

DOMAINE	CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	SCÉNARIO 1 ROUTE 389 EXISTANT MISE AUX NORMES KM 0 à 4,7 (est)	SCÉNARIO 2 NOUVEAU TRONÇON DANS LE CORRIDOR DE L'AVE DU LABRADOR ET LE CH. DU LAC-PETIT-BRAS KM 0 à 4 (ouest)		
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ, FLUIDITÉ	1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RÉSEAU ROUTIER	1.1	Conformité des caractéristiques routières en plan et en profil	Longueur de la route conforme en plan et en profil	km (%)	3,8 (81 %)	4,1 (100 %)	
		1.2	Conformité des caractéristiques géométriques de profil en travers	Longueur de la route conforme en profil en travers	km (%)	4,7 (100 %)	4,1 (100 %)	
		1.3	Qualité structurale de la chaussée	Nouvelle structure > nouveau pavage > route en gravier	qualitative	Nouvelle structure	Nouvelle structure	
		1.4	Conformité du drainage	Longueur de la route conforme pour le drainage	km (%)	4,7 (100 %)	4,1 (100 %)	
		1.5	Besoins en emprise	Superficie de terrains privés à acquérir	ha	Terre publique	11,3 hectares au nord de l'avenue du Labrador (ville de Baie-Comeau)	
		1.6	Conformité des carrefours	Nombre de carrefours conformes	nb (%)	2/3 (66 %)	2/2 (100 %)	
		1.7	Conformité des accès	Nombre d'accès conformes	nb (%)	5 (100 %)	2 (100 %)	
		1.8	Passage à niveau	Nombre de passages à niveau	nombre	N/A	N/A	
	2. CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	2.1	Cohabitation des usagers - voies de dépassement	Longueur de voies de dépassement, voies lentes, pointillées, etc.	%	nord : 25 % sud : 15 %	nord : 51 % sud : 20 %	
		2.2	Cohabitation des usagers - voies de refuge	Nombre de voies de refuge	nb	N/A	N/A	
		2.3	Vitesse praticable sécuritaire	Longueur de segment ayant une vitesse de conception de 75 km/h ou moins	km (%)	1,25 (27 %)	0	
		2.4	Niveau de sécurité routière	Impact sur la sécurité routière	qualitative	Amélioration des conditions de sécurité routière par l'élimination de courbes sous-standards, sauf pour le premier 1,5 km	Amélioration des conditions de sécurité routière par la mise en place d'un nouveau tronçon respectant toutes les normes	
		2.5	Temps de parcours	Temps de déplacement sur la route	minutes	3,4	2,7	
	MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	3. MILIEU PHYSIQUE	3.1	Activité d'extraction	Nombre de claims miniers actifs dans la zone à l'étude (activité minière en cours)	nombre	1 non exploité	1 en activité 3 non exploités
			3.2	Terrains contaminés et équipements pétroliers à risque élevé	Nombre de sites connus de sols contaminés	nombre	1 site avec historique de contamination 3 sites avec des équipements pétroliers à risque élevé	4 sites potentiels sur l'avenue du Labrador existante avec des équipements pétroliers à risque élevé 3 sites d'activités désignées
		4. MILIEU BIOLOGIQUE	4.1	Milieux humides	Longueur de milieux humides confirmés qui seront empiétés	km	0	0
			4.2	Espèces à statut précaire	Nombre d'espèces à statut précaire répertoriées dans un corridor de 2 km centré sur le scénario	nombre	0	0
			4.3	Habitat faunique	Longueur de route traversant des habitats fauniques	km	0	0
4.4			Habitat ichtyofaune	Nombre de cours d'eau traversés par le scénario	nombre	4	3	
4.5			Végétation terrestre	Longueur de route traversant le milieu naturel	km (%)	1,9 (40 %)	2,7 (68 %)	
5. MILIEU HUMAIN		5.1	Conformité avec les orientations municipales	Conformité avec les besoins/objectifs de l'administration municipale	qualitative	Non conforme	Conforme	
		5.2	Organisation urbaine	Impact d'un changement dans la répartition du transit des véhicules (voitures, camions, etc.) sur l'organisation urbaine	nombre	Sans effet	Contribuerait à stimuler le développement industriel entre les deux secteurs développés de Baie-Comeau	
		5.3	Développement industriel	Desserte optimale ou non optimale au développement industriel	qualitative	Non optimale	Desserte optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier, avenue du Labrador)	
		5.4	Vitalité commerciale	Nombre de places d'affaires subissant une perte d'achalandage	nombre	0	4	
		5.5	Acceptabilité sociale	Jugement basé sur l'évaluation qualitative des impacts des scénarios sur les communautés, ainsi que sur les commentaires reçus lors des rencontres publiques de Baie-Comeau et FermonT	qualitative	Sans effet - Certains commerçants demandent à ce que le tracé de l'emplacement de la route 389 ne soit pas modifié	Information à venir Craintes de certains commerçants concernant la perte d'achalandage de leur commerce installé sur la route 138	
		5.6	Impacts sur le récréotourisme	Impact sur les activités récréatives et leur accès	qualitative	Effet faible 1 sentier de motoneige croisé une fois	Effet moyen 2 sentiers de motoneige croisés 8 fois et 2 sentiers de quad croisés 9 fois	
		5.7	Impact potentiel sur les sites archéologiques	Nombre de sites archéologiques connus traversés	nombre	0	0	
	5.8	Aménagements forestiers	Longueur de route traversant un aménagement forestier (forêt/bleuet et réserve forestière)	km	0	0		
	5.9	Zones de sensibilité sonore	Nombre de secteurs définis comme potentiellement sensibles au bruit	nombre	1	1		
ASPECTS ÉCONOMIQUES	6. COÛTS	6.1	Coûts capitaux	Coûts de construction, incluant planification	\$			
		6.2	Coûts d'entretien annuel	Nombre de kilomètres à entretenir (100 000\$/km)	\$/an	410 K\$	470 K\$	
	7. AUTRES	7.1	Échéancier de réalisation	Période de construction (rythme 50 M\$/an)	an	0,4	0,24	
		7.2	Maintien de la circulation	Impact pour les usagers durant les travaux	qualitative	Moyen	Faible	

DOMAINE	CATÉGORIE	#	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	PONDÉRATION DU CRITÈRE	BARÈMES					SCÉNARIO 1 (est) km 0 à 4,7	SCÉNARIO 2 (ouest) km 0 à 4	
							1	2	3	4	5			
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ, FLUIDITÉ	1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RÉSEAU ROUTIER	1.1	Conformité des caractéristiques routières en plan et en profil	Longueur de la route conforme en plan et en profil	km (%)	15	moins que 80 %		80-90 %		90-100 %	3	5	
		1.2	Conformité des caractéristiques géométriques de profil en travers	Longueur de la route conforme en profil en travers	km (%)	15	0-20 %		40-60 %		80-100 %	5	5	
		1.3	Qualité structurale de la chaussée	Nouvelle structure > nouveau pavage > route en gravier	qualitative	5	route en gravier		nouveau pavage		nouvelle structure	5	5	
		1.4	Conformité du drainage	Longueur de la route conforme pour le drainage	km (%)	10	0-20 %		40-60 %		80-100 %	5	3	
		1.5	Besoins en emprise	Superficie de terrains privés à acquérir	ha	5	> 15 ha		5 à 15 ha		> 5 ha	5	3	
		1.6	Conformité des carrefours	Nombre de carrefours conformes	nb (%)	5	0%				100%	3	5	
		1.7	Conformité des accès	Nombre d'accès conformes	nb (%)	5	0-20 %		40-60 %		80-100 %	5	5	
		1.8	Passage à niveau	Nombre de passage à niveau	nombre	0						ne s'applique pas		
	2. CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	2.1	Cohabitation des usagers - voies de dépassement, etc.	Longueur de voies de dépassement, voies lentes, pointillées, etc.	%	15	0-10%		20-30%		40-50%	3	4	
		2.2	Cohabitation des usagers - voies de refuge	Nombre de voies de refuge	nb	0	aucune		un par > 10 km		un par <10 km	ne s'applique pas		
		2.3	Vitesse praticable sécuritaire	Longueur de segment ayant une vitesse de conception de 75 km/h ou moins	km (%)	5	20%		10%		0	1	5	
		2.4	Niveau de sécurité routière	Impact positif sur la sécurité routière	qualitative	10	diminution		aucun		augmentation	4	5	
		2.5	Temps de parcours	Temps de déplacement sur la route	minutes	10	4		3		2	2	4	
		SOUS-TOTAL DU DOMAINE					100						74	89
		PONDÉRATION DU DOMAINE					45						33	40
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	3. MILIEU PHYSIQUE	3.1	Activité d'extraction	Nombre de claims miniers actifs dans la zone à l'étude	nombre	6	claims en activité		claims présents mais non actifs		pas de claims	4	1	
		3.2	Terrains contaminés et équipements pétroliers à risque élevé	Nombre de sites connus de sols contaminés	nombre	9	présence				absence	1	1	
	4. MILIEU BIOLOGIQUE	4.1	Milieux humides	Longueur de milieux humides confirmés qui seront empiétés	km (%)	7	100-80 %		60-40 %		20-0 %	5	5	
		4.2	Espèces à statut précaire	Nombre d'espèces à statut précaire répertoriées dans un corridor de 2 km centré sur le scénario	nombre	0						ne s'applique pas		
		4.3	Habitat faunique	Longueur de route traversant des habitats fauniques	km (%)	8	100-80 %		60-40 %		20-0 %	5	5	
		4.4	Habitat ichtyofaune	Nombre de cours d'eau traversés par le scénario	nombre	7	24 à 30		8 à 15		0	4	4	
		4.5	Végétation terrestre	Pourcentage de route traversant le milieu naturel	km (%)	5	100-80 %		60-40 %		20-0 %	3	2	
	5. MILIEU HUMAIN	5.1	Conformité avec les orientations municipales	Conformité avec les besoins/objectifs de l'administration municipale	qualitative	11	non conforme				conforme	1	5	
		5.2	Organisation urbaine	Impact d'un changement dans la répartition du transit des véhicules (voitures, camions, etc.) sur l'organisation urbaine	nombre	8	déplace		sans effet		favorise	3	5	
		5.3	Développement industriel	Desserte optimale ou non optimale au développement industriel	qualitative	10	non optimale				optimale	1	5	
		5.4	Vitalité commerciale	Nombre de places d'affaires subissant une perte d'achalandage	nombre	11	16 à 30		1 à 15		0	5	3	
		5.5	Acceptabilité sociale	Jugement basé sur l'évaluation qualitative des impacts des scénarios sur les communautés, ainsi que sur les commentaires reçus lors des rencontres publiques de Baie-Comeau et Fermont	qualitative	0	faible		moyen		fort	sera complétée après les portes ouvertes de septembre 2013		
		5.6	Impacts sur le récréotourisme	Impact sur les activités récréatives et leur accès	qualitative	6	fort		moyen		faible	5	3	
		5.7	Impact potentiel sur les sites archéologiques	Nombre de sites archéologiques connus traversés	nombre	0						ne s'applique pas		
		5.8	Aménagements forestiers	Longueur de route traversant un aménagement forestier (forêt/bleuet et réserve forestière)	qualitative	5	présence				absence	5	5	
5.9	Zones de sensibilité sonore	Nombre de secteurs définis comme potentiellement sensibles au bruit	nombre	7	4 à 7		1 à 3		0	3	3			
SOUS-TOTAL DU DOMAINE					100						65	74		
PONDÉRATION DU DOMAINE					30						20	22		
ASPECTS ÉCONOMIQUES	6. COÛTS	6.1	Coûts capitaux	Coûts de construction, incluant planification	\$	80					1	4		
		6.2	Coûts d'entretien annuel	Nombre de kilomètres à entretenir (100 000 \$/km)	\$/an	0						ne s'applique pas		
	7. AUTRES	7.1	Échéancier de réalisation	Période de construction (rythme 50 M\$/an)	an	10	1				0,2	3	4	
		7.2	Maintien de la circulation	Impact pour les usagers durant les travaux	qualitative	10	important		moyen		faible	3	5	
	SOUS-TOTAL DU DOMAINE					100						28	82	
PONDÉRATION DU DOMAINE					25						7	21		
GRAND TOTAL					100						60	83		

DOMAINE	CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	STATU QUO (est) ROUTE 389 EXISTANTE	SCÉNARIO 1 (est) ROUTE 389 EXISTANTE MISE AUX NORMES	SCÉNARIO 2 (est) ROUTE 389 EXISTANTE MISE AUX NORMES ET NOUVEAU TRONÇON DANS LE CORRIDOR DE L'AVE DU LABRADOR ET LE CH. DU LAC-PETIT-BRAS	SCÉNARIO 3 (ouest) CHEMIN DE LA SCIERIE ET ROUTE DE CONTOURNEMENT MISE AUX NORMES		
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ, FLUIDITÉ	1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RÉSEAU ROUTIER	1.1	Conformité des caractéristiques routières en plan et en profil	Longueur de la route conforme en plan et en profil	km (%)	2,0 (9 %)	17,7 (84 %)	18 (88 %)		
		1.2	Conformité des caractéristiques géométriques de profil en travers	Longueur de la route conforme en profil en travers	km (%)	16,8 (76 %)	21 (100 %)	20,4 (100 %)		
		1.3	Qualité structurale de la chaussée	Nouvelle structure > nouveau pavage > route en gravier	qualitative	Nouveau pavage	Nouvelle structure	Nouvelle structure	Nouvelle structure excepté le chemin de la Scierie (6 km)	
		1.4	Conformité du drainage	Longueur de la route conforme pour le drainage	km (%)	7 (32 %)	21 (100 %)	20,4 (100 %)	27 (100 %)	
		1.5	Besoins en emprise	Superficie de terrains privés à acquérir	ha	N/A	Terre publique	11,3 hectares au nord de l'avenue du Labrador (ville de Baie-Comeau)	Terre publique	
		1.6	Conformité des carrefours	Nombre de carrefours conformes	nb (%)	0/2 (0 %)	1/2 (50 %)	2/2 (100 %)	2/2 (100 %)	
		1.7	Conformité des accès	Nombre d'accès conformes	nb (%)	2 (11 %)	19 (100 %)	15 (100 %)	26 (100 %)	
		1.8	Passage à niveau	Nombre de passages à niveau	nombre	N/A	N/A	N/A	N/A	
	2. CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	2.1	Cohabitation des usagers - voies de dépassement	Longueur de voies de dépassement, voies lentes, pointillées, etc.	%	Nord : 1,2 % Sud : 3,1 %	Nord : 38 % Sud : 37 %	Nord : 44 % Sud : 40 %	Nord : 41 % Sud : 34 %	
		2.2	Cohabitation des usagers - voies de refuge	Nombre de voies de refuge	nb	11 en dir. Nord *non conformes 3 en dir. Sud *non conformes	2 en dir. Nord 2 en dir. Sud	2 en dir. Nord 2 en dir. Sud	2 en dir. Nord 2 en dir. Sud	
		2.3	Vitesse praticable sécuritaire	Longueur de segment ayant une vitesse de conception de 75 km/h ou moins	km (%)	18,8 (89 %)	3,65 (17 %)	2,4 (12 %)	0,5 (2 %)	
		2.4	Niveau de sécurité routière	Impact positif sur la sécurité routière	qualitative	Diminution, avec détérioration de la route	Amélioration prévue des conditions de sécurité routière sur la route 389 par l'amélioration du tracé en plan et de l'aménagement conforme des accès.	Amélioration prévue des conditions de sécurité routière sur la route 389 par l'amélioration du tracé en plan et de l'aménagement conforme des accès. Pour l'avenue du Labrador, il faudra tenir compte de la présence du sentier pour véhicules hors route.	Amélioration des conditions de sécurité routière sur la route de contournement. Par contre, cette route est utilisée par les camions de bois; si l'industrie reprend de l'essor, la cohabitation induit un risque.	
		2.5	Temps de parcours	Temps de déplacement sur la route (théorique)	minutes	20	14,7	14,1	18	
	MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	3. MILIEU PHYSIQUE	3.1	Activité d'extraction	Nombre de claims miniers actifs dans la zone à l'étude (activité minière en cours)	nombre	0	1 non exploité	1 en activité 3 non exploités	1 non exploité
			3.2	Terrains contaminés et équipements pétroliers à risque élevé	Nombre de sites connus de sols contaminés	nombre	1 site avec historique de contamination 3 sites avec des équipements pétroliers à risque élevé	1 site avec historique de contamination 3 sites avec des équipements pétroliers à risque élevé	4 sites potentiels sur l'avenue du Labrador existante avec des équipements pétroliers à risque élevé 3 sites d'activités désignées	5 sites potentiels avec des équipements pétroliers à risque élevé 10 sites d'activités désignées
		4. MILIEU BIOLOGIQUE	4.1	Milieux humides	Longueur de milieux humides confirmés qui seront empiétés	km (%)	0	0	0	0,045km (superficie de 12 626 mètres carrés) (0,2%)
			4.2	Espèces à statut précaire	Nombre d'espèces à statut précaire répertoriées dans un corridor de 2 km centré sur le scénario	nombre	0	0	0	0
			4.3	Habitat faunique	Longueur de route traversant des habitats fauniques	km (%)	0,584 (3 %)	0,584 (3 %)	0,584 (3 %)	0,417 (1,5 %)
4.4			Habitat ichtyofaune	Nombre de cours d'eau traversés par le scénario	nombre	26	26	25	12	
4.5			Végétation terrestre	Longueur de route traversant le milieu naturel	km (%)	0	13,9 (66 %)	14,7 (72 %)	6,1 (23 %)	

DOMAINE	CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	STATU QUO (est) ROUTE 389 EXISTANTE	SCÉNARIO 1 (est) ROUTE 389 EXISTANTE MISE AUX NORMES	SCÉNARIO 2 (est) ROUTE 389 EXISTANTE MISE AUX NORMES ET NOUVEAU TRONÇON DANS LE CORRIDOR DE L'AVE DU LABRADOR ET LE CH. DU LAC-PETIT-BRAS	SCÉNARIO 3 (ouest) CHEMIN DE LA SCIERIE ET ROUTE DE CONTOURNEMENT MISE AUX NORMES	
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	5. MILIEU HUMAIN	5.1	Conformité avec les orientations municipales	Conformité avec les besoins/objectifs de l'administration municipale	qualitative	Non conforme	Non conforme	Conforme	
		5.2	Organisation urbaine	Impact d'un changement dans la répartition du transit des véhicules (voitures, camions, etc.) sur l'organisation urbaine	nombre	Sans effet	Consoliderait le statu quo	Contribuerait à stimuler le développement industriel entre les deux secteurs développés de Baie-Comeau	Créerait une pression au développement dans une portion moins développée du territoire
		5.3	Développement industriel	Desserte optimale ou non optimale au développement industriel	qualitative	Desserte non optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier, avenue du Labrador)	Desserte non optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier, avenue du Labrador)	Desserte optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier, avenue du Labrador)	Desserte non optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier, avenue du Labrador)
		5.4	Vitalité commerciale	Nombre de places d'affaires subissant une perte d'achalandage	nombre	Sans effet	Sans effet	4	30
		5.5	Acceptabilité sociale	Jugement basé sur l'évaluation qualitative des impacts des scénarios sur les communautés, ainsi que sur les commentaires reçus lors des rencontres publiques de Baie-Comeau et FermonT	qualitative	Nombreuses lacunes et problématiques de sécurité routières du tracé actuel de la route 389 soulevées par la population	Information à venir	Information à venir Craintes de certains commerçants concernant la perte d'achalandage de leur commerce installé sur la route 138.	Information à venir
		5.6	Impacts sur le récréotourisme	Impact sur les activités récréatives et leur accès	qualitative	Sans effet	Effet faible 1 sentier de motoneige croisé une fois	Effet moyen 2 sentiers de motoneige croisés 8 fois et 2 sentiers de quad croisés 9 fois sur les 4 premiers kilomètres seulement	Effet moyen 1 sentier de motoneige croisé 2 fois et 1 sentier de quad croisé 4 fois
		5.7	Impact potentiel sur les sites archéologiques	Nombre de sites archéologiques connus traversés	nombre	0	0	0	0
		5.8	Aménagements forestiers	Longueur de route traversant un aménagement forestier (forêt/bleuet et réserve forestière)	km	0	0	0	9,2 (7 km réserve forestière/ 1,2 km forêt/bleuet)
		5.9	Zones de sensibilité sonore	Nombre de secteurs définis comme potentiellement sensibles au bruit	nombre	6	6	6	0
ASPECTS ÉCONOMIQUES	6. COÛTS	6.1	Coûts capitaux	Coûts de construction, incluant planification	\$	N/A			
		6.2	Coûts d'entretien annuel	Nombre de kilomètres à entretenir (100 000 \$/km)	M\$/an	2,2 M\$ + entretien majeur à court terme	2,2 M\$	2 M\$	2,7 M\$
	7. AUTRES	7.1	Échéancier de réalisation	Période de construction (rythme 50 M\$/an)	an	N/A	2,12	1,98	1,66
		7.2	Maintien de la circulation	Impact pour les usagers durant les travaux	qualitative	N/A	Moyen	Moyen-faible	Faible

DOMAINE	CATÉGORIE	#	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	PONDÉRATION DU CRITÈRE	BARÈMES					RÉSULTATS			
							1	2	3	4	5	STATU QUO	SCÉNARIO 2	SCÉNARIO 3	
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ, FLUIDITÉ	1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU RESEAU ROUTIER	1.1	Conformité des caractéristiques routières en plan et en profil	Longueur de la route conforme en plan et en profil	km (%)	15	moins que 80 %		80-90 %		90-100 %	1	4	5	
		1.2	Conformité des caractéristiques géométriques de profil en travers	Longueur de la route conforme en profil en travers	km (%)	15	0-20 %		40-60 %		80-100 %	1	5	5	
		1.3	Qualité structurale de la chaussée	Nouvelle structure > nouveau pavage > route en gravier	qualitative	5	route en gravier		nouveau pavage		nouvelle structure	3	5	4	
		1.4	Conformité du drainage	Longueur de la route conforme pour le drainage	km (%)	10	0-20 %		40-60 %		80-100 %	2	5	5	
		1.5	Besoins en emprise	Superficie de terrains privés à acquérir	ha	5	> 15 ha		5 à 15 ha		> 5 ha	5	3	5	
		1.6	Conformité des carrefours	Nombre de carrefours conformes	nb (%)	5	0%				100%	1	5	5	
		1.7	Conformité des accès	Nombre d'accès conformes	nb (%)	5	0-20 %		40-60 %		80-100 %	1	5	5	
		1.8	Passage à niveau	Nombre de passages à niveau	nombre	0						ne s'applique pas			
	2. CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE	2.1	Cohabitation des usagers - voies de dépassement	Longueur de voies de dépassement, voies lentes, pointillées, etc.	%	10	0-10 %		20-30 %		40-50 %	1	5	4	
		2.2	Cohabitation des usagers - voies de refuge	Nombre de voies de refuge	nb	5	aucune		un par > 10 km		un par <10 km	5	5	5	
		2.3	Vitesse praticable sécuritaire	Longueur de segment ayant une vitesse de conception de 75 km/h ou moins	km (%)	5	20%		10%		0%	1	3	4	
		2.4	Niveau de sécurité routière	Impact positif sur la sécurité routière	qualitative	10	diminution		aucun		augmentation	1	5	3	
		2.5	Temps de parcours	Temps de déplacement sur la route	minutes	10	18		16		14	1	5	1	
		SOUS-TOTAL DU DOMAINE						100					32	93	84
		PONDÉRATION DU DOMAINE						45					14	42	38
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	3. MILIEU PHYSIQUE	3.1	Activité d'extraction	Nombre de claims miniers actifs dans la zone à l'étude	nombre	6	claims en activité		claims présents mais non actifs		pas de claims	3	1	3	
		3.2	Terrains contaminés et équipements pétroliers à risque élevé	Nombre de sites connus de sols contaminés	nombre	9	présence				absence	1	3	1	
	4. MILIEU BIOLOGIQUE	4.1	Milieux humides	Longueur de milieux humides confirmés qui seront empiétés	km (%)	7	100-80 %		60-40 %		20-0 %	5	5	5	
		4.2	Espèces à statut précaire	Nombre d'espèces à statut précaire répertoriées dans un corridor de 2 km centré sur le scénario	nombre	0						ne s'applique pas			
		4.3	Habitat faunique	Longueur de route traversant des habitats fauniques	km (%)	8	100-80 %		60-40 %		20-0 %	5	5	5	
		4.4	Habitat ichtyofaune	Nombre de cours d'eau traversés par le scénario	nombre	7	24 à 30		8 à 15		0	1	1	3	
		4.5	Végétation terrestre	Pourcentage de route traversant le milieu naturel	% (km)	5	100-80 %		60-40 %		20-0 %	5	2	4	
	5. MILIEU HUMAIN	5.1	Conformité avec les orientations municipales	Conformité avec les besoins/objectifs de l'administration municipale	qualitative	11	non conforme				conforme	1	5	1	
		5.2	Organisation urbaine	Impact d'un changement dans la répartition du transit des véhicules (voitures, camions, etc.) sur l'organisation urbaine	nombre	8	déplace		sans effet		favorise	3	5	1	
		5.3	Développement industriel	Desserte optimale ou non optimale au développement industriel	qualitative	10	non optimale				optimale	1	5	1	
		5.4	Vitalité commerciale	Nombre de places d'affaires subissant une perte d'achalandage	nombre	11	16 à 30		1 à 15		0	5	3	1	
		5.5	Acceptabilité sociale	Jugement basé sur l'évaluation qualitative des impacts des scénarios sur les communautés, ainsi que sur les commentaires reçus lors des rencontres publiques de Baie-Comeau et Fermont	qualitative	0	faible		moyen		fort	sera complétée après les portes ouvertes de septembre 2013			
		5.6	Impacts sur le récréotourisme	Impact sur les activités récréatives et leur accès	qualitative	6	fort		moyen		faible	5	3	3	
		5.7	Impact potentiel sur les sites archéologiques	Nombre de sites archéologiques connus traversés	nombre	0						ne s'applique pas			
		5.8	Aménagements forestiers	Présence d'aménagement forestier (forêt/bleuet et réserve forestière)	qualitative	5	présence				absence	5	5	1	
5.9	Zones de sensibilité sonore	Nombre de secteurs définis comme potentiellement sensibles au bruit	nombre	7	4 à 7		1 à 3		0	1	1	5			
SOUS-TOTAL DU DOMAINE						100					59	71	48		
PONDÉRATION DU DOMAINE						30					18	21	14		
ASPECTS ÉCONOMIQUES	6. COÛTS	6.1	Coûts capitaux	Coûts de construction, incluant planification	\$	70					5	3	4		
		6.2	Coûts d'entretien annuel	Nombre de kilomètres à entretenir (100 000 \$/km)	M\$/an	10	3				2	1	5	2	
	7. AUTRES	7.1	Échéancier de réalisation	Période de construction (rythme 50 M\$/an)	an	10	> 2		1,5		< 1	N/A	2	2	
		7.2	Maintien de la circulation	Impact pour les usagers durant les travaux	qualitative	10	important		moyen		faible	N/A	4	5	
	SOUS-TOTAL DU DOMAINE						100					84	64	74	
PONDÉRATION DU DOMAINE						25					21	16	19		
GRAND TOTAL						100					53	79	71		

VARIATION DE LA PONDÉRATION DES DIFFÉRENTS DOMAINES

Gabarit imposé

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)	
		SCÉNARIO 1 (km 0 à 4.7)	SCÉNARIO 2 (km 0 à 4)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	45	74	89
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	30	65	74
ASPECTS ÉCONOMIQUES	25	28	82
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	60	83
	Rang	2	1

Première analyse - Modification de la pondération pour tenir compte du caractère urbain et de l'insertion du projet à Baie-Comeau

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)	
		SCÉNARIO 1 (km 0 à 4.7)	SCÉNARIO 2 (km 0 à 4)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	45	74	89
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	35	65	74
ASPECTS ÉCONOMIQUES	20	28	82
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	62	82
	Rang	2	1

Deuxième analyse - Emphase sur l'aspect des milieux naturel et humain

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)	
		SCÉNARIO 1 (km 0 à 4.7)	SCÉNARIO 2 (km 0 à 4)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	25	74	89
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	50	65	74
ASPECTS ÉCONOMIQUES	25	28	82
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	58	80
	Rang	2	1

Troisième analyse - Emphase sur l'aspect économique

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)	
		SCÉNARIO 1 (km 0 à 4.7)	SCÉNARIO 2 (km 0 à 4)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	35	74	89
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	20	65	74
ASPECTS ÉCONOMIQUES	45	28	82
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	52	83
	Rang	2	1

VARIATION DE LA PONDÉRATION DES DIFFÉRENTS DOMAINES

Gabarit imposé

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)		
		Statu Quo	SCÉNARIO 2 (km 0 à 21)	SCÉNARIO 3 (km 0 à 27)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	45	32	93	84
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	30	59	71	48
ASPECTS ÉCONOMIQUES	25	84	64	74
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	53	79	71
	Rang	3	1	2

Première analyse - Modification de la pondération pour tenir compte du caractère urbain et de l'insertion du projet à Baie-Comeau

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)		
		Statu Quo	SCÉNARIO 2 (km 0 à 21)	SCÉNARIO 3 (km 0 à 27)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	45	32	93	84
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	35	59	71	48
ASPECTS ÉCONOMIQUES	20	84	64	74
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	52	79	69
	Rang	3	1	2

Deuxième analyse - Emphase sur l'aspect des milieux naturel et humain

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)		
		Statu Quo	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	25	32	93	84
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	50	59	71	48
ASPECTS ÉCONOMIQUES	25	84	64	74
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	59	75	64
	Rang	3	1	2

Troisième analyse - Pondération maximale au domaine économique pour conserver le scénario 2 au premier rang

DOMAINES	PONDÉRATION SUR 100	Notes totales attribuées par domaines (sur 100)		
		Statu Quo	SCÉNARIO 2 (km 0 à 21)	SCÉNARIO 3 (km 0 à 27)
SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ ET FLUIDITÉ	37	32	93	84
MILIEUX NATUREL ET HUMAIN	8	59	71	48
ASPECTS ÉCONOMIQUES	55	84	64	74
CLASSEMENT	Note moyenne pondérée (sur 100)	63	75	76
	Rang	2	1	1