



**AMÉLIORATION DE LA ROUTE 155 DANS  
L'AGGLOMÉRATION DE LA TUQUE**

**ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ**  
Projet : 20-3873-9242

Février 1996

---

## SOMMAIRE

---

### Contexte et mandat

Le 10 octobre 1989, par l'entremise d'une résolution, la ville de La Tuque faisait des représentations au ministère des Transports pour qu'une étude soit entreprise en vue de réaliser une voie de contournement de l'agglomération Latuquoise. Ces représentations ont été appuyées par la MRC Le Haut-Saint-Maurice et la municipalité de Haute-Mauricie, cette dernière étant maintenant fusionnée avec La Tuque.

Les principaux arguments invoqués par la ville concernent les problèmes engendrés par le trafic lourd, tels que le bruit, l'atteinte à la qualité de vie des riverains, notamment des patients du Centre hospitalier Saint-Joseph et du Centre d'accueil et de réadaptation de La Tuque, les risques associés au transport de matières dangereuses et d'accidents pour les usagers, en particulier, les écoliers, et la diminution de la durée de vie des infrastructures. De plus, cette argumentation était renforcée par les perspectives d'augmentation du trafic lourd et la pétition d'environ 3 500 signataires soumise par le Conseil du travail de l'endroit à l'effet de régler les problèmes inhérents au trafic lourd.

À la suite d'une période d'échanges avec le milieu, les autorités ministérielles ordonnèrent au mois de mai 1993 la réalisation d'une étude d'opportunité afin d'identifier les problèmes de la route 155 à l'intérieur de l'agglomération de La Tuque et le cas échéant, les solutions à apporter.

### Méthodologie et faits saillants de la problématique

Afin d'élaborer la problématique et de déterminer les besoins de la route à l'étude d'une longueur approximative de dix kilomètres, deux niveaux d'analyse ont été employés. Dans un premier temps, un coup d'oeil régional sur les perspectives socio-économiques, l'aménagement du territoire et le transport des biens et des personnes a permis de saisir la position et d'appréhender l'évolution de la route 155 comme artère principale du réseau routier de La Tuque. Dans un deuxième temps, la route à l'étude comme telle, a été découpée en cinq séquences et l'analyse de l'environnement routier de chacune d'elles a favorisé l'identification des problèmes d'aménagement émanant de cet environnement et pouvant affecter l'accessibilité, la mobilité, la sécurité des échanges et des déplacements, de même que le cadre de vie local et les riverains.

Ainsi, un survol du territoire à l'étude montre que l'agglomération urbaine de La Tuque est un chef-lieu au développement à la fois linéaire et concentré. En étant coincée entre la rivière Saint-Maurice à l'ouest et les contreforts des Laurentides à l'est, La Tuque a vu sa trame urbaine s'agrandir autour de son noyau traditionnel (centre-ville actuel) et s'agglutiner le long de la route 155.

Un tel patron de développement du territoire confère à l'axe actuel de la route 155 le rôle de réceptacle naturel du trafic local et de transit. Les volontés d'aménagement du territoire exprimées au schéma d'aménagement et au plan urbanisme en faveur de la consolidation des pôles existants ainsi que les perspectives du marché des transports favorables au camionnage tendent à renforcer ce rôle. De plus ce patron de développement urbain fait en sorte que les fonctions industrielles, commerciales, institutionnelles et résidentielles sont rapprochées les unes des autres.

L'armature urbaine de La Tuque avec sa dynamique des échanges a donc pour conséquence de rendre très présent dans le tissu urbain la circulation routière, et plus particulièrement le trafic lourd nécessaire à la desserte des entreprises industrielles et commerciales.

Les analyses de la circulation révèlent qu'avec des volumes de circulation variant de 4 000 à 12 100 véhicules par jour actuellement et pouvant croître de 1% par an, la route à l'étude et ses principaux carrefours ne devraient pas faire face à des problèmes de capacité pour au moins les vingt prochaines années.

Mais, au chapitre du camionnage, la route 155 supporte une circulation de camions assez importante. En gros, tout dépendant des séquences d'analyse, on dénombre actuellement entre 450 et 780 camions en circulation dans l'agglomération chaque jour. Un peu plus du tiers de ce total, soit environ 250 camions par jour, sont en transit, toutefois au nord de l'agglomération, cette proportion grimpe à plus de 50%.

De plus, concernant la desserte de l'usine Cartons Saint-Laurent, le changement d'itinéraire imposé aux camions depuis cette année fait en sorte que la quantité de camions sur les rues Saint-François (séquence 3), Bostonnais (séquence 4) et Saint-Michel s'est accrue d'une centaine, soit la même quantité qui empruntait auparavant la rue Commerciale. Enfin, avec la réalisation des projets de développement reliés à l'industrie forestière, la circulation lourde en transit et celle en direction de l'usine Cartons Saint-Laurent seraient encore appelées à augmenter sensiblement, soit respectivement de 66.6% et 23.5%.

Pour ce qui est de l'importante question de la sécurité routière, les données rassemblées n'indiquent qu'aucune problématique majeure n'afflige le tronçon routier à l'étude. Le bilan, la gravité et les conditions environnementales des accidents relevés ne présentent aucun signe permettant d'en juger autrement.

Cependant, le diagnostic posé pour chacune des séquences d'analyse a mis en évidence certains endroits sensibles et certains dysfonctionnements de l'environnement routier qui ont à ce jour occasionné un grand nombre d'accidents matériels ou qui sont potentiels d'accidents.

Enfin, au sujet des nuisances associées à la circulation sur la route 155 qui concernent l'environnement urbain et qui préoccupent le milieu (c.f. pétition, résolutions municipales et orientations au schéma d'aménagement et au plan d'urbanisme), certains résultats d'analyse et les observations sur le terrain laissent voir qu'elles affectent et affecteront davantage (au fur et à mesure que les prévisions d'augmentation du trafic lourd se concrétiseront) le cadre de vie local et les résidents riverains.

C'est dans la troisième (rue Saint-François) et dans la quatrième (rue Bostonnais) séquences ainsi que sur la rue Saint-Michel que ces nuisances environnementales seraient davantage ressenties. Les vibrations, les salissures, la poussière, l'éblouissement par les phares et le bruit, dont l'étude sonore a rapporté des niveaux sonores relativement élevés, accaparent particulièrement les personnes résidant ou fréquentant ces secteurs urbains de La Tuque.

En somme, ces analyses suggèrent qu'il importe d'intervenir afin d'améliorer la route 155 à l'intérieur de l'agglomération de La Tuque. Cette intervention pourrait être conduite en concertation avec les intervenants du milieu et avec comme objectifs principaux :

- de corriger les déficiences géométriques de la route;
- d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers;
- de limiter les nuisances induites principalement par la circulation lourde;
- de soutenir le développement socio-économique de la région en assurant une meilleure desserte des pôles d'activité.

### **Analyse des solutions**

Afin d'être en mesure d'arrêter un plan d'intervention susceptible de rencontrer ces objectifs, la recherche de solutions a été dirigée au départ sur quatre avenues de solution. Ces avenues de solution sont:

- 1) Améliorations à l'axe routier actuel
- 2) Déviation «Nord-Ouest»
- 3) Contournement «Est»
- 4) Contournement «Ouest»

Cependant, un premier examen de ces avenues a permis de rejeter a priori le contournement de La Tuque à partir de la rive ouest de la rivière Saint-Maurice. Seules les trois premières avenues énumérées ont donc été retenues pour une analyse plus précise.

### **Améliorations à l'axe routier actuel**

Dans leur ensemble, les interventions proposées contribueront à augmenter la sécurité de la route. Une plus grande intégration des circulations locale et de transit et des abords routiers aménagés de manière à marquer davantage le milieu urbain assureront un meilleur niveau de sécurité aux usagers, principalement à ceux qui sont les plus vulnérables (piétons et cyclistes).

Ces interventions auront également des effets positifs sur la circulation des véhicules, en particulier celle des véhicules lourds aux deux carrefours extrêmes de la séquence 3 appelés à être reconfigurés.

Cependant, elles ne modifieront en rien les débits de la circulation et les types de véhicules, et par conséquent, le bruit et les autres nuisances environnementales continueront d'affecter les riverains et le cadre de vie local des Latuquois(es), surtout ceux qui habitent les 330 et quelques logements avec façade sur les rues Saint-François, Bostonnais (séquences 3 et 4) et Saint-Michel/Brown.

### **Déviations nord-ouest**

Avec cette déviation, le trafic au centre de La Tuque (séquences 3 et 4) serait réduit sensiblement. Les camions à remorque en direction ou en provenance de l'usine Cartons Saint-Laurent ainsi que l'ensemble du trafic de transit emprunteraient ce nouvel itinéraire de la route 155. Les prévisions de circulation portent à croire qu'entre 4350 et 4850 véh./jour circuleraient sur cet axe dont de 550 à 660 camions.

Ce qui aurait pour conséquence d'améliorer la sécurité des usagers et de limiter au maximum les nuisances induites par la circulation sur les rues Saint-François et Bostonnais (séquences 3 et 4) ainsi que sur la rue Saint-Michel et l'avenue Brown, soit aux endroits qui ont été jugés comme étant les plus critiques sous ces aspects.

De plus, de par sa contiguïté avec l'usine Cartons Saint-Laurent, cette solution qui affiche le meilleur temps de parcours optimiserait le transport des marchandises du plus important employeur de La Tuque, contribuant ainsi au développement socio-économique de la région.

Toutefois, avec cette solution, la route 155 continuerait à emprunter le boulevard Ducharme (séquences 1 et 2) et ainsi ne pourrait pas à elle seule corriger les dysfonctionnements relevés pour ce secteur. Elle pourrait également avoir des effets sur les commerces routiers présents dans la partie de la route 155 (séquences 3 et 4) qui serait délaissée.

Par ailleurs, le tracé proposé n'est pas a priori sans effets sur l'environnement urbain, les activités commerciales et le domaine résidentiel de certains secteurs traversés. Ainsi, indépendamment des variantes de réalisation étudiées sommairement, le cadre de vie local des personnes domiciliées sur une partie des rues Saint-Maurice et Tessier sera affecté à différents degrés.

De même, les commerces situés dans le secteur de ces variantes subiront leur lot d'inconvénients, allant de la perte de stationnements à l'expropriation comme telle. Sur ce dernier aspect, le choix de la variante Centrale obligerait la relocalisation de tous les commerces du corridor d'étude.

Enfin, avec cette solution, un secteur résidentiel (Terrasses Saint-Maurice) d'importance verrait son potentiel de développement amputé.

### **Contournement est**

Dans un premier temps, il est important de rappeler que cette solution ne pourrait atteindre adéquatement les objectifs poursuivis qu'à la condition qu'une voie d'accès à l'usine de Cartons Saint-Laurent ne soit aménagée à partir de la route 155 nord. Le coût de construction d'une telle voie serait d'environ 1 million de dollars. De plus, il faut préciser que l'ensemble du parcours de ce contournement serait affecté d'une servitude de non accès.

Cette dernière solution analysée possède également ses inconvénients et ses avantages. Tout d'abord, le rapport coût de construction/débit de circulation est très faible. Une fois en opération, cet axe routier ne recevrait qu'environ 1450 véh./jour dont 420 camions pour un coût approximatif variant entre 16.5 et 21.5 millions de dollars (dollars courants de 1995 et excluant les coûts de la voie d'accès à l'usine et de l'étude d'impact sur l'environnement).

Le cadre de vie local des Latuquois(es) et la sécurité des usagers seraient grandement avantagés à cause de l'élimination complète du trafic lourd et de transit dans la ville. Cependant, les dysfonctionnements relevés sur l'axe actuel demeurerait présents à l'endroit de la circulation locale.

De plus, cette voie de contournement ne ferait pas gagner de temps aux transporteurs qui l'emprunteraient pour accéder ou pour sortir de l'usine de Cartons Saint-Laurent. Le temps de parcours de ce trajet équivaut à quelques secondes près au trajet actuel et il est supérieur de 2 à 3 minutes au trajet projeté pour la déviation nord-ouest.

Au niveau des activités commerciales, une telle voie de contournement diminuerait l'affluence aux commerces routiers situés aux abords de la route 155 actuelle. Quant au domaine résidentiel, des effets négatifs seraient ressentis aux points de raccordement avec la route actuelle ainsi que dans le secteur du lac Penneon, où il existe un potentiel de développement à des fins de villégiature.

Enfin, de par le secteur traversé, cette solution ne serait pas sans impacts sur le milieu biophysique, en particulier au niveau des habitats aquatiques et humides en présence.

### Scénario d'intervention

Cette analyse comparative des solutions permet de dégager un scénario d'intervention susceptible de rencontrer les objectifs établis au départ, en l'occurrence :

- de corriger les déficiences géométriques de la route;
- d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers;
- de limiter les nuisances induites principalement par la circulation lourde;
- de soutenir le développement socio-économique de la région en assurant une meilleure desserte des pôles d'activité.

Ainsi, il ressort que les **améliorations à l'axe routier actuel** ne pourraient à elles seules rencontrer adéquatement ces objectifs. Les nuisances dues principalement au trafic lourd ne seraient pas limitées par cette seule solution. Sachant que ces nuisances se sont avérées au centre de l'analyse des besoins, laquelle a démontré la nécessité d'intervention, cette constatation s'impose d'elle-même. Les coûts de réalisation de cette solution ont été évalués à environ 720 000 \$.

Quant à la voie de **contournement est**, sa réalisation à court ou moyen terme semble difficilement justifiable. Outre les impacts appréhendés sur l'environnement, l'aménagement du territoire et les activités commerciales locales, le faible nombre de véhicules qui seraient invités à emprunter cette voie mis en rapport avec les impératifs financiers de l'État expliquent cette position. La réalisation de ce contournement occasionnerait un déboursé variant entre 16,5 et 21,5 millions \$ selon les différents scénarios étudiés.

La **déviaton nord-ouest** s'impose donc comme solution à privilégier en raison de sa capacité à rencontrer les objectifs fixés et de l'effort financier plus réaliste qu'elle demande. De plus, comme cette solution ne peut corriger les dysfonctionnements relevés sur les séquences 1 et 2 (boulevard Ducharme), les améliorations à l'axe routier actuel proposées pour ces séquences seraient à privilégier également. Ces dernières coûteraient 80 000 \$ alors que les coûts de la déviation à elle seule seraient de 3,5 à 6,1 millions \$ dépendamment de la variante de réalisation retenue.

En somme, le scénario d'intervention proposé pourrait se concrétiser de la façon suivante :

Étape 1 : Consultation des partenaires régionaux;

Étape 2 : Réalisation et évaluation d'un avant-projet préliminaire de la solution retenue;

Étape 3 : Consultation publique;

Étape 4 : Élaboration d'un avant-projet définitif;

Étape 5 : Réalisation à court terme des améliorations proposées pour le boulevard Ducharme (séquences 1 et 2) et demande des autorisations gouvernementales;

Étape 6 : Réalisation à moyen terme de la déviation nord-ouest.



---

---

## ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

---

<b>Michel Gourdeau</b>	ingénieur, Service du support technique
<b>Jean-François Leclerc</b>	ingénieur, Service du support technique
<b>Fabien Lecours</b>	architecte paysagiste, Service du support technique
<b>Jean-Louis Ratté</b>	géographe-aménagiste, chargé de projet Service du support technique,

### COLLABORATION PROFESSIONNELLE :

François Bissonnette	urbaniste, Service de l'encadrement des plans de transport
Jean-Pierre Boivin	ingénieur, Direction Saguenay-Lac-Saint-Jean-Est
Carolle Bouchard	anthropologue, Service de la documentation et de l'information scientifique
Robert Delisle	biologiste, Service du support technique
Line Gamache	ingénieure, Direction Île-de-Montréal
Claude Gref	géographe, Service de l'environnement
Gilles Grondin	ingénieur, Service de la géotechnique et de la géologie
Lucie Grégoire	ingénieure, Direction Chaudière-Appalaches
Bernard Hétu	ingénieur, Service de l'environnement
Hélène Hamann	ingénieure-chimiste jr, Service de l'environnement
Gilles Milot	évaluateur agréé, Direction Mauricie-Bois-Francs

### SOUTIEN TECHNIQUE :

Guylaine Asselin	secrétaire, Service du support technique
Fabien Bouchard	technicien, Service du support technique
Marc Lachance	technicien, Service du support technique
Maurice Mercier	technicien, Direction Chaudière-Appalaches
Damien Mottard	technicien, Direction de Québec
André Tremblay	technicien, Service du support technique

### SUPERVISION :

Huan Nguyen	ingénieur, Chef de Service du support technique
-------------	---

## TABLE DES MATIERES

	Page
LISTE DES TABLEAUX .....	xiv
LISTE DES FIGURES .....	xvi
INTRODUCTION .....	1
- Contexte .....	1
- Objet de l'étude .....	2
<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ANALYSE DES BESOINS</b>	
1. TERRITOIRE À L'ÉTUDE ET CADRE D'ANALYSE .....	4
2. PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE .....	7
2.1 Profil socio-économique .....	7
2.1.1 Perspectives démographiques .....	7
2.1.2 Perspectives de développement économique .....	8
2.2 Aménagement du territoire .....	11
2.2.1 Utilisation du sol .....	11
2.2.2 Affectations du sol .....	13
2.2.3 Orientations d'aménagement .....	17
2.2.4 Armature urbaine et dynamique des échanges .....	19
2.3 Flux des biens et des personnes .....	19

2.3.1	Transport ferroviaire et aérien .....	19
2.3.2	Transport routier .....	20
	- Le portrait des déplacements .....	20
	- Les débits de circulation .....	21
2.3.3	Transport à l'usine Cartons Saint-Laurent .....	23
	- Les matières dangereuses .....	24
2.3.4	L'influence des projets de développement forestier .....	27
2.4	Accidentologie .....	28
2.4.1	Bilan des accidents .....	28
2.4.2	Gravité des accidents .....	30
2.4.3	Conditions environnementales .....	30
<b>3.</b>	<b>PROBLÉMATIQUE PAR SÉQUENCE .....</b>	<b>31</b>
3.1	Séquence # 1 : Le boulevard Ducharme (secteur sud) .....	31
3.2	Séquence # 2 : Le boulevard Ducharme (secteur nord) .....	35
3.3	Séquence # 3 : La rue Saint-François .....	37
3.4	Séquence # 4 : La rue Bostonnais .....	40
3.5	Séquence # 5 : La route 155 nord .....	41
<b>4.</b>	<b>BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE ET NÉCESSITÉ D'INTERVENTION .....</b>	<b>43</b>

## DEUXIÈME PARTIE : L'ANALYSE DES SOLUTIONS

	Page
<b>1. AMÉLIORATIONS À L'AXE ROUTIER ACTUEL</b> .....	49
1.1 Améliorations par séquence .....	49
1.2 Temps de parcours .....	53
1.3 Évaluation des coûts .....	54
<b>2. DÉVIATION "NORD-OUEST"</b> .....	56
2.1 Définition du tracé .....	56
2.2 Les préoccupations du milieu .....	60
2.3 L'impact sonore et la qualité du cadre de vie local .....	62
2.4 Les activités commerciales .....	71
2.5 Les caractéristiques visuelles du paysage .....	72
2.6 Le site du Lac Vert .....	77
2.7 Le secteur résidentiel de la "Terrasse Saint-Maurice" .....	78
2.8 La circulation et la sécurité .....	78
2.9 Temps de parcours .....	86
2.10 Évaluation des coûts .....	86
<b>3. CONTOURNEMENT "EST"</b> .....	90
3.1 Territoire à l'étude et cadre d'analyse .....	90
3.2 Analyse du milieu .....	90

3.2.1	Les espaces aménagés .....	91
3.2.2	Les habitats aquatiques et humides .....	93
3.2.3	Les éléments visuels du paysage .....	93
3.3	Définition des tracés et enjeux techniques .....	95
3.4	Enjeux environnementaux .....	98
3.5	Temps de parcours .....	100
3.6	Évaluation des coûts .....	101
<b>4. ANALYSE COMPARATIVE DES SOLUTIONS ET SCÉNARIO D'INTERVENTION .....</b>		<b>110</b>
<b>OUVRAGES CONSULTÉS .....</b>		<b>115</b>
<b>ANNEXE I :</b>	Ville de La Tuque. Résolution #261-89	
<b>ANNEXE II :</b>	M.R.C. Le Haut-Saint-Maurice. Résolution #197-89	
<b>ANNEXE III :</b>	Municipalité de Haute-Mauricie. Résolution #195-89	
<b>ANNEXE IV :</b>	Profil en travers en milieu rural (type c)	
<b>ANNEXE V :</b>	Profil en travers en milieu rural (type b)	
<b>ANNEXE VI :</b>	Route nationale ou régionale à deux voies contiguës en milieu urbain	
<b>ANNEXE VII :</b>	Évaluation de l'impact sonore (grille)	
<b>ANNEXE VIII :</b>	Classes d'estimations des coûts des projets pour les chaussées	

## LISTE DES TABLEAUX

	Page
<b>Tableau 1</b> Caractéristiques de la population active de La Tuque selon les divisions d'industries de Statistique Canada, 1986 .....	10
<b>Tableau 2</b> Modes d'approvisionnement et d'expédition à l'usine Cartons Saint-Laurent de La Tuque (estimé 1993) .....	26
<b>Tableau 3</b> L'environnement routier / Route 155 - La Tuque .....	32
<b>Tableau 4</b> Comparaison du nombre et du taux d'accident par séquence (1990-1992) .....	34
<b>Tableau 5</b> Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore .....	37
<b>Tableau 6</b> Comptage de piétons et cyclistes / séquence 3 .....	39
<b>Tableau 7</b> Améliorations à l'axe routier actuel / Évaluation des coûts de réalisation .....	55
<b>Tableau 8</b> Déviation Nord-ouest / Relevés sonores .....	64
<b>Tableau 9</b> Déviation Nord-ouest / Qualification du climat sonore .....	64
<b>Tableau 10</b> Déviation Nord-ouest / Perturbation sonore actuelle .....	65
<b>Tableau 11</b> Déviation Nord-ouest / Perturbations sonores actuelle et projetées .....	66
<b>Tableau 12</b> Déviation Nord-ouest / Niveaux de bruit moyens et extrêmes en façade .....	66
<b>Tableau 13</b> Déviation Nord-ouest / Impacts sonores des variantes .....	67
<b>Tableau 14</b> Déviation Nord-ouest / Perturbation sonore avec murs antibruit de 3 mètres .....	70
<b>Tableau 15</b> Déviation Nord-ouest / Synthèse des trois variantes à l'étude .....	85

<b>Tableau 16</b>	Déviation Nord-ouest / Évaluation des coûts de réalisation des variantes . . . . .	86
<b>Tableau 17</b>	Contournement Est / Caractéristiques des voies auxiliaires . . . . .	97
<b>Tableau 18</b>	Contournement Est / Évaluation des coûts de réalisation selon les différents scénarios . . . . .	101
<b>Tableau 19</b>	Analyse comparative des solutions par rapport à la situation actuelle . . . . .	111

## LISTE DES FIGURES

	Page
<b>Figure 1</b> Situation géographique .....	5
<b>Figure 2</b> Territoire à l'étude et séquences d'analyse de la route 155 .....	6
<b>Figure 3</b> Utilisation du sol .....	12
<b>Figure 4</b> Affectations du sol du schéma d'aménagement de la M.R.C. Le Haut-Saint-Maurice .....	14
<b>Figure 5</b> Les grandes affectations des plans d'urbanisme de la zone d'étude .....	16
<b>Figure 6</b> Caractéristiques de la circulation - 1993 .....	22
<b>Figure 7</b> Caractéristiques de la circulation - 1993 - avec l'approvisionnement à l'usine par la barrière Nord seulement .....	25
<b>Figure 8</b> Nombre d'accidents routiers aux principales intersections (1990-1992) .....	29
<b>Figure 9</b> Avenues de solution .....	48
<b>Figure 10</b> Améliorations à l'axe routier actuel .....	50
<b>Figure 11</b> Déviation Nord-ouest / Tracé proposé .....	57
<b>Figure 12</b> Déviation Nord-ouest / Variantes de réalisation .....	58
<b>Figure 13</b> Déviation Nord-ouest / Les préoccupations du milieu .....	61
<b>Figure 14</b> Contournement Est / Éléments environnementaux sensibles à l'implantation d'une infrastructure routière .....	92
<b>Figure 15</b> Contournement Est / Description des variantes de tracé et enjeux techniques .....	96



## INTRODUCTION

### - Contexte

La présente étude d'opportunité concernant l'amélioration de la route 155 dans l'agglomération de La Tuque résulte d'une demande formulée par la ville de La Tuque. En effet, en date du 10 octobre 1989; le Conseil municipal :

*«MANDATE LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET/OU TOUT AUTRE MINISTÈRE CONCERNÉ POUR EFFECTUER UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET/OU D'IMPACT SUR LE TRACÉ DE VOIE DE CONTOURNEMENT DU TRAFIC LOURD TEL QUE PROPOSÉ PAR LE CONSEIL DU TRAVAIL DE LA TUQUE, OU DE TOUT AUTRE TRACÉ À L'EXTÉRIEUR DES LIMITES DE LA TUQUE». (RÉSOLUTION #261-89)<sup>1</sup>*

Cette demande a été appuyée tant par la Municipalité régionale de comté (M.R.C.) Le Haut-Saint-Maurice (résolution 197-89 du 11 octobre 1989) que par la municipalité de Haute-Mauricie (résolution 195-89 du 24 octobre 1989).

Les arguments invoqués pour soutenir cette demande d'étude de voie de contournement sont appuyés par :

*«UNE PÉTITION D'ENVIRON 3 500 SIGNATURES PAR LAQUELLE LE CONSEIL DU TRAVAIL DE LA TUQUE A MANIFESTÉ QUE L'INTENTION DE LA POPULATION LATUQUOISE EST À L'EFFET DE RÉGLER (SIC) DES PROBLÈMES DE POLLUTION PAR LE BRUIT, DES PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX ET DE SÉCURITÉ». (RÉSOLUTION #261-89)*

On spécifie, dans la résolution municipale, que :

- Le trafic lourd sur la route 155 a augmenté au cours des dernières années et cette croissance sera encore plus marquée suite à l'intention du Gouvernement du Québec d'éliminer le flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice et suite au développement futur de la Baie James.
- Le transport des matières dangereuses présente un danger pour la population de La Tuque.
- Les camions lourds occasionnent des nuisances pour deux écoles, un hôpital, un centre d'accueil et de réadaptation et la population en général.
- L'encombrement occasionné par la présence des camions augmente les risques

---

<sup>1</sup> Les résolutions municipales relatées dans le présent texte se retrouvent en annexe.

d'accidents pour les autobus scolaires et la population en général.

- Enfin, elle affecte la durée de vie des infrastructures municipales. (Il est à noter que l'entretien de la route 155 est sous la responsabilité du Ministère depuis le 1<sup>er</sup> avril 1993).

À la fin de 1989, le Ministre délégué aux transports informe le Conseil municipal de Haute-Mauricie de son refus de procéder à l'étude d'une voie de contournement. Le Ministère a entrepris un programme d'améliorations de la route 155, jugé prioritaire, entre la ville de La Tuque et le village de Saint-Georges; l'étude d'une voie de contournement est ainsi considérée prématurée.

En mars 1990, la ville de La Tuque insiste auprès du Ministre des transports pour que la voie de contournement soit incluse dans son programme d'améliorations de la route 155 et demande à le rencontrer avec les membres du Comité de la voie de contournement. Cette rencontre se tient le 26 février 1991.

L'autorisation de travail pour réaliser une étude d'opportunité est émise par les autorités ministérielles le 13 mai 1993.

Enfin, en décembre 1993, deux nouvelles variables s'ajoutent au dossier : le projet conjoint de la Ville et de la compagnie P.F.C.P. (maintenant dénommée Cartons Saint-Laurent inc.) pour construire une voie d'accès pour les camions par le nord de la municipalité et le réaménagement des installations de l'usine qui oblige tous les camions d'approvisionnement à passer par l'entrée nord seulement, soit via les rues Saint-Michel et Brown.

#### - **Objet de l'étude**

C'est donc à partir de ce contexte que la réalisation de la présente étude d'opportunité fut entreprise afin de soutenir le processus de décision ministériel. Du point de vue méthodologique, une étude d'opportunité fait partie du corpus des études préliminaires à la réalisation de tout projet routier que le ministère des Transports entreprend. De par ces objectifs, ce type d'étude s'effectue en deux étapes.

Une première étape appelée "**Analyse des besoins**" vise d'abord à cerner les problèmes actuels et par conséquent les besoins futurs qui justifient ou non une intervention dans le milieu.

Lorsque les résultats obtenus démontrent la nécessité d'intervenir, cette première étape est suivie d'une seconde, soit l'étape de l'"**Analyse des solutions**" où les différentes solutions possibles sont évaluées et discriminées.

Et, en conclusion, cette dernière analyse permet de développer un scénario d'intervention dans lequel les phases, les modalités et une évaluation des coûts de réalisation sont exposées.

## PREMIÈRE PARTIE : L'ANALYSE DES BESOINS

### 1. Territoire à l'étude et cadre d'analyse

Le territoire à l'étude, tel qu'illustré aux figures 1 et 2, couvre une partie du territoire de La Tuque en tenant compte de la fusion récente de la municipalité de Haute-Mauricie. Il est délimité à l'ouest, par la rivière Saint-Maurice et à l'est, par les contreforts des Laurentides incluant les lacs Panneton et à l'Ours. Au sud, il est borné par le pont enjambant la Petite rivière Bostonnais et au nord, il s'arrête à l'intersection de la route 155 et du rang de La Bostonnais. Toutefois, en fonction des besoins d'analyse, les limites de ce territoire ont été agrandies pour certains aspects particuliers.

Pour la route 155 comme telle, l'espace routier d'une longueur de 9 960 mètres a été découpé en cinq (5) séquences en fonction principalement des changements apportés à la perception des usagers de la route par les éléments de l'environnement routier, tels que les formes urbaines, les types de paysage, la géométrie de la route et les pratiques socio-économiques locales.

C'est donc en tenant compte de ces délimitations spatiales que la problématique d'ensemble de la route à l'étude sera élaborée. Dans un premier temps, la région de La Tuque fera l'objet d'une analyse sommaire sous l'angle des perspectives socio-économiques, d'aménagement du territoire et du transport des biens et des personnes. Ce coup d'oeil régional permettra de saisir la position et d'appréhender l'évolution de la route 155 comme artère principale du réseau routier de l'agglomération de La Tuque.

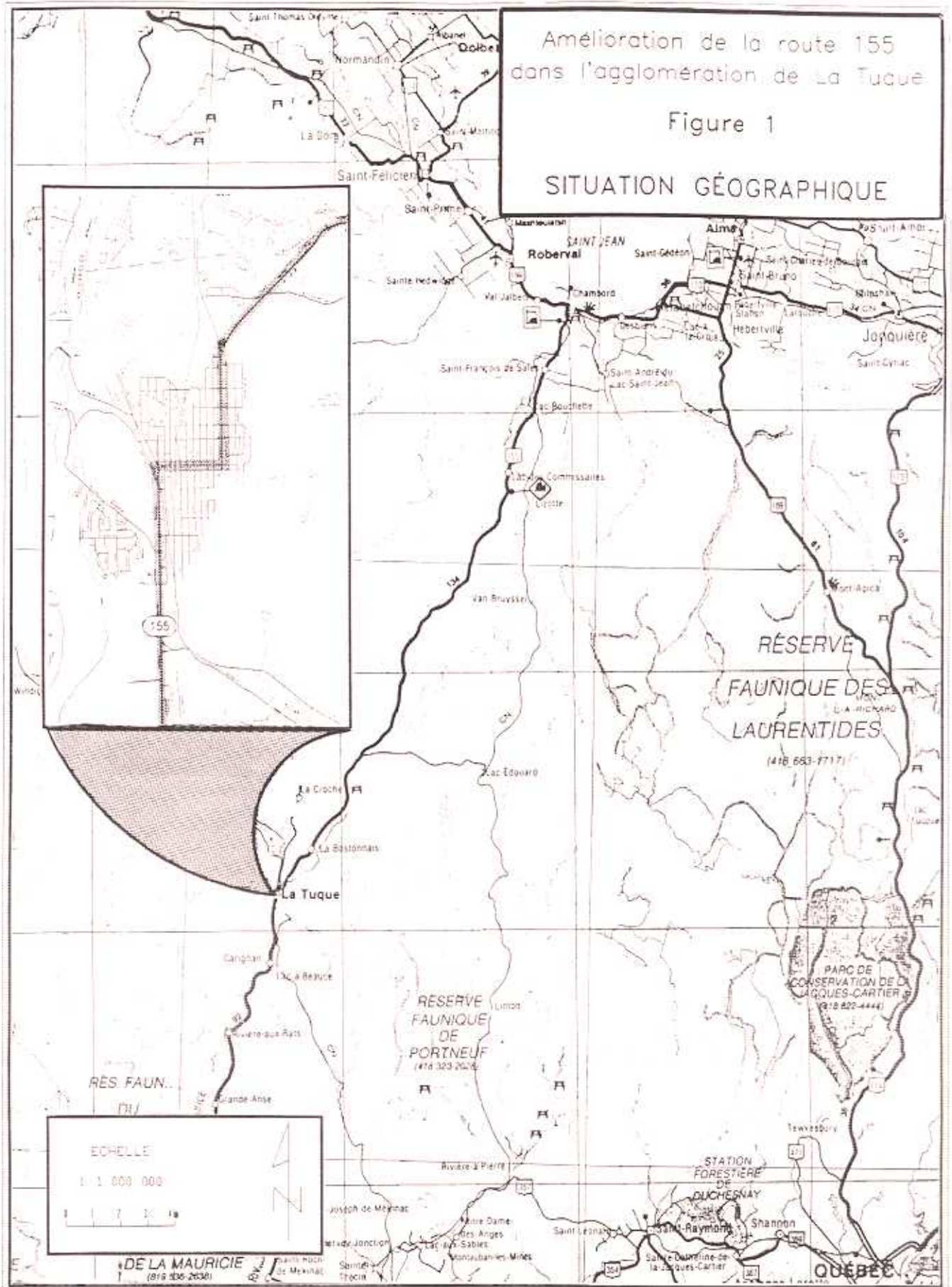
Dans un deuxième temps, l'environnement routier de chacune des cinq (5) séquences sera analysé afin d'identifier les problèmes d'aménagement émanant de cet environnement et pouvant affecter l'accessibilité, la mobilité et la sécurité des échanges et des déplacements, de même que le cadre de vie local et les riverains.

Par la suite, un bilan de la problématique de la route à l'étude sera dressé et accompagné d'une évaluation sur la nécessité d'une intervention ministérielle.

Amélioration de la route 155  
dans l'agglomération de La Tuque

Figure 1

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

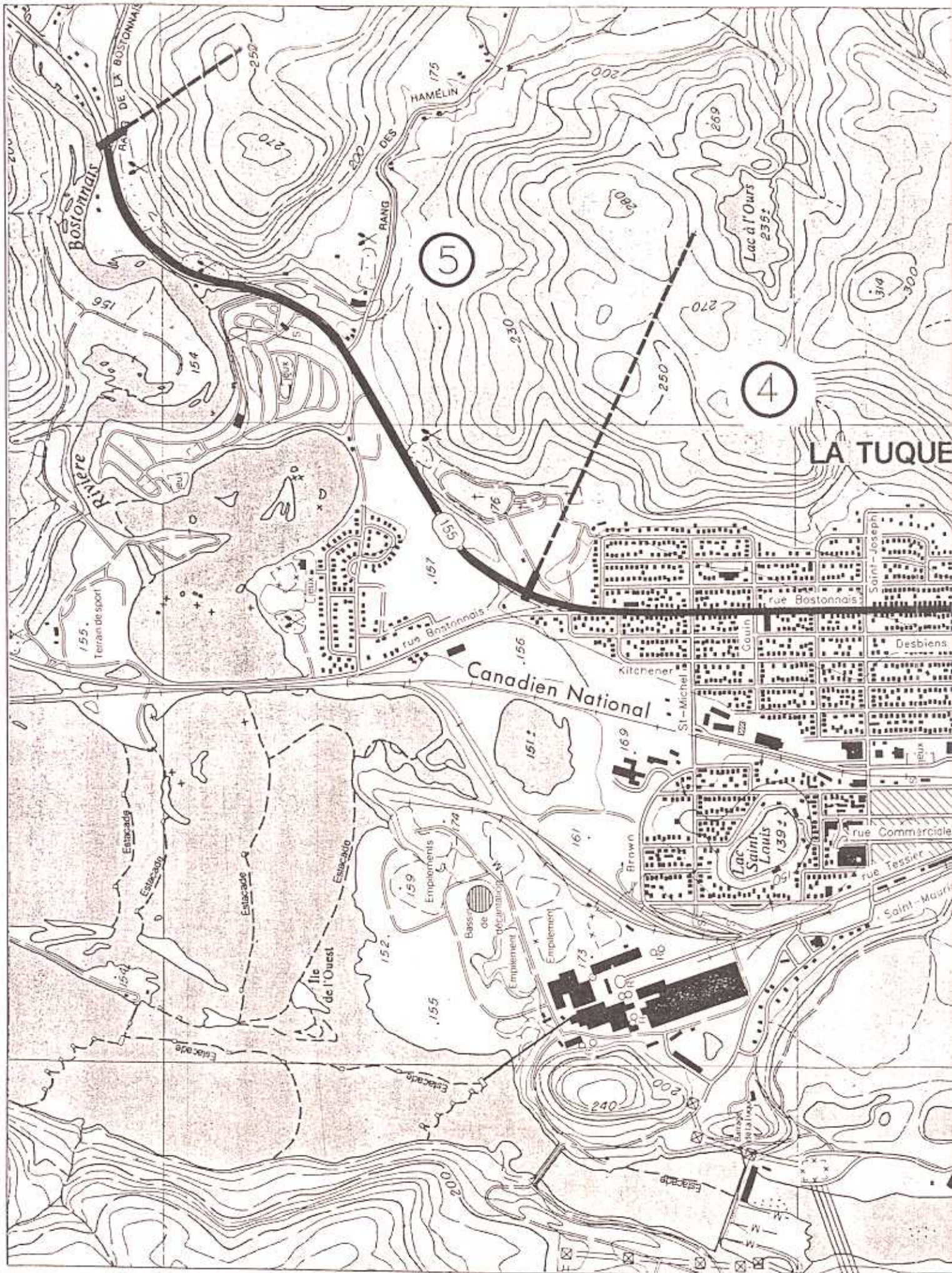


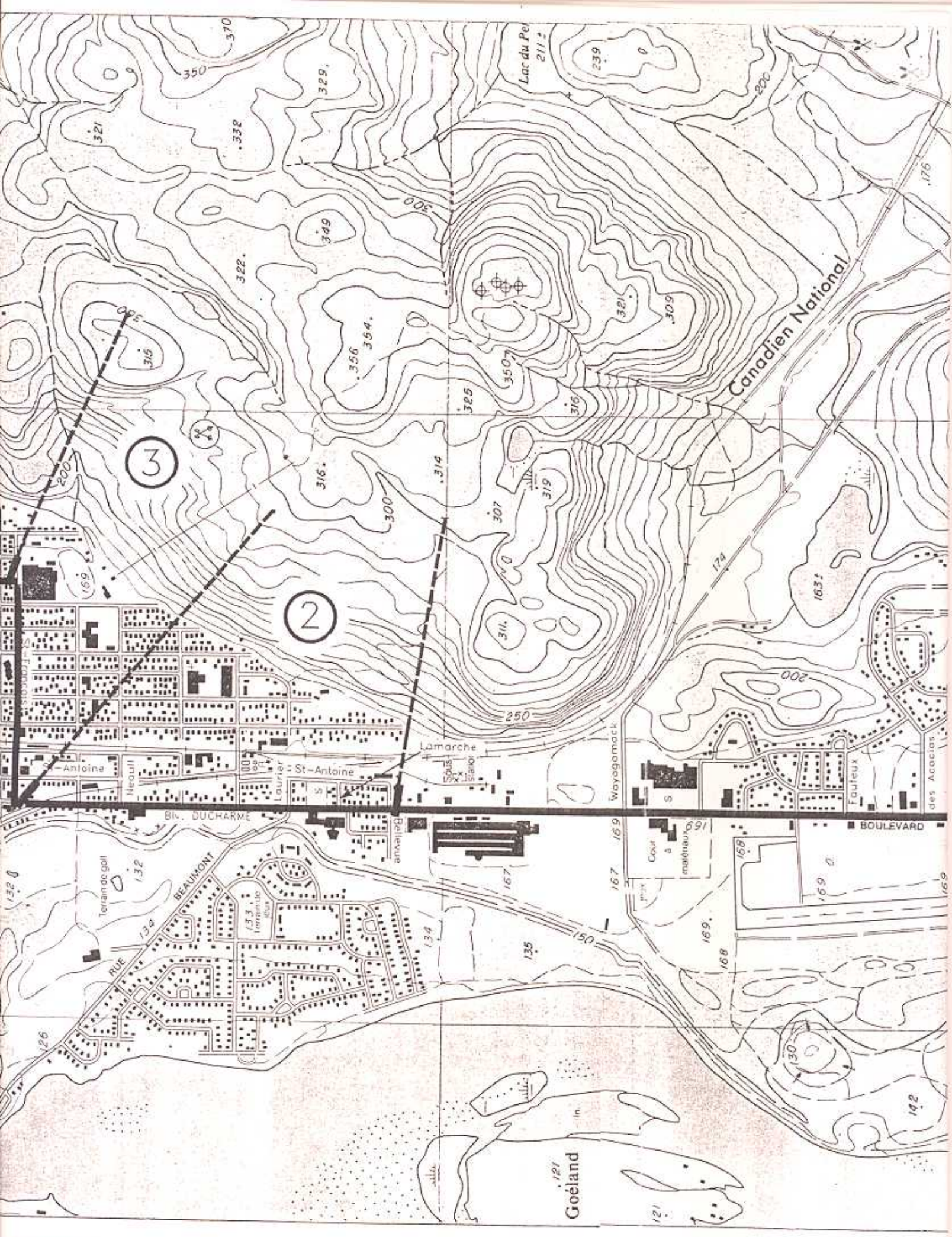
RÉS. FAUN...

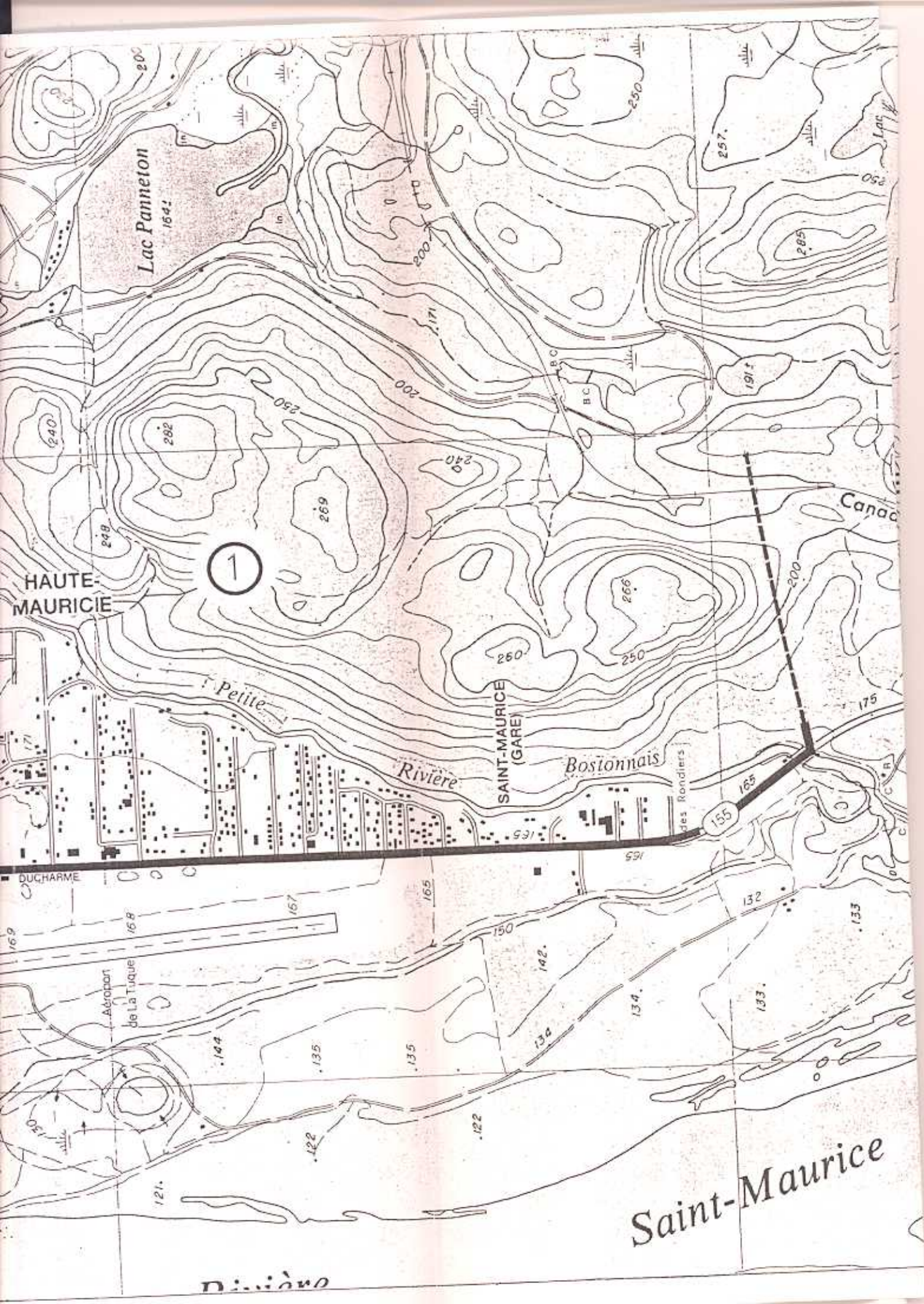
ECHELLE  
1 : 1 000 000

DE LA MAURICIE  
(819 836-2638)

QUÉBEC







Lac Panneton  
164.1

HAUTE-MAURICIE

1

DUCHARME

Aéroport  
de La Tuque

Rivière

Petite Rivière

SAINT-AURICE  
(GARE)

Bostonnais  
des Rondiers

Saint-Maurice

Canada

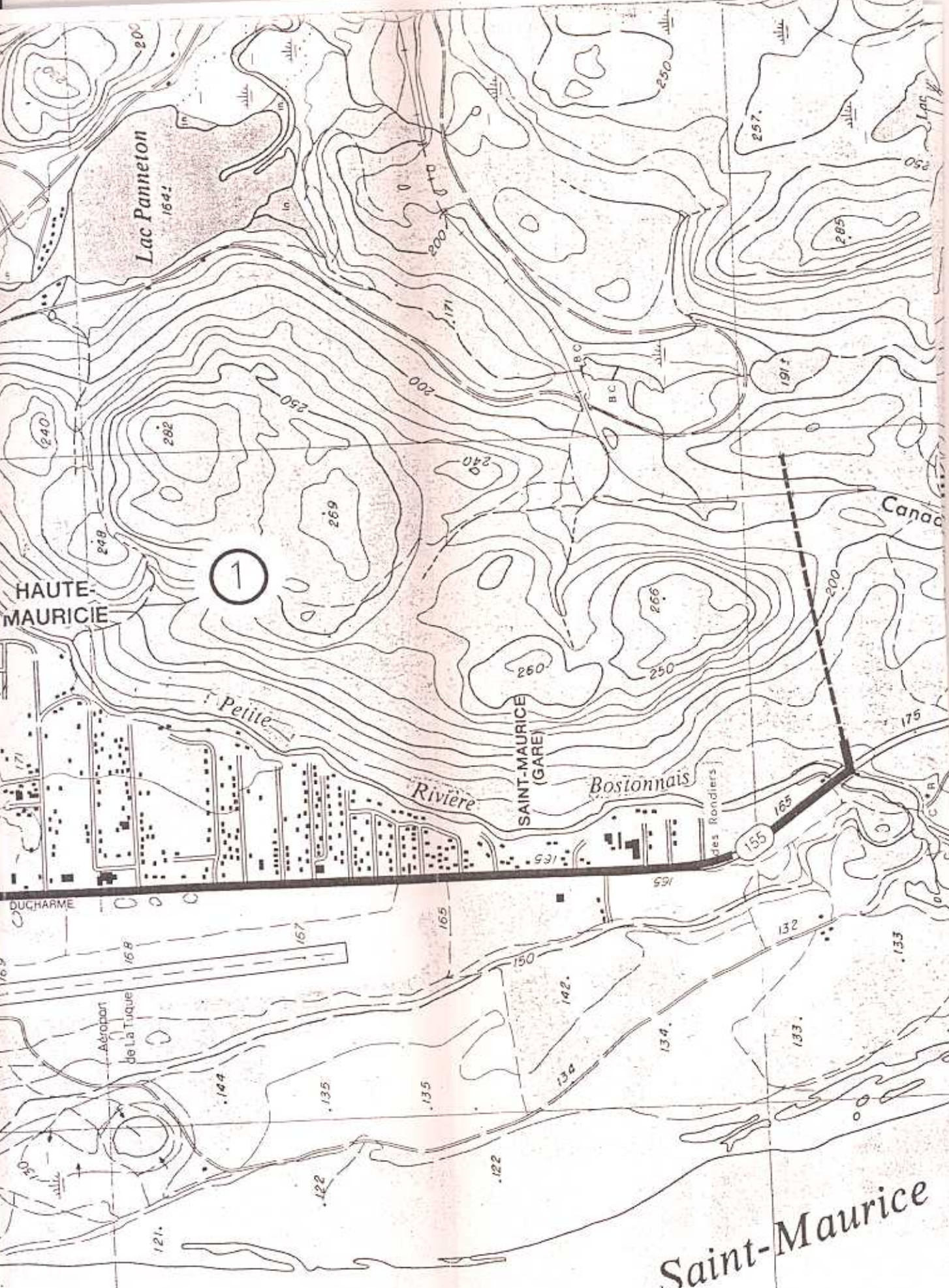




Figure 2

Amélioration de la route 155  
dans l'agglomération  
de La Tuque

TERRITOIRE À L'ÉTUDE  
ET SÉQUENCES D'ANALYSE  
DE LA ROUTE 155

LOCALISATION :

Séquence #1

Boulevard Ducharme, du pont de la Petite  
Rivière Bostonnais à la rue Bellevue  
exclusivement (4,5 Km)

Séquence #2

Boulevard Ducharme, de la rue Bellevue  
à la rue Saint-François exclusivement  
(1,25 Km)

Séquence #3

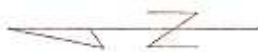
Rue Saint-François, du boulevard Ducharme  
à la rue Bostonnais, incluant les deux  
carrefours extrêmes (0,73 Km)

Séquence #4

Rue Bostonnais, de la rue Saint-François à  
l'intersection de la route 155 Nord  
inclusivement (1,4 Km)

Séquence #5

Route 155 Nord, de l'intersection de la rue  
Bostonnais à l'intersection du Rang de la  
Bostonnais inclusivement (2,08 Km)



1: 15 000



## 2. PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE

### 2.1 Profil socio-économique

#### 2.1.1 Perspectives démographiques

La Municipalité régionale de comté Le Haut-Saint-Maurice comptait en 1991 une population de 16 272 habitants<sup>2</sup>. Par rapport au recensement de 1986 cette M.R.C. a connu une légère diminution de sa population (- 0,7 %) alors que l'on y dénombrait 16 389 habitants.

Pour ce qui est de la municipalité de La Tuque, en incluant le territoire de la municipalité de Haute-Mauricie récemment fusionné, la population est passée de 13 034 en 1986 à 12 577 personnes en 1991 soit une baisse de 3,5 %.

Par rapport à l'ensemble du Québec, la structure d'âge de la population de la M.R.C. Le Haut-Saint-Maurice est plus jeune. Alors que pour l'ensemble du Québec 26,5 % de la population a moins de 20 ans, la proportion atteint 29,3 % dans Le Haut-Saint-Maurice. Pour ce qui est de la population de 65 ans et plus, la proportion est de 11,2 % pour l'ensemble du Québec et de 10,7 % dans Le Haut-Saint-Maurice.

C'est donc dire que nous sommes en présence d'une population qui peut facilement se régénérer (beaucoup de jeunes). Cependant en raison d'une émigration importante des jeunes, le bilan se trouve être négatif. Ceci se traduit statistiquement par une proportion des 20-24 ans inférieure à celle de l'ensemble du Québec : Haut-Saint-Maurice 6,3 %, ensemble du Québec 6,8 %.

La situation est cependant meilleure que ce qui avait été prévu en 1984 par le Bureau de la Statistique du Québec dans un document intitulé «Perspectives démographiques infrarégionales 1981-2001».

---

<sup>2</sup> Statistique Canada. *Profil des divisions et subdivisions de recensement du Québec - Partie A, 1991*, p. 489.

Il était alors anticipé que la population du Haut-Saint-Maurice passerait de 16 015 habitants en 1981 à 15 154 en 1991<sup>3</sup> (alors que le recensement de 1991 donne le nombre de 16 272). Il y a donc redressement de la situation et il y aurait lieu de parler de stabilisation de la population.

Il faut cependant mentionner qu'une aussi petite entité démographique est dans son évolution très sujette aux conditions d'emploi du milieu. À cet égard, comme il est expliqué dans la prochaine partie du rapport, une baisse toute récente du nombre d'employés à la principale entreprise de La Tuque (Cartons Saint-Laurent) crée des inquiétudes. Comme bien des régions qui ont connu le problème d'un développement monoindustriel (la région de l'amiante, la Côte Nord), la région du Haut-Saint-Maurice se tourne de plus en plus vers un entrepreneurship régional et le développement des P.M.E. pour solutionner le problème de l'emploi.

Tout comme au début des années 80, la région du Haut-Saint-Maurice fait donc encore face au défi de maintenir sa population. On se trouve alors dans une situation où il est difficile d'envisager, à court terme, une croissance de celle-ci et les prévisions de circulation devront tenir compte de cette situation.

### 2.1.2 Perspectives de développement économique

La ville de La Tuque a une vocation industrielle qui se reflète dans les occupations de sa population. Ainsi, 30,9 % de la population de La Tuque oeuvrait en 1986<sup>4</sup> dans des industries manufacturières (voir le tableau 1). En comparaison, pour l'ensemble du Québec ce pourcentage n'était que de 19,1%<sup>5</sup>.

Cette importante proportion de la population dans le domaine des industries primaires et manufacturières se reflète dans le nombre d'emplois des principaux employeurs de la localité.

---

<sup>3</sup> Bureau de la Statistique du Québec. *Perspectives démographiques infrarégionales 1981-2001*, Québec, 1984, p. 233.

<sup>4</sup> Statistique Canada. *Profils - Québec, partie 2*, 1986, p. 276.

<sup>5</sup> Statistique Canada. *Profils - Québec, partie 2*, 1986, p. 5.

Ainsi la compagnie Produits Forestiers Canadien Pacifique (P.F.C.P.) regroupait en 1992, dans ses installations de La Tuque, 1140 employés<sup>6</sup>.

Une autre entreprise industrielle qui regroupe également un nombre assez important d'ouvriers est la John Lewis Ltée oeuvrant également dans le domaine de la transformation du bois; elle employait, en 1992 à La Tuque, 165 personnes<sup>7</sup>. À noter qu'aujourd'hui Cartons Saint-Laurent compte 300 employés de moins qu'il y a deux ans. On s'est concentré sur la fabrication du carton haut de gamme<sup>8</sup>.

Les entreprises Cartons Saint-Laurent et John Lewis sont situées dans l'axe du boulevard Ducharme (route 155 et le long de la Saint-Maurice). C'est d'ailleurs dans cet axe que se localisent presque toutes les entreprises pouvant générer de la circulation, même celles de faible dimension. De fait, sur les quelque trois cents industries et commerces relevés, à peine une cinquantaine sont situés à l'est de la voie ferrée du Canadien National et ceux-ci sont pour la plupart de faible dimension (dépanneur, station service, etc.). Concrètement les générateurs de trafic se trouvent à une distance dépassant rarement 300 mètres de la route 155 et de son prolongement vers le nord par les rues Commerciale et Tessier.

Par ailleurs, la ville de La Tuque est également une ville de services avec 32,5 % de sa population oeuvrant dans les industries définies de transport, d'entreposage, de communications, de services publics, de commerces, de finances, d'assurances et de services gouvernementaux (voir tableau 1). Cette proportion est légèrement plus faible que pour l'ensemble du Québec où la proportion des gens oeuvrant dans ces domaines s'élève à 37,7 %.

Quant aux perspectives de développement économique de la région, elles sont toujours orientées sur la **mise en valeur des ressources naturelles**. Il y a, au plan de l'exploitation forestière, des investissements de prévus. On pense entre autres au projet d'une scierie de la Stone Consolidated dans le secteur de Rivière-aux-Rats qui créera 100 nouveaux emplois<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> *Répertoire Scott's. Fabricants du Québec 1992-1993, 17ème édition, Montréal, p. 2-201.*

<sup>7</sup> *Ibidem, p. 2-201.*

<sup>8</sup> *Danny Vear. «La Tuque touche du bois», dans L'Actualité, 1<sup>er</sup> mars 1994, p. 42.*

<sup>9</sup> *Michel Scarpino. «Stone-Consolidated présente un méga-projet régional de 67 millions \$ et réclame l'aide du gouvernement», dans L'Écho de La Tuque et de la Haute-Mauricie, 18 juillet 1993, p. 2.*

*Tableau 1 : Caractéristiques de la population active de La Tuque selon les divisions d'industries de Statistique Canada, 1986.\**

<i>DIVISIONS D'INDUSTRIES</i>	<i>Population active selon les divisions d'industries</i>	
	<i>Nombre</i>	<i>%</i>
<i>Industries primaires</i>	215	3,8
<i>Industries manufacturières</i>	1 735	30,9
<i>Industries de la construction</i>	210	3,7
<i>Industries du transport, de l'entreposage, des communications et autres services publics</i>	450	8,0
<i>Industries du commerce</i>	900	16,0
<i>Industries des finances, des assurances et des agences immobilières</i>	165	2,9
<i>Industries des services gouvernementaux</i>	310	5,6
<i>Autres industries de services</i>	1 625	29,0
<i>Toutes les industries</i>	5 610	100,0

\* Les données des municipalités de La Tuque et de Haute-Mauricie d'avant la fusion sont regroupées dans le présent tableau.

Cette scierie située à une vingtaine de kilomètres plus au sud générerait donc sur la route 155 dans le secteur au nord de Rivière-aux-Rats le transport de bois en longueur, de billots, de copeaux, de bois à pâte, de sciures et de planures. Selon la Presse Canadienne<sup>10</sup>, la construction du pont sur la rivière Saint-Maurice à Rivière-aux-Rats sera réalisée et financée dans le cadre du programme des infrastructures Canada-Québec et par la M.R.C. Le Haut-Saint-Maurice.

<sup>10</sup> Presse Canadienne. «Le programme des infrastructures permettra d'aménager une scierie à Rivière-aux-Rats», dans *La Presse*, 29 juin 1994.

À remarquer également la nouvelle scierie Produits Forestiers La Tuque Inc., sur le site Vallière, génératrice potentielle de 40 emplois<sup>11</sup>. C'est d'ailleurs du site Vallière que plusieurs camions acheminent chaque jour des copeaux et du bois de sciage vers les usines de la Mauricie. Ce site est un important lieu de développement, de transformation et de transbordement de la matière ligneuse. Il est innovateur en ce sens qu'il permet la distribution sur place des composantes du bois; par exemple, le bois de sciage peut, à partir de ce site, être acheminé à telle usine et les résidus pouvant être utilisés pour les pâtes et papiers à telle autre. Le site Vallière compte actuellement sur place trois entreprises de transformation du bois.

Un autre secteur économique important pour la communauté de La Tuque est celui du développement touristique. Outre le renommé terrain de camping municipal de La Tuque d'environ 350 emplacements et le terrain de golf de 9 trous situé à proximité du centre-ville, il faut souligner la présence d'un kiosque touristique ainsi que de 7 motels et hôtels. Presque tous ces équipements sont situés le long de la route 155. La Tuque est d'ailleurs un important lieu de transit pour les excursions de plein air dans l'arrière-pays (voyages de chasse et de pêche, excursions de motoneige, etc.).

Mentionnons finalement comme autre moteur de développement de la région, le parc industriel de Haute-Mauricie en bordure de la route 155 et près de l'aéroport de La Tuque. D'une superficie de 540 000 mètres carrés, ce parc industriel est occupé par 9 entreprises qui ne couvrent qu'une partie du terrain disponible. Actuellement le parc ne génère pas un trafic considérable, mais il y a là un potentiel à prendre en considération.

## 2.2 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### 2.2.1 Utilisation du sol

Encadré à l'ouest par la rivière Saint-Maurice et à l'est par le relief accidenté des Laurentides, le développement de La Tuque est linéaire et agglutiné le long de la route 155 (voir la figure 3). Grosso modo l'utilisation du sol du secteur à l'étude se présente comme suit.

---

<sup>11</sup> Claude Labranche. «Construction de la nouvelle scierie Produits Forestiers La Tuque Inc.», dans *L'Écho de La Tuque et de la Haute-Mauricie*, 5 septembre 1993, p. 3.