 1 correspond à la variante présentant le plus grand intérêt en fonction du critère choisi et le rang 4 à celle présentant le moins d'intérêt.

Tableau 3.3 : Classement des variantes F, B, B' et E selon les critères choisis.

CRITÈRE D'ÉVALUATION	CLASSEMENT			
	1 ^{ère}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
PERFORMANCE				
Capacité du réseau	E	F	B, B'	
Gains de temps	E	F	B, B'	
Amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers	E	F	B, B'	
Aménagement du territoire	E	F	B, B'	
TECHNIQUES				
Emprise	B, B'		F	E
Difficultés techniques	B'	B	E	F
Coût de réalisation	B'	B	F	E
ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX				
Qualité de vie des résidants	E	B'	B	F
Sécurité des résidants	E	F	B'	B
Développement socio-économique	B, B'		F	E
Cadre bâti	E	F	B	B'
Impacts sur le milieu naturel	B, B'		F	E
Exploitation forestière	B, B'		F	E
Impacts visuels	E	B, B'		F
Impact fiscal	B, B'		F	E
Activités récréatives	B	B'	E	F
Vulnérabilité des zones sensibles	E	F	B'	B
BILAN				
	Nombre total			
	1 ^{ère}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
Variante F	0	7	6	4
Variante B	6	3	6	2
Variante B'	7	3	6	1
Variante E	9	0	2	6

Selon ce classement, la variante E (contournement Est) apparaît légèrement préférable puisqu'elle se classe au premier rang pour 9 critères contre respectivement 7 fois et 6 fois pour les variantes B' et B. La variante E n'obtient toutefois pas de 2^e position contrairement aux variantes B et B'. La variante F ne se classe jamais en première position. La variante E se classe cependant 6 fois 4^e.

Une pondération des critères en trois classes a été ensuite effectuée selon la méthode de Holmes². Les 3 classes peuvent être définies de la façon suivante :

- 1^{ère} classe : Correspondent aux impacts majeurs, difficilement atténuables ou aux objectifs recherchés.
- 2^e classe : Correspondent aux impacts intermédiaires peu atténuables ou objectifs secondaires recherchés.
- 3^e classe : Correspondent aux impacts mineurs ou atténuables.

Le classement des critères s'est fait en fonction principalement des préoccupations de la population telles qu'elles ont été manifestées depuis le début du projet. Ainsi, la qualité de vie et la sécurité des résidants ainsi que la vulnérabilité des zones sensibles (écoles, hôpital) sont trois éléments principaux de la justification du projet et sont des demandes répétées de la population. Le développement socio-économique, principalement les impacts sur les commerces, constitue également une des principales sources d'inquiétude de la population et des commerçants. Enfin, l'aménagement du territoire, soit les orientations d'aménagement de la Ville de La Tuque et de la MRC du Haut-Saint-Maurice, qui reflète la volonté de la population, représente également un critère majeur.

La classe 2 correspond aux impacts qui sont de moindre importance comme le milieu naturel (couvert forestier déboisé généralement de faible valeur); l'impact fiscal qui n'est pas un obstacle au projet; les aspects techniques et financiers qui ne sont pas critiques pour la réalisation du projet. L'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers n'a pas non plus été jugée majeure en raison du nombre, somme toute faible, d'accidents le long de la route 155 actuelle. Enfin, les impacts visuels sur le cadre bâti sont importants mais peuvent être partiellement atténués.

Les critères de classe 3 correspondent aux impacts mineurs facilement atténuables ou aux objectifs mineurs du projet. Ainsi l'acquisition d'emprise n'est pas un problème en raison de l'espace disponible autour de La Tuque et de la présence de terres publiques. Les gains de temps et la capacité du réseau ne sont pas discriminants pour le choix de la variante. Enfin, les impacts sur l'exploitation forestière et les activités récréatives sont mineurs et atténuables.

² Holmes, J.C. (1972). An Ordinal Method of Evaluation. Urban Studies, vol. 9, no. 1, pp. 179-191.

Pour les critères de 1^{ère} classe, le classement présenté au tableau précédent est conservé. Toutefois, pour les critères de seconde classe, la première position n'existe plus de façon à prendre en considération qu'ils sont de moindre importance (bien que pouvant être discriminants dans le choix d'une variante) que les critères de première classe. Pour les critères de 3^e classe, ce sont les positions 1 et 2 qui n'existent plus.

Tableau 3.4 : Classement des variantes F, B, B' et E selon des critères pondérés

CRITÈRE D'ÉVALUATION	CLASSEMENT					
	1 ^{ère}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
CLASSE 1						
Qualité de vie des résidants	E	B'	B	F		
Aménagement du territoire	E	F	B, B'			
Sécurité des résidants	E	F	B'	B		
Développement socio-économique	B, B'		F	E		
Vulnérabilité des zones sensibles	E	F	B'	B		
CLASSE 2						
Difficultés techniques		B'	B	E	F	
Coût de réalisation		B'	B	F	E	
Impacts sur le milieu naturel		B, B'		F	E	
Amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers		E	F	B, B'		
Impacts visuels		E	B, B'		F	
Cadre bâti		E	F	B	B'	
Impact fiscal		B, B'		F	E	
CLASSE 3						
Capacité du réseau			E	F	B, B'	
Gains de temps			E	F	B, B'	
Emprise			B, B'		F	E
Exploitation forestière			B, B'		F	E
Activités récréatives			B	B'	E	F
BILAN	Nombre total					
	1^{ère}	2^e	3^e	4^e	5^e	6^e
Variante F	0	3	3	6	4	1
Variante B	1	2	8	4	2	0
Variante B'	1	5	6	2	3	0
Variante E	4	3	2	2	4	2

Suite à ce nouveau classement, la variante E ressort clairement avec 4 premières positions et 3 secondes positions. Cette variante est nettement plus favorable en ce qui concerne les objectifs majeurs du projet (amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des résidants, protection des zones sensibles) et en ce qui concerne la volonté de la population et du milieu. En contournant complètement la zone urbaine de La Tuque, cette variante est la seule qui rencontre pleinement ces objectifs. Cette variante limite également les impacts visuels et les expropriations de bâtiments. Sur le plan de la circulation, elle assure une meilleure fluidité du trafic, des gains de temps et une plus grande sécurité des usagers. En raison de sa longueur et du territoire montagneux qu'elle traverse, cette variante est toutefois celle qui est la plus coûteuse et celle qui a le plus d'impact sur le milieu naturel et l'exploitation forestière.

La variante B' ressort également comme une variante intéressante en affectant peu, tout comme la variante B, les commerces de la Ville (au plus un déplacement des commerces du centre-ville vers le boulevard Ducharme pourrait se produire) tout en évitant le secteur le plus sensible (le centre-ville). Le fait de s'éloigner de l'hôpital et des zones résidentielles le long du boulevard Ducharme en font également une variante d'intérêt. Toutefois, cette variante, tout comme la variante B, crée de nouvelles contraintes le long de la rue Tessier. Les variantes B et B' peuvent ainsi constituer des alternatives acceptables pour le projet.

La variante F est la moins intéressante. Elle évite les secteurs les plus sensibles (centre-ville, secteur de l'hôpital) mais crée toutefois de nouvelles contraintes pour les résidants situés à proximité de la montagne. De plus, la réalisation d'un tunnel présente une contrainte technique majeure tout en créant un environnement peu intéressant pour le centre de ski. Enfin, cette variante a fait l'objet d'un rejet de la part de la population et des principaux intervenants lors des consultations publiques tenues ces dernières années.

La variante E est donc la variante préférable pour le contournement de la ville de La Tuque par la route 155.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

2. DESCRIPTION DES VARIANTES À L'ÉTUDE

3. COMPARAISON DES VARIANTES

4. CLASSEMENT RELATIF DES VARIANTES ÉTUDIÉES