

Contournement de la ville de La Tuque

Route 155

Étude d'impact sur l'environnement

Mai 2004

Plan de la présentation

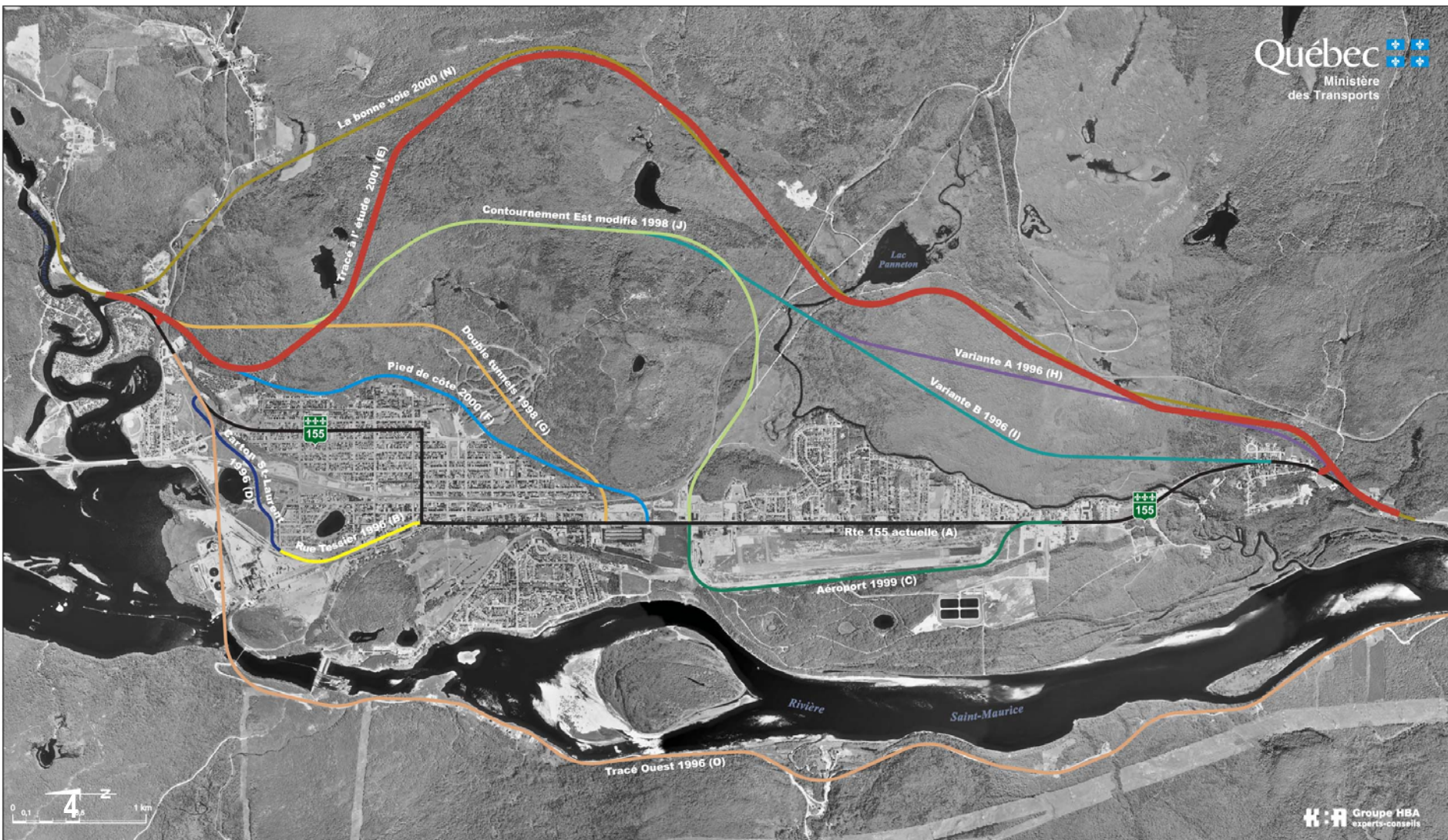
- Historique, objectifs et justification du projet
- Variantes étudiées
- Impacts et mesures d'atténuation pour la variante retenue
- Impacts sur la vente au détail
- Conclusion

Historique du projet

- Résolution municipale et pétition du Conseil du travail de La Tuque (1989)
- Nouveau consensus et résolution municipale : La bonne voie/voix (7 septembre 2000)
- Consultations avec le milieu
 - Novembre 1999 : (Rencontre publique d'information)
 - Février 2002 : (Consultation des représentants du milieu socio-économique)
 - Mars 2003 : (Rencontre d'information du BAPE)
 - Juillet 2003 et février 2004 (Comité de travail sur les impacts économiques sur les ventes au détail)

Historique du projet

Localisation des tracés étudiés



Objectifs du projet

- Limiter les nuisances induites principalement par la circulation lourde
- Assurer une meilleure desserte des pôles d'activité



Objectifs du projet

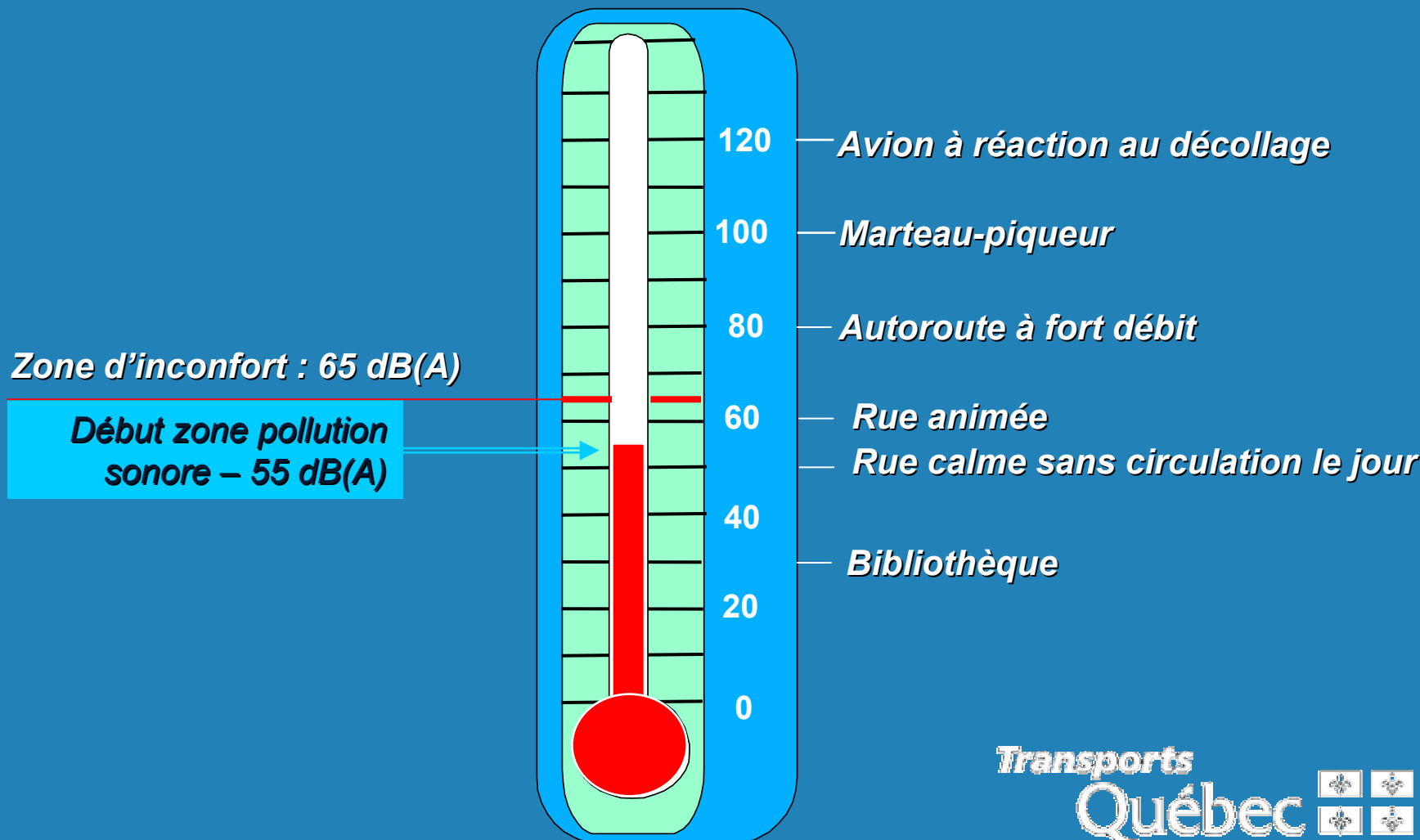


- Corriger les déficiences géométriques de la route
- Améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers



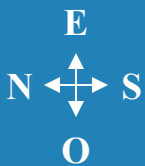
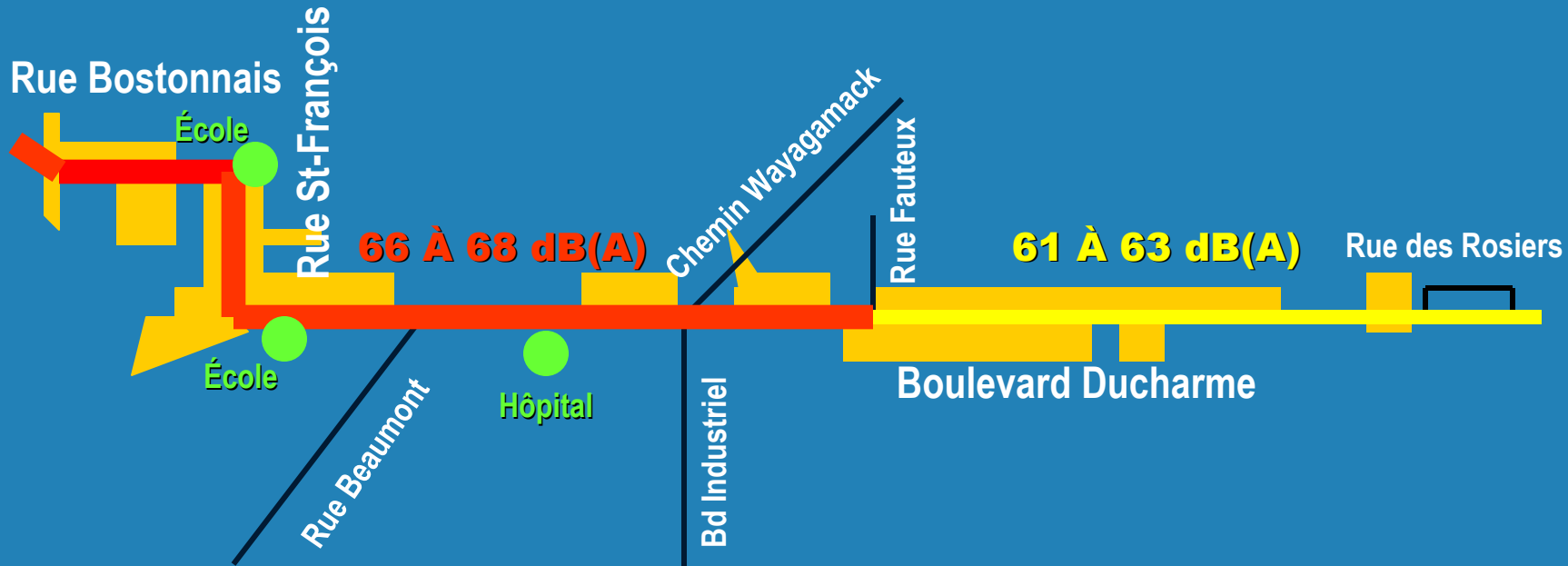
Justification du projet

NIVEAUX DE BRUIT – EN DÉCIBELS dB(A)



Justification du projet

CLIMAT SONORE



■ Zone commerciale

Justification du projet

POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET AUTRE

- Le trafic routier contribue à l'émission :
 - de fumées
 - de gaz d'échappement
 - de matières particulaires (poussière)
 - d'odeurs
- Vibrations

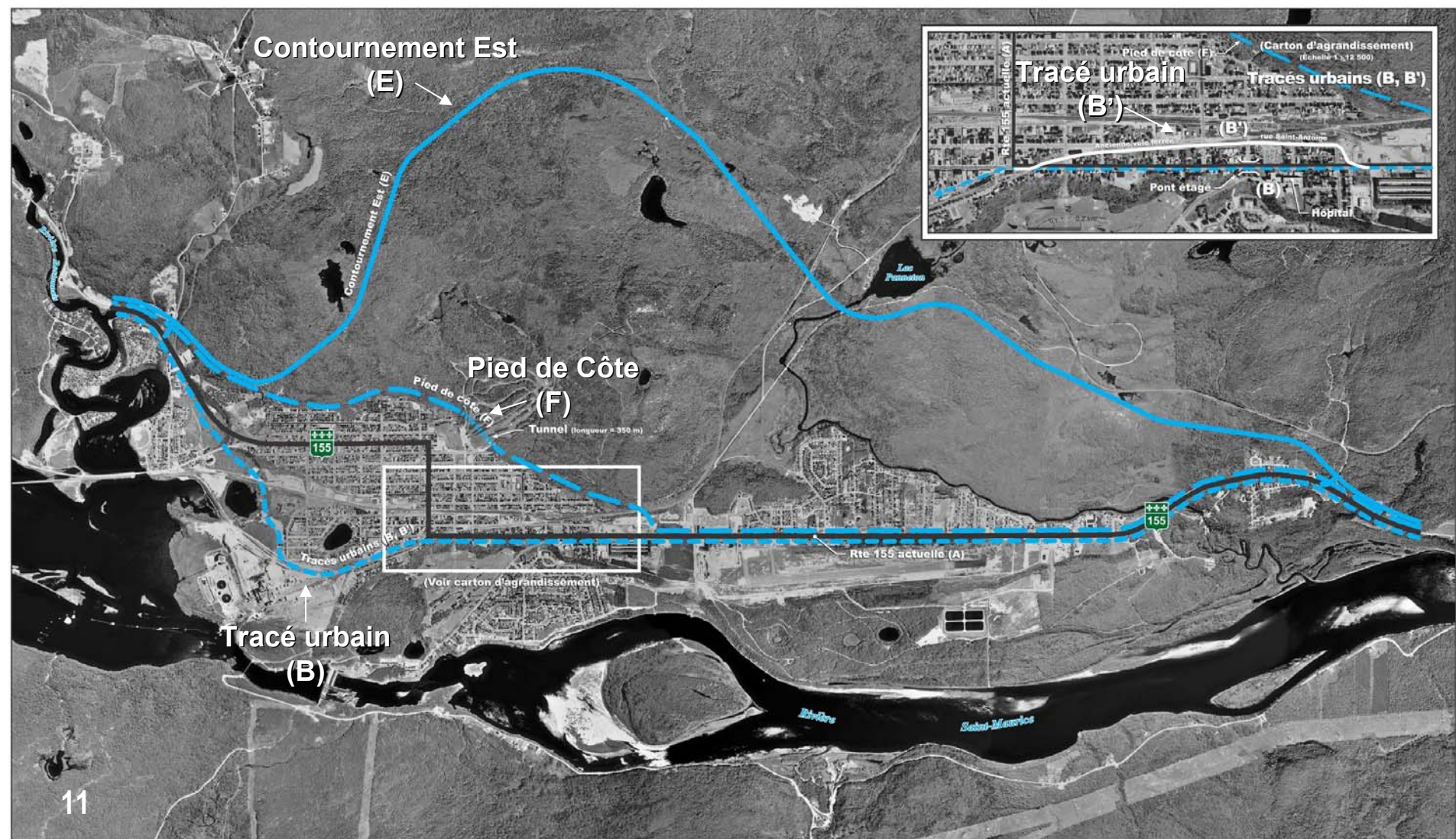
Plan de la présentation

- Historique, objectifs et justification du projet
- Variantes étudiées
- Impacts et mesures d'atténuation pour la variante retenue

Variantes étudiées : 3 tracés

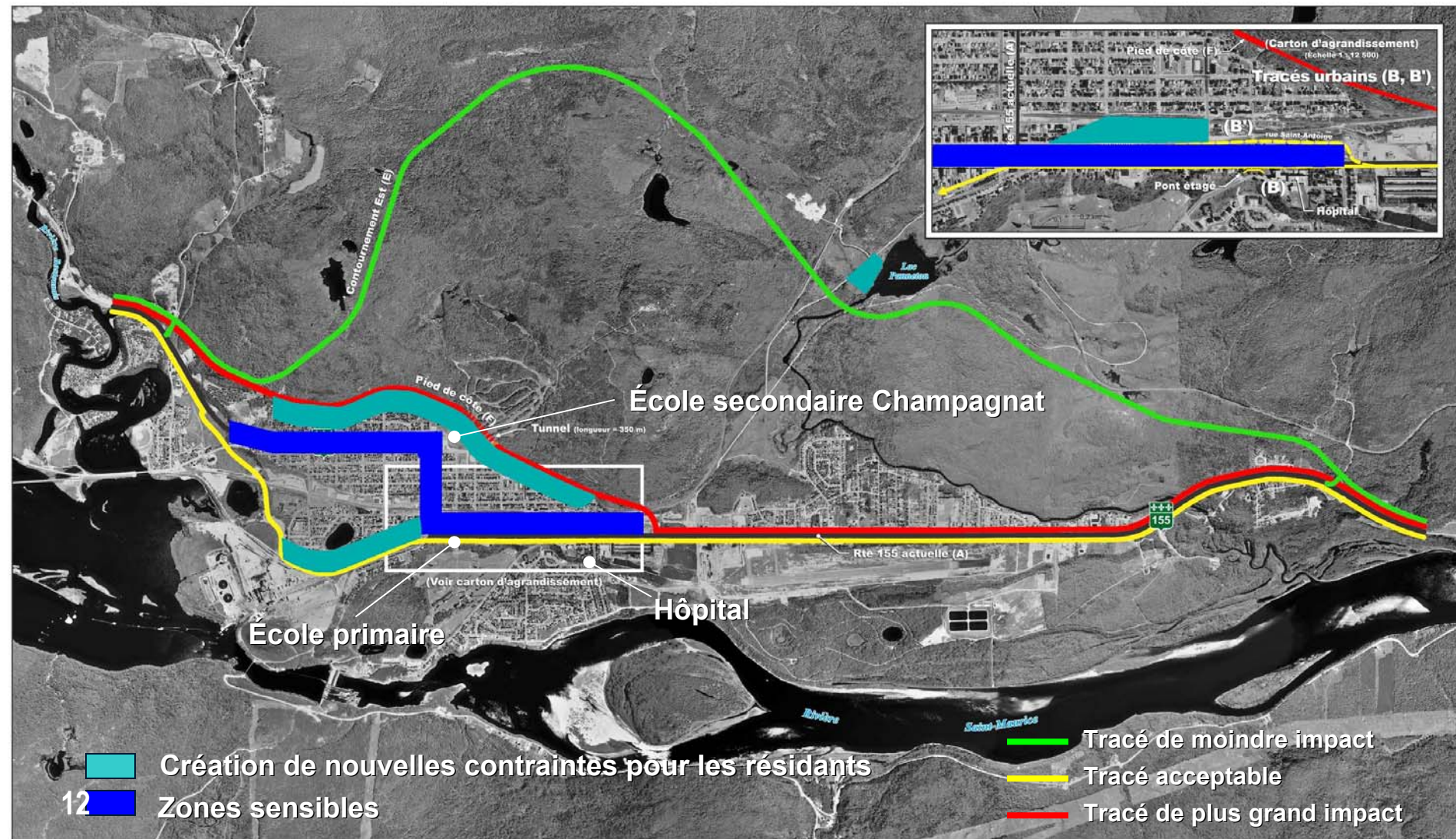
Pied de Côte (F), Tracés urbains (B, B')

Contournement Est (E)



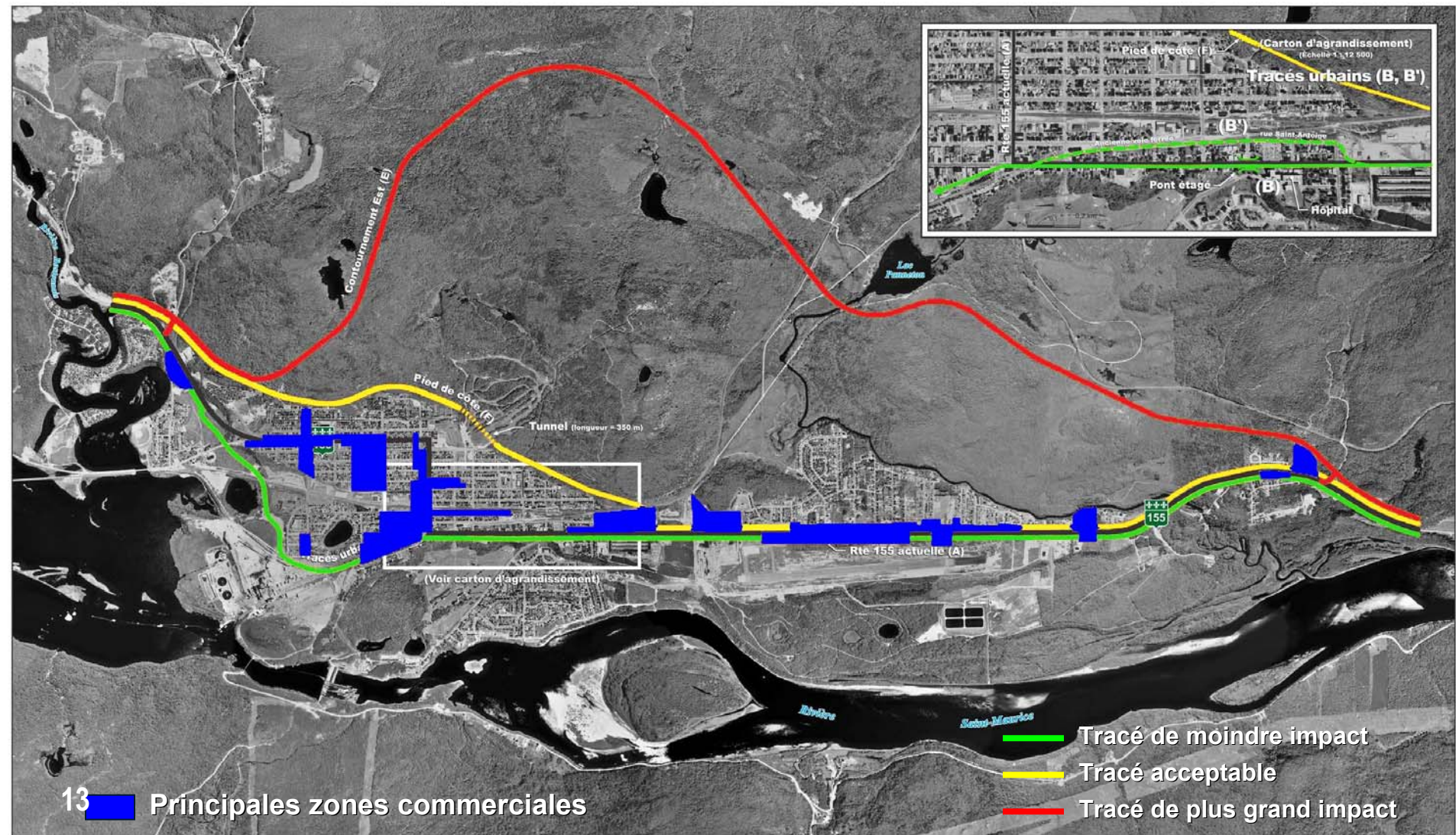
Analyse comparative des variantes

Qualité de vie, sécurité des résidants, zones sensibles et volonté de la population



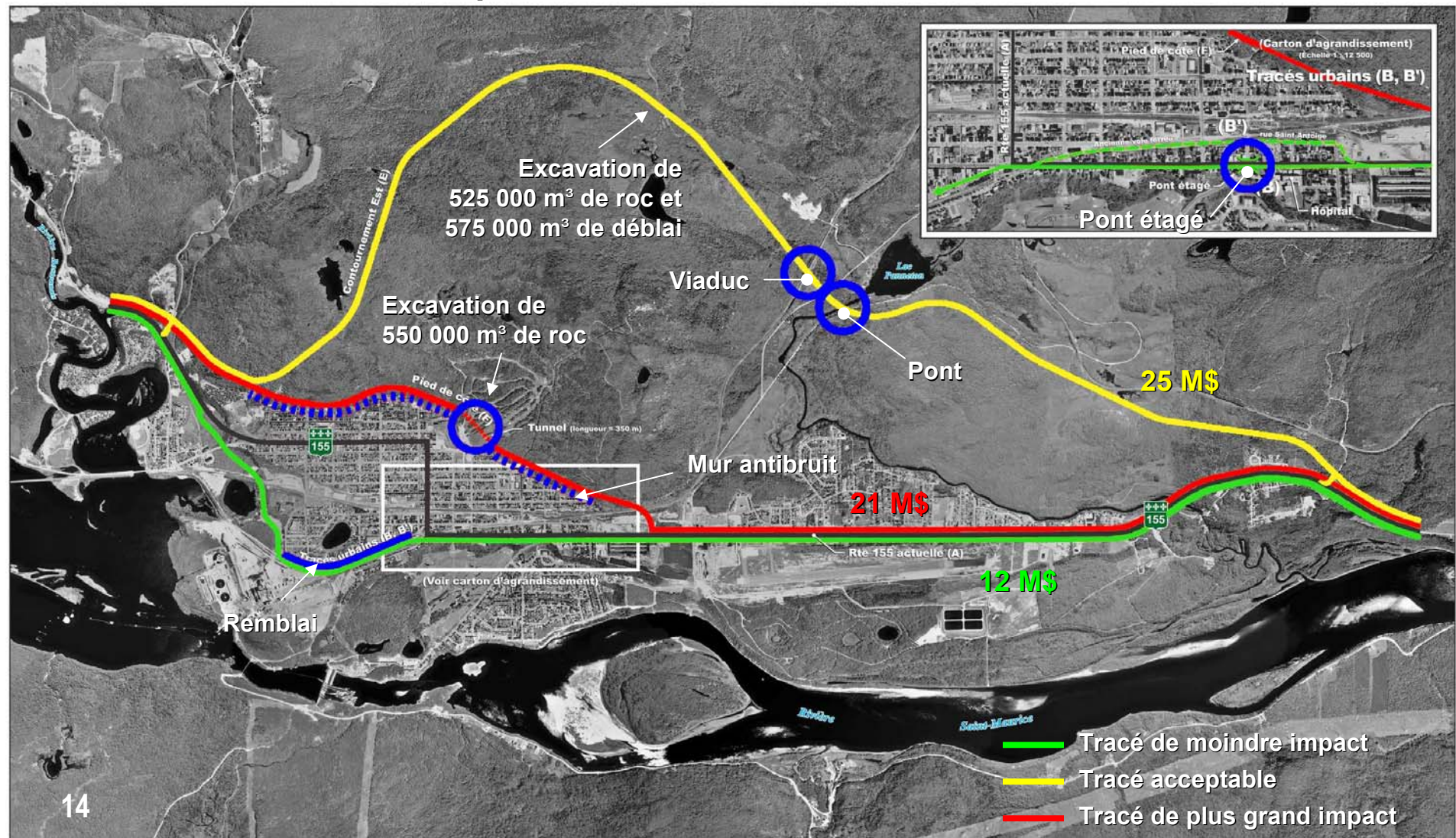
Analyse comparative des variantes

Développement socioéconomique et impact fiscal



Analyse comparative des variantes

Difficultés techniques, coûts de réalisation et impacts sur le milieu naturel



Analyse comparative des variantes

En résumé : tracé Pied-de-Côte

Avantages

- Qualité de vie et sécurité au centre-ville (réduction du nombre de camions)
- Accessibilité aux commerces le long du boulevard Ducharme

Inconvénients

- Importantes excavations de roc
- Difficultés techniques (tunnel)
- Nouvelles contraintes le long des rues du Plateau, du Coteau et Élisabeth
- Coupure entre la ville et la montagne
- Nécessité de la construction d'un mur anti-bruit de 1,7 km
- Impacts visuels pour les secteurs résidentiel nord-est
- Coût estimé de 21 M\$

Analyse comparative des variantes

En résumé : tracés urbain B et B'

Avantages

- Acquisitions de terrain limitées
- Qualité de vie et sécurité au centre-ville sensiblement améliorées (réduction du nombre de camions)
- Accessibilité aux commerces
- Coût estimé de réalisation de 12 M\$ (B')

Inconvénients

- Nouvelles contraintes sur les rues Tessier et St-Antoine (B')
- Réponse à la demande de transport pour les 20 prochaines années seulement
- Expropriation de quelques résidences et commerces
- Conservation d'une partie du trafic lourd au centre-ville

Analyse comparative des variantes

En résumé : contournement Est

Avantages

- Qualité de vie et sécurité pour l'ensemble de l'agglomération sensiblement améliorées
- Réponse à la demande de transport pour les 50 prochaines années
- Réduction marquée du temps de traversée de La Tuque
- Appui de la population
- Limitation des impacts visuels

Inconvénients

- Création de pentes importantes
- Conservation d'une partie du trafic lourd au centre-ville
- Impacts sur le milieu naturel
- Contraintes pour les résidents du lac Panneton
- Impacts possibles sur les commerces
- Coût estimé de 25 M\$

Les variantes non retenues

- La variante Pied-de-Côte crée de nouvelles contraintes importantes et présente des difficultés techniques et des coûts importants.
- Les tracés urbains créent de nouvelles contraintes et ne solutionnent pas à long terme le problème de circulation.

La variante retenue

Le contournement Est :

- améliore la sécurité et la qualité de vie pour l'ensemble de l'agglomération et solutionne les problèmes de circulation à long terme;
- assure une plus grande fluidité du trafic, des gains de temps et une plus grande sécurité des usagers;
- est la variante qui rencontre le plus les objectifs du projet.

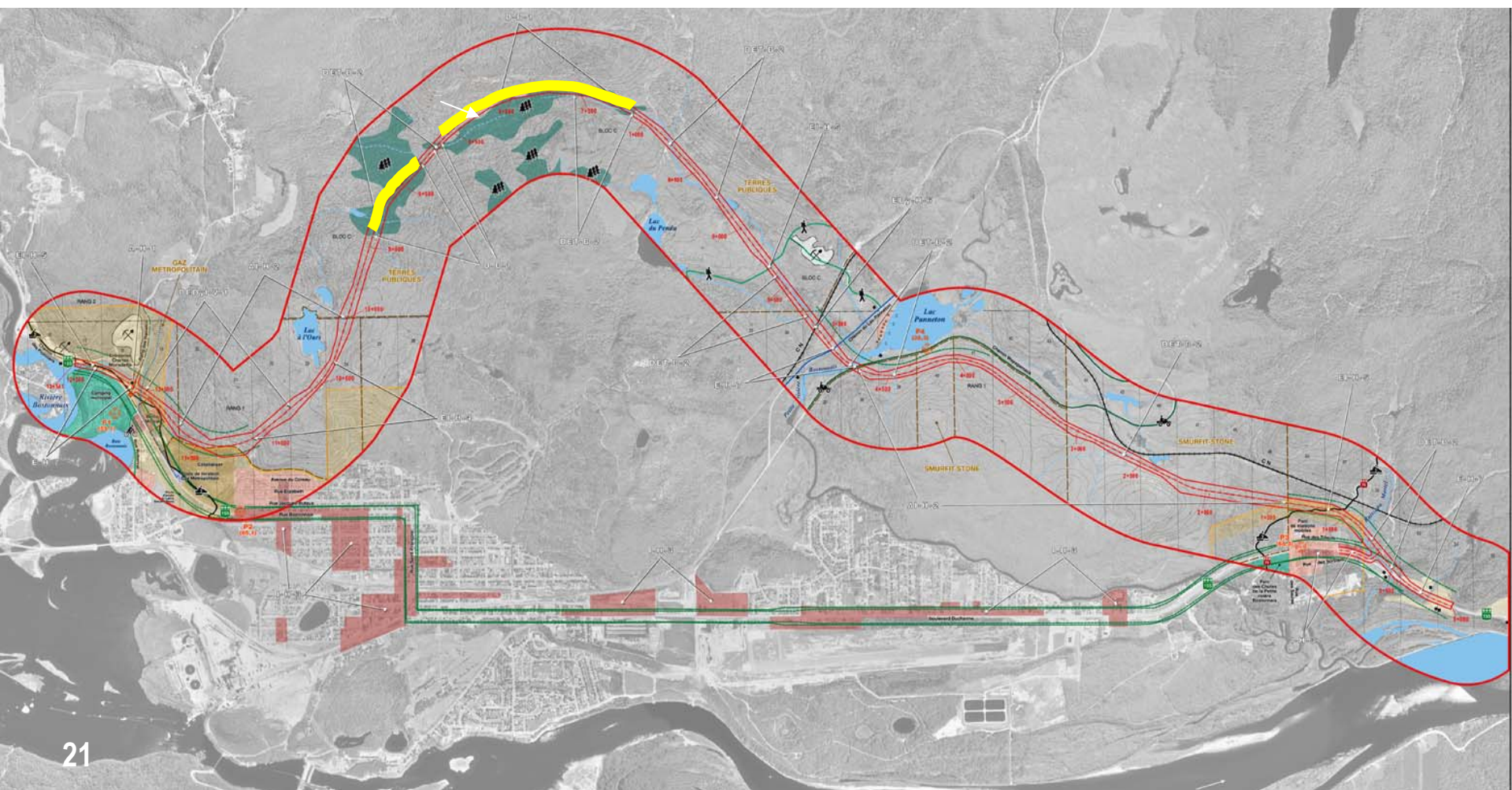
Plan de la présentation

- Historique et justification du projet
- Variantes étudiées
- Impacts et mesures d'atténuation pour la variante retenue

Impacts et mesures d'atténuation

Milieu naturel

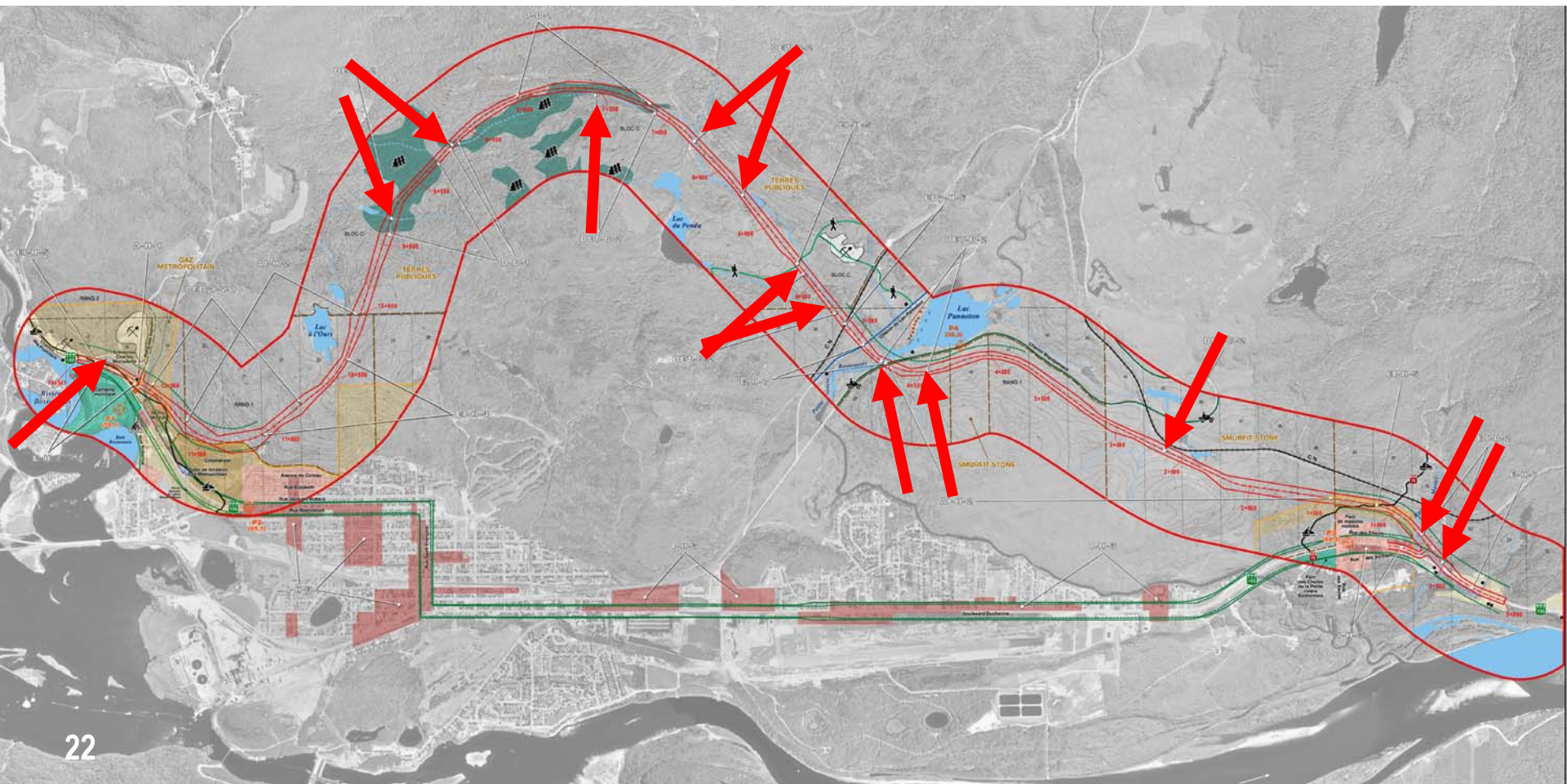
- Perte de 9 ha en forêt mature



Impacts et mesures d'atténuation

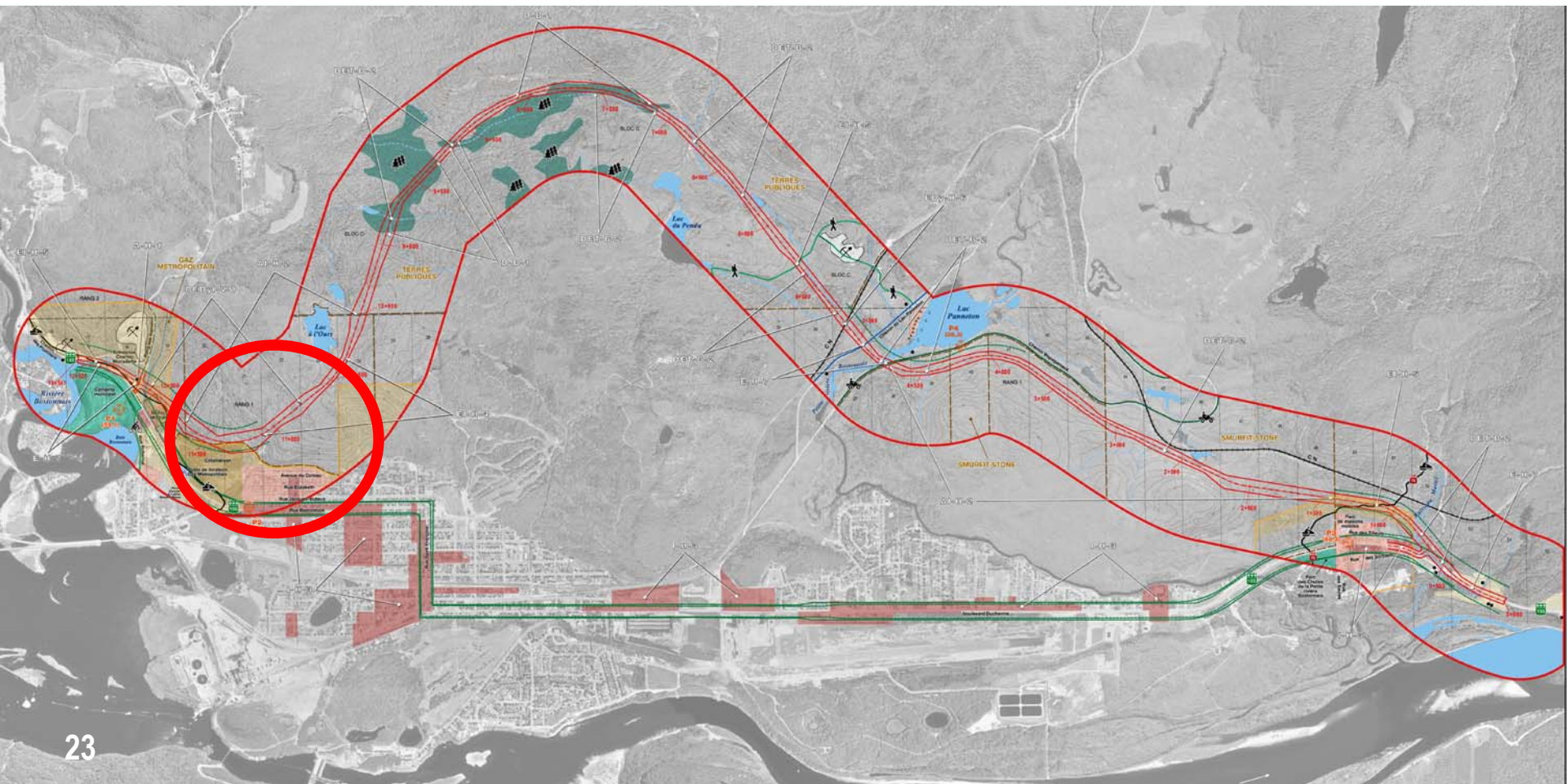
Milieu naturel

- Perte d'habitats du poisson (0,6 ha)
 - Stabilisation et remise en végétation des berges perturbées



Impacts et mesures d'atténuation Paysage

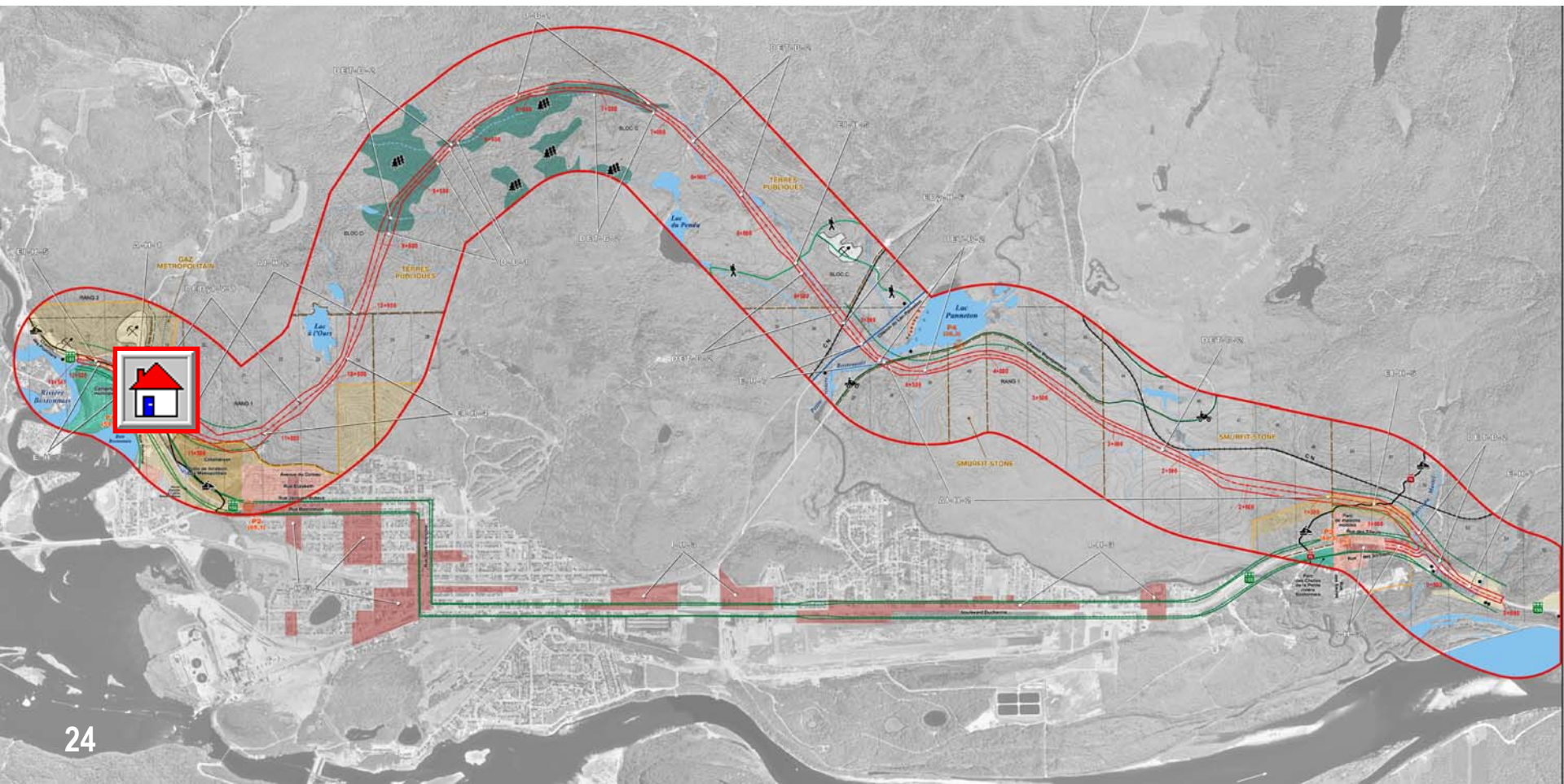
- Excavation dans le roc et remblai majeur dans le secteur du cimetière
 - Remise en végétation du remblai.



Impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain

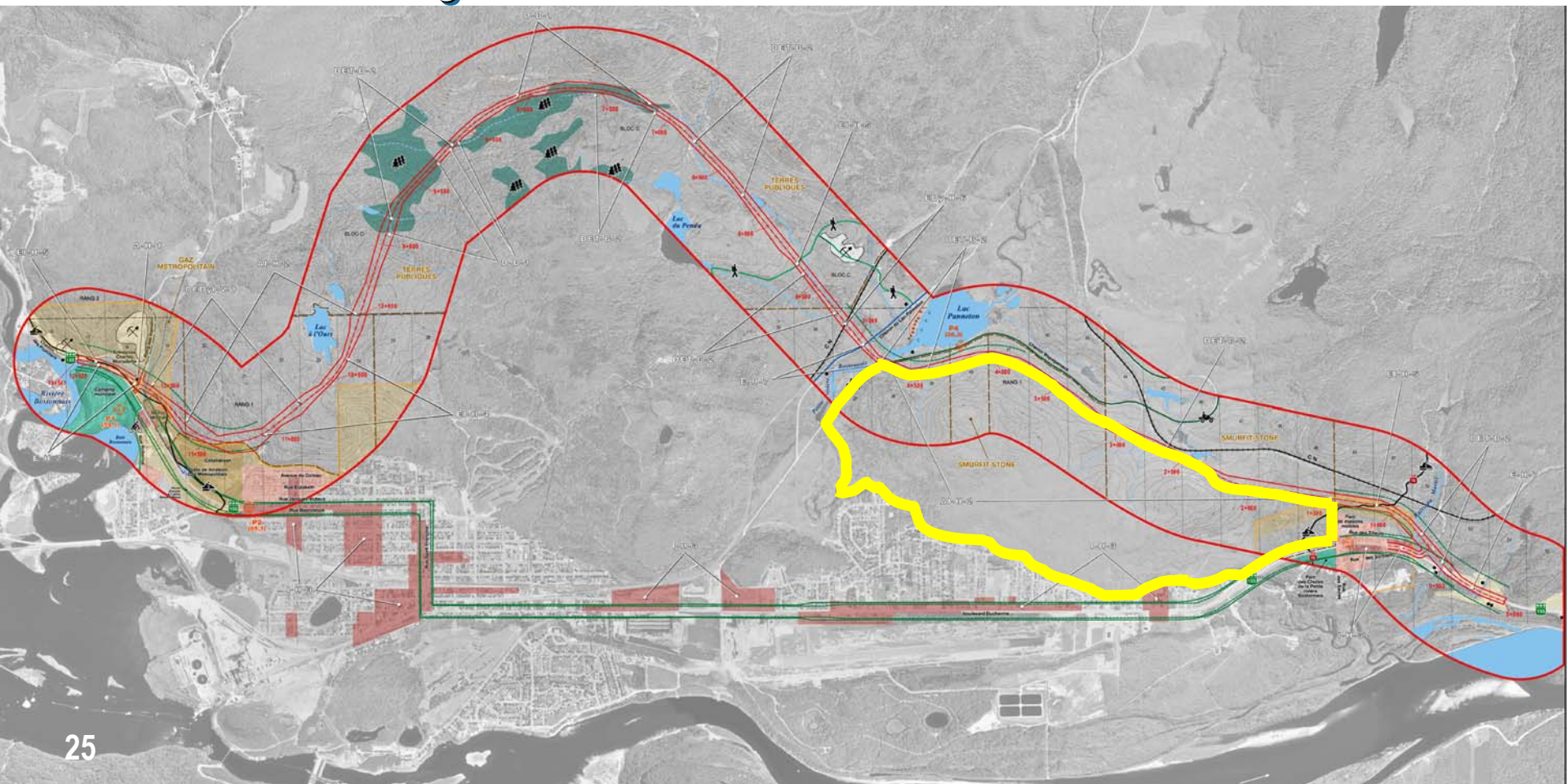
- Acquisition d'une résidence
 - Dédommagement à la suite d'une entente avec le propriétaire



Impacts et mesures d'atténuation (suite)

Milieu humain

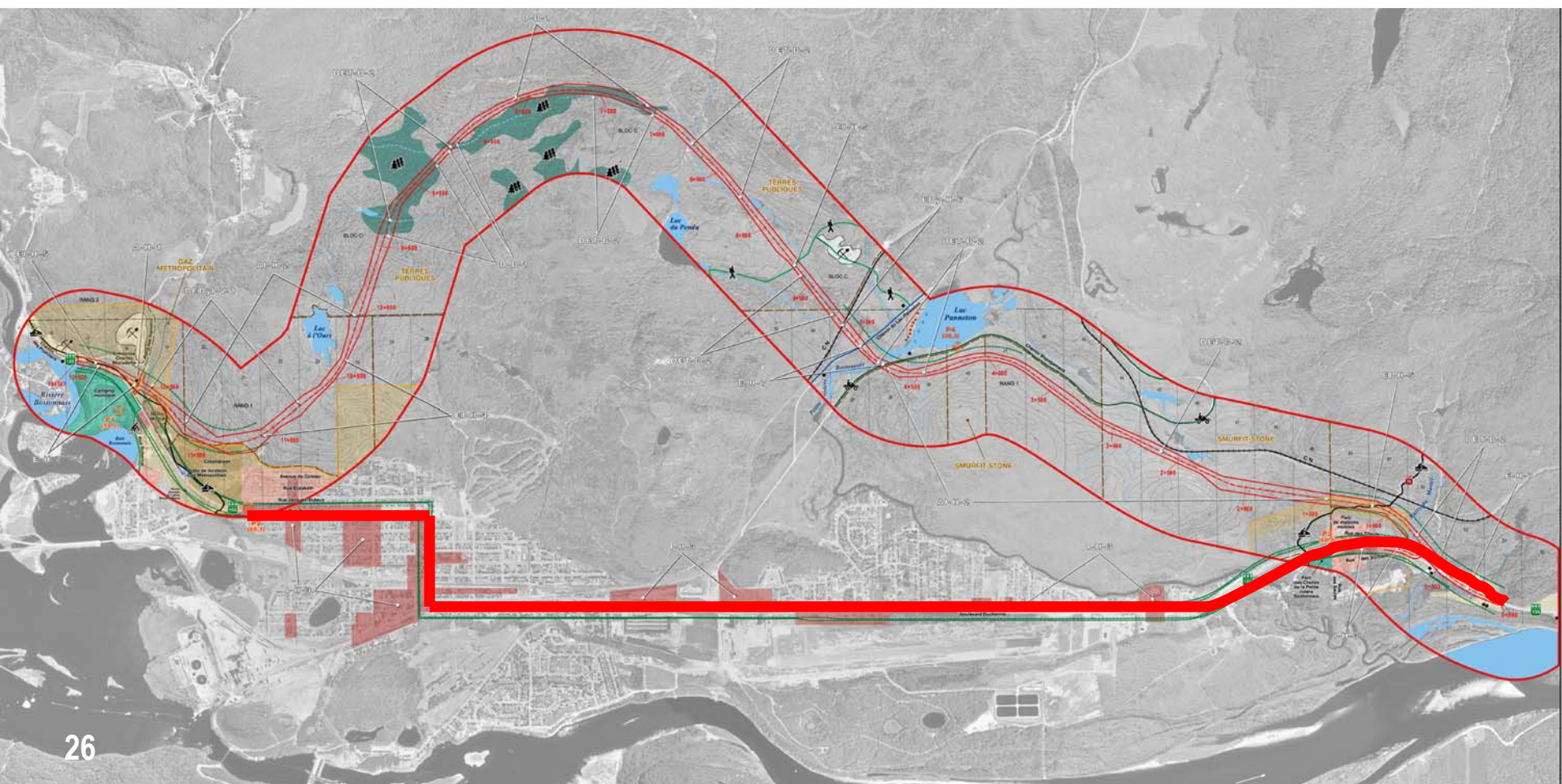
- Terres forestières privées enclavées par la route
 - Aménagement de nouveaux accès



Impacts et mesures d'atténuation (suite)

Milieu humain

- Milieu commercial affecté
- Implantation d'une signalisation informative des types de commerce

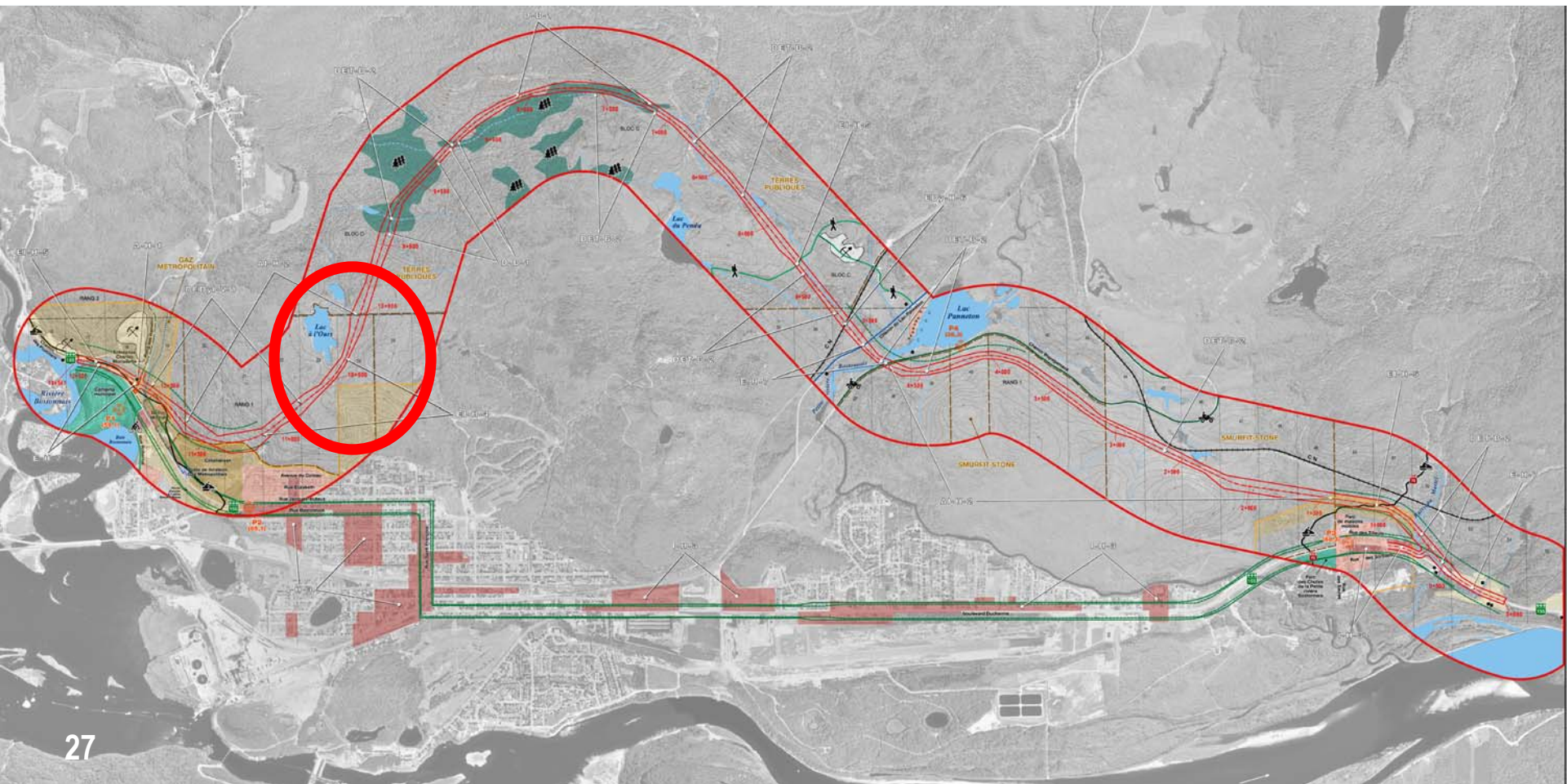


Impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain

(suite)

- Barrière physique entre la ville et le lac à l'Ours
 - Aménagement d'une traversée sécuritaire

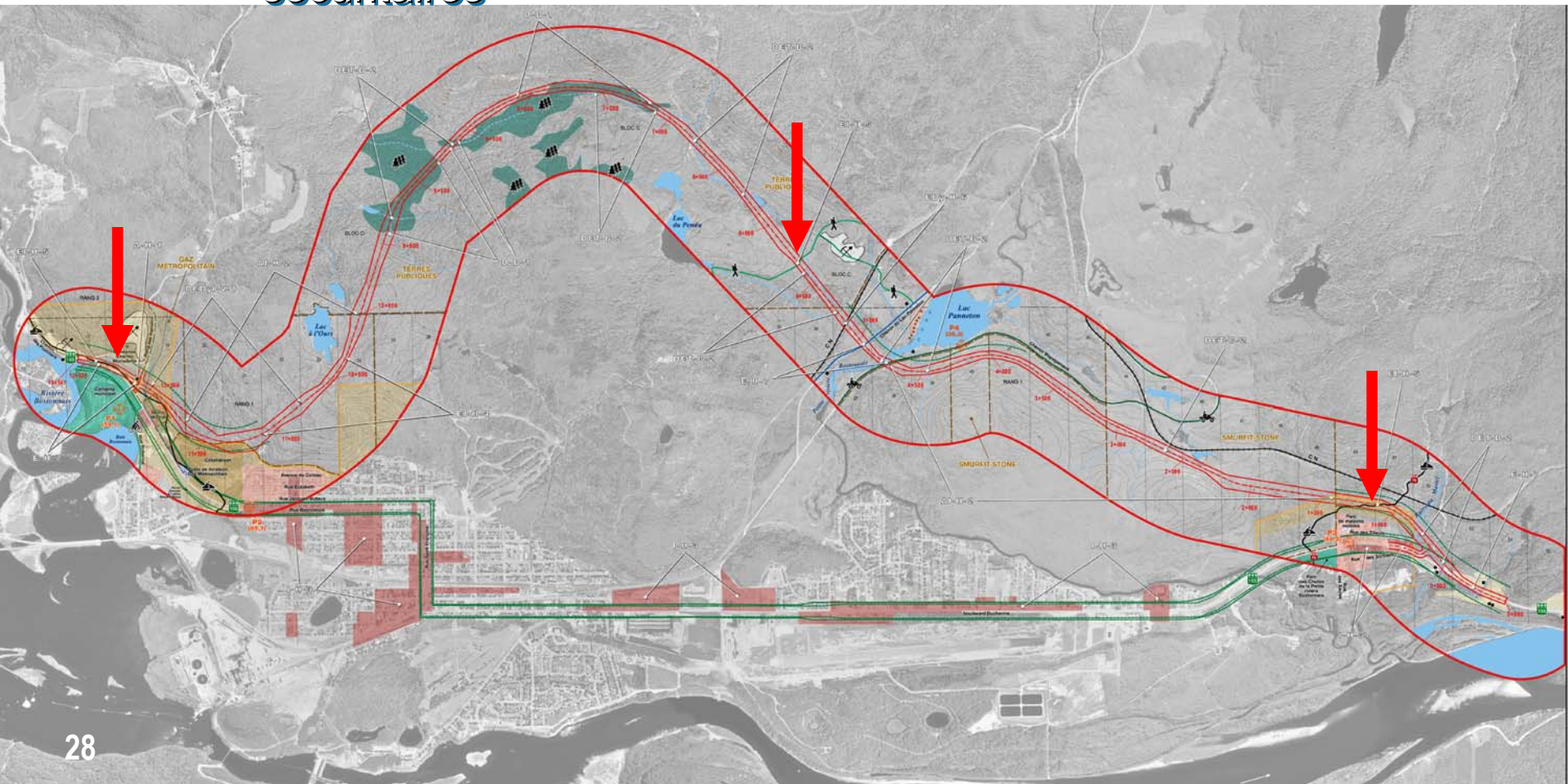


Impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain

(suite)

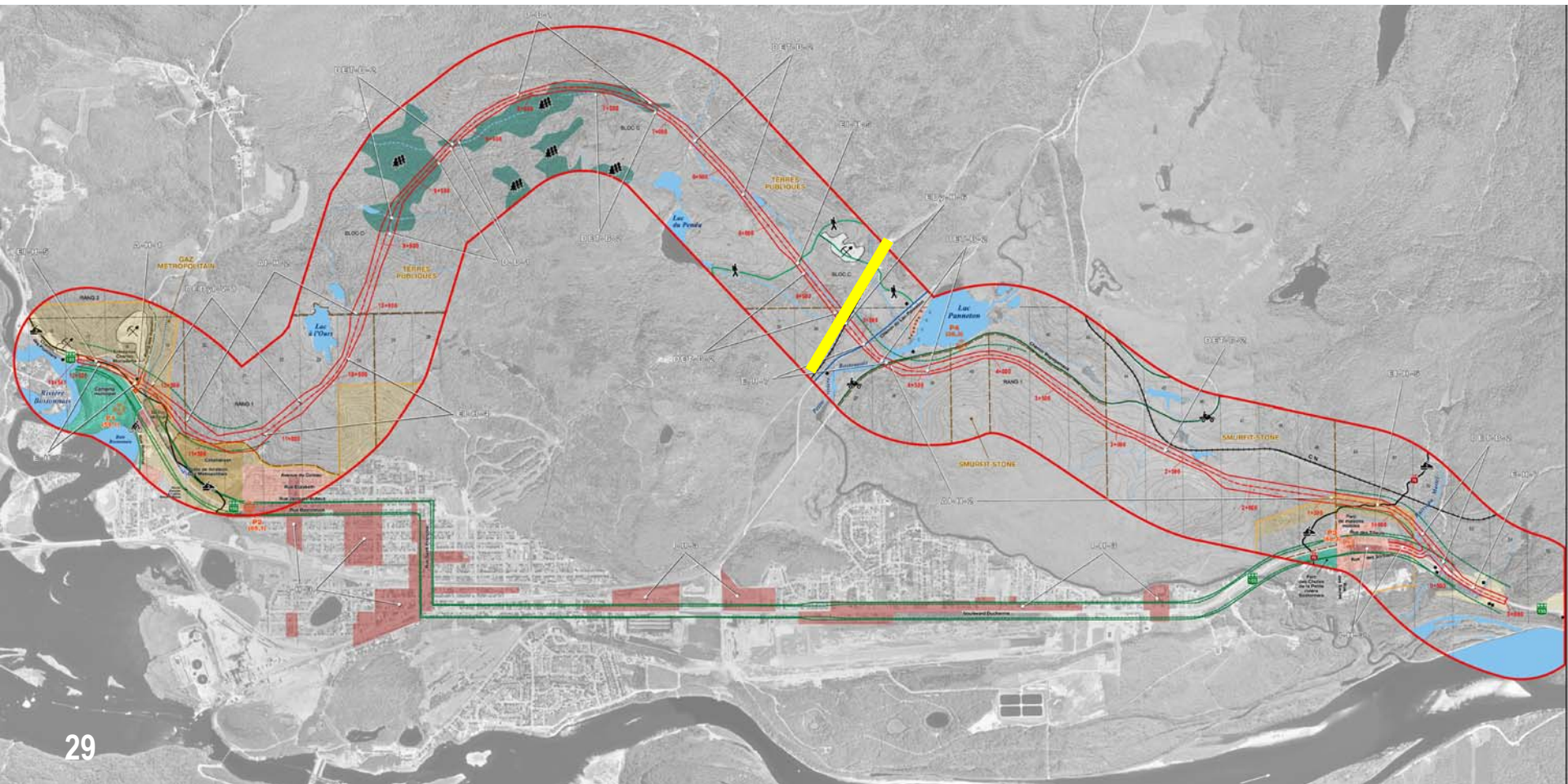
- Traversée des pistes de motoneiges et sentiers pédestres
 - Entente avec les intervenants pour l'aménagement de traversées sécuritaires



Impacts et mesures d'atténuation (suite)

Milieu humain

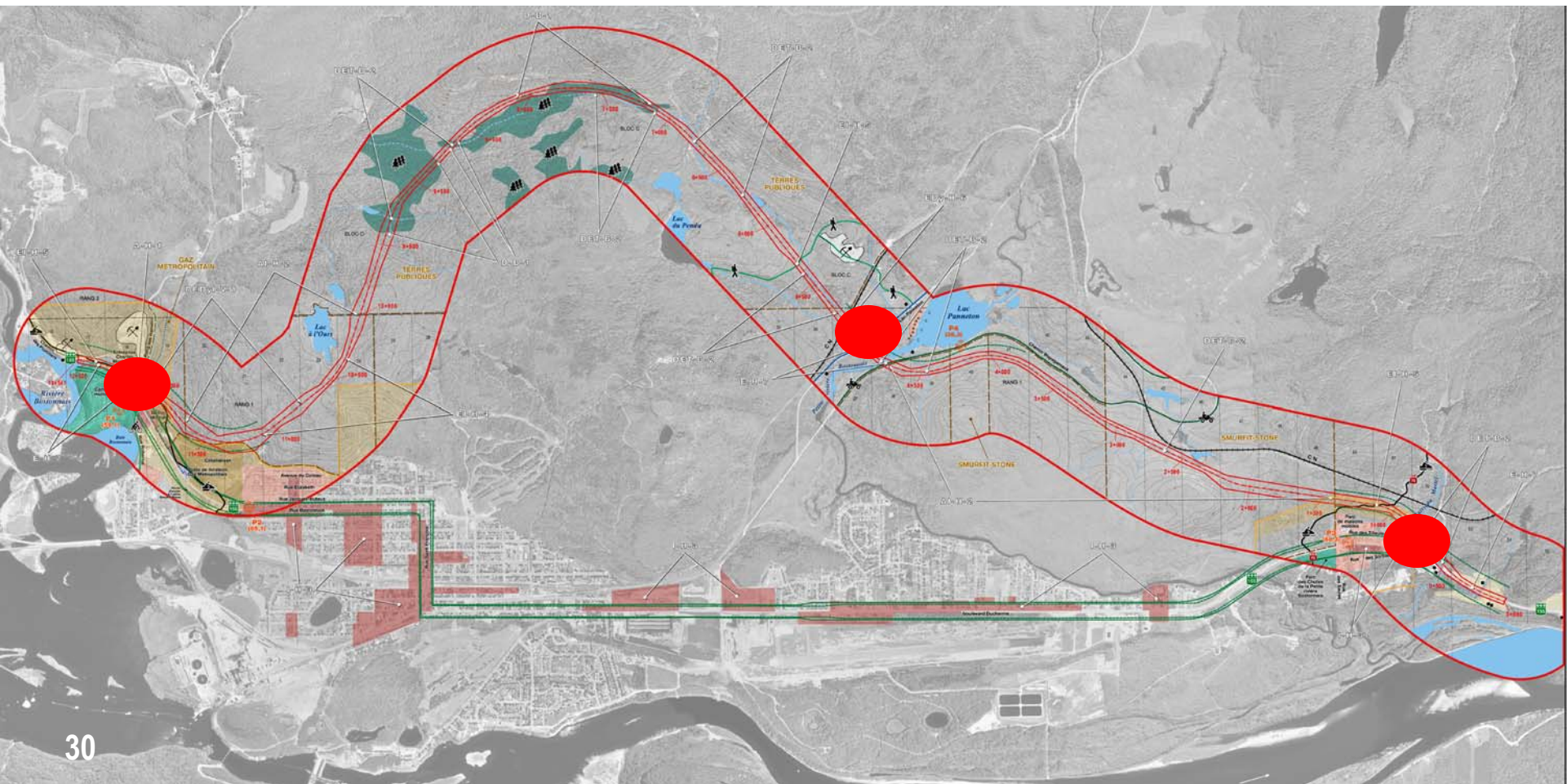
- Perturbation temporaire de la circulation ferroviaire.



Impacts et mesures d'atténuation^(suite)

Milieu humain

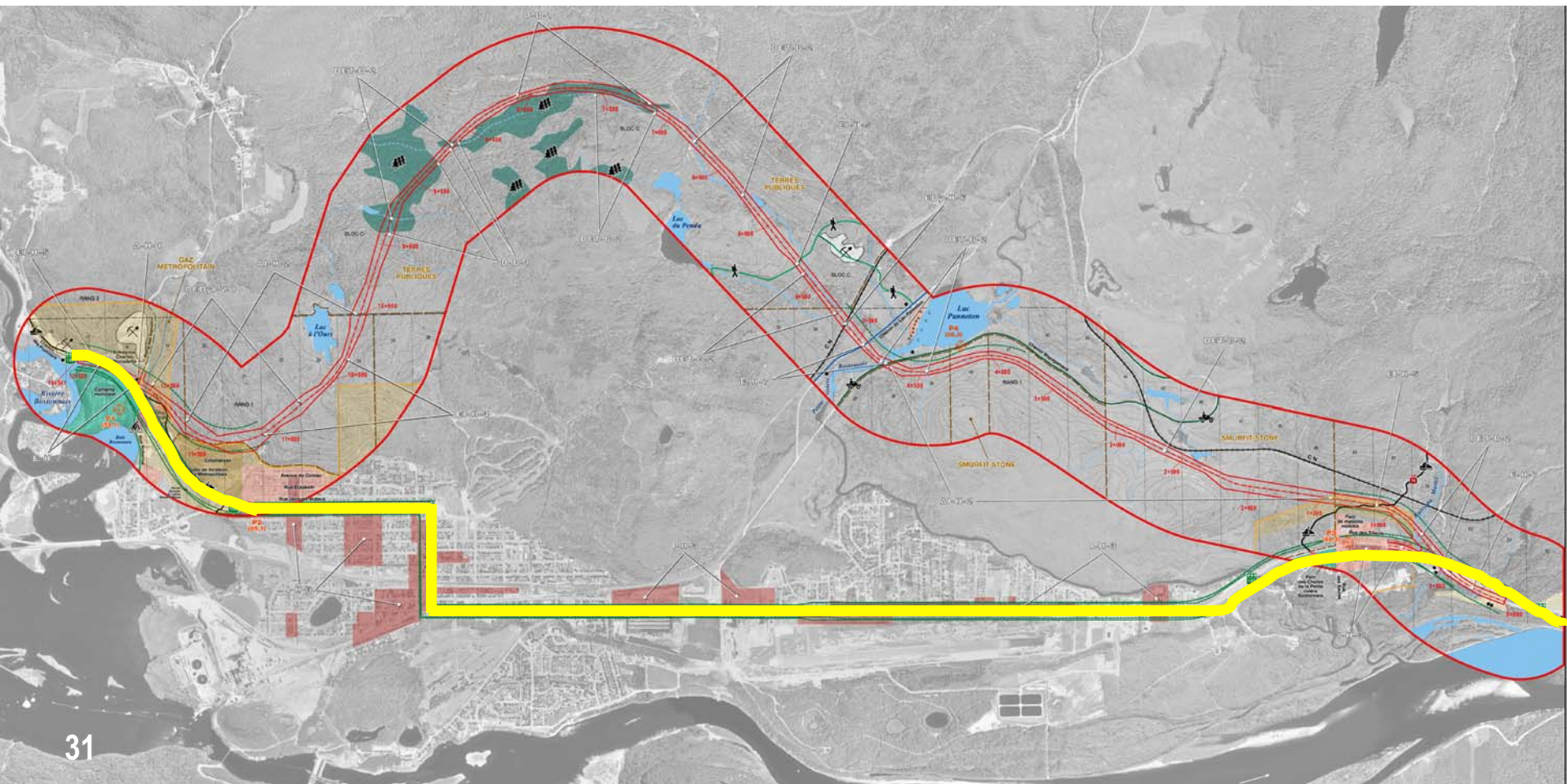
- Perturbation temporaire de la circulation – 3 intersections



Impacts et mesures d'atténuation^(suite)

Milieu humain

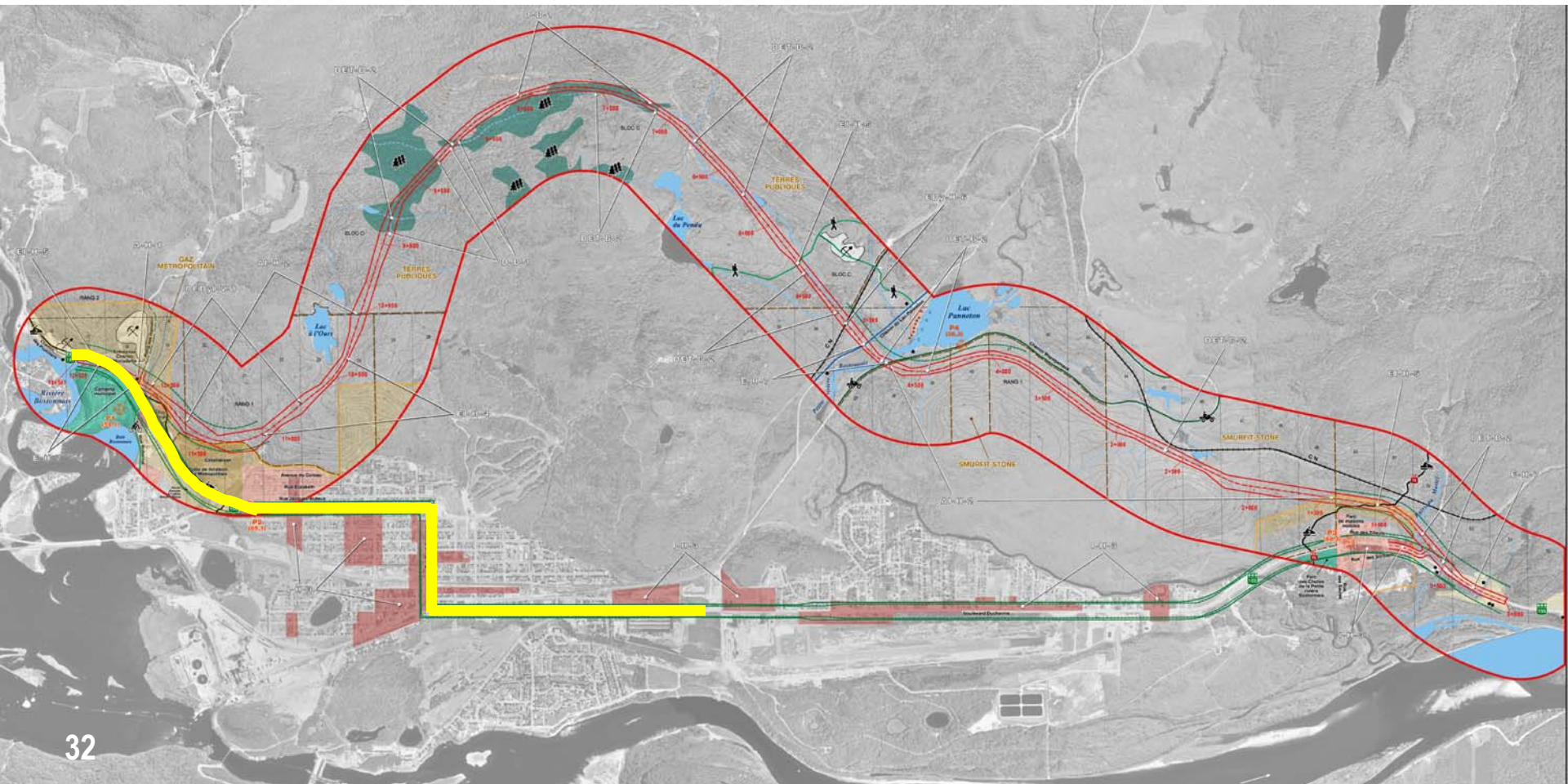
- Augmentation des frais d'entretien pour la ville.



Impacts et mesures d'atténuation ^(suite)

Milieu humain

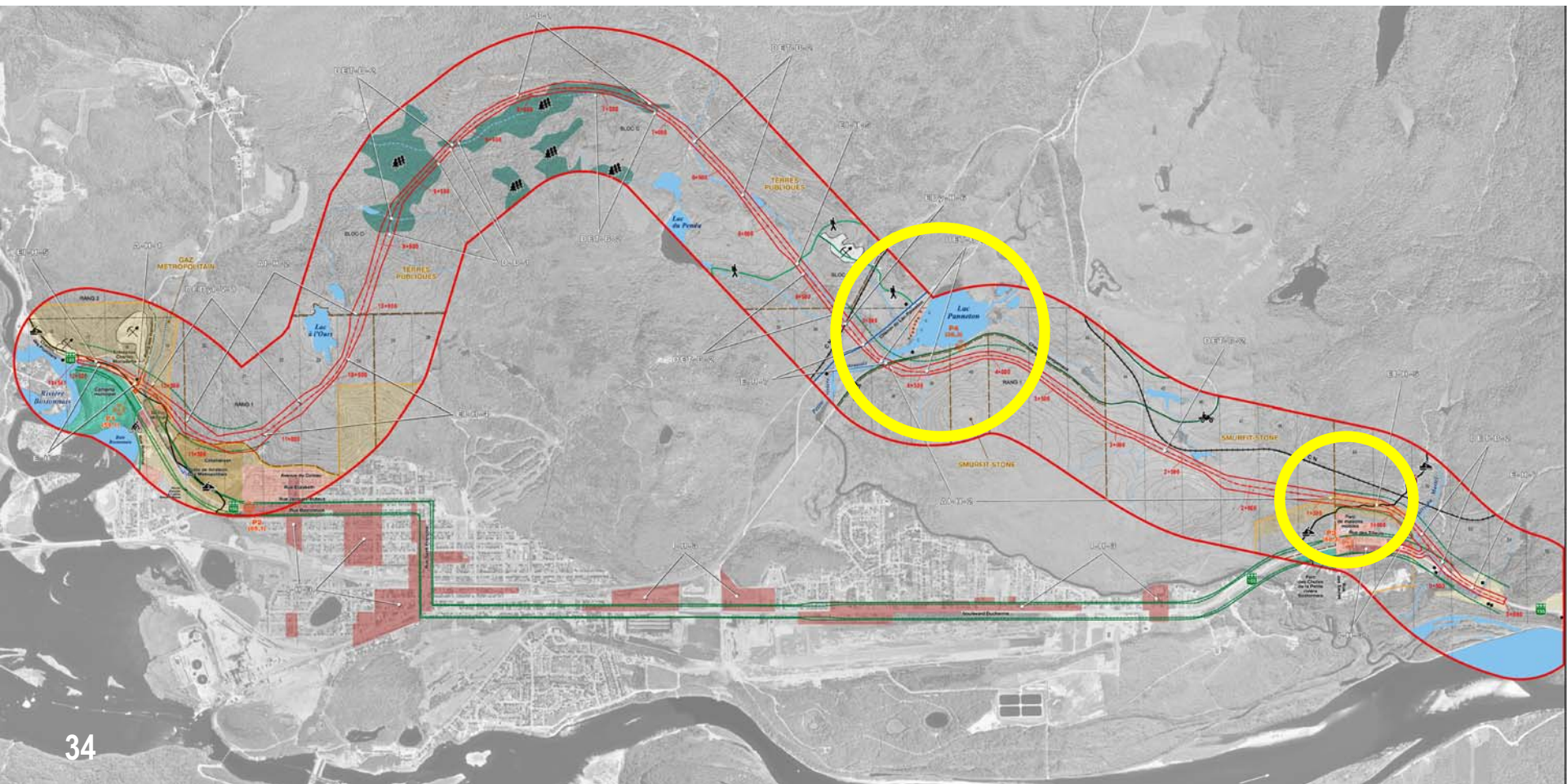
- Amélioration du sentiment de sécurité routière et fluidité de la circulation.
- Réduction des nuisances en ville.



Impacts et mesures d'atténuation (suite)

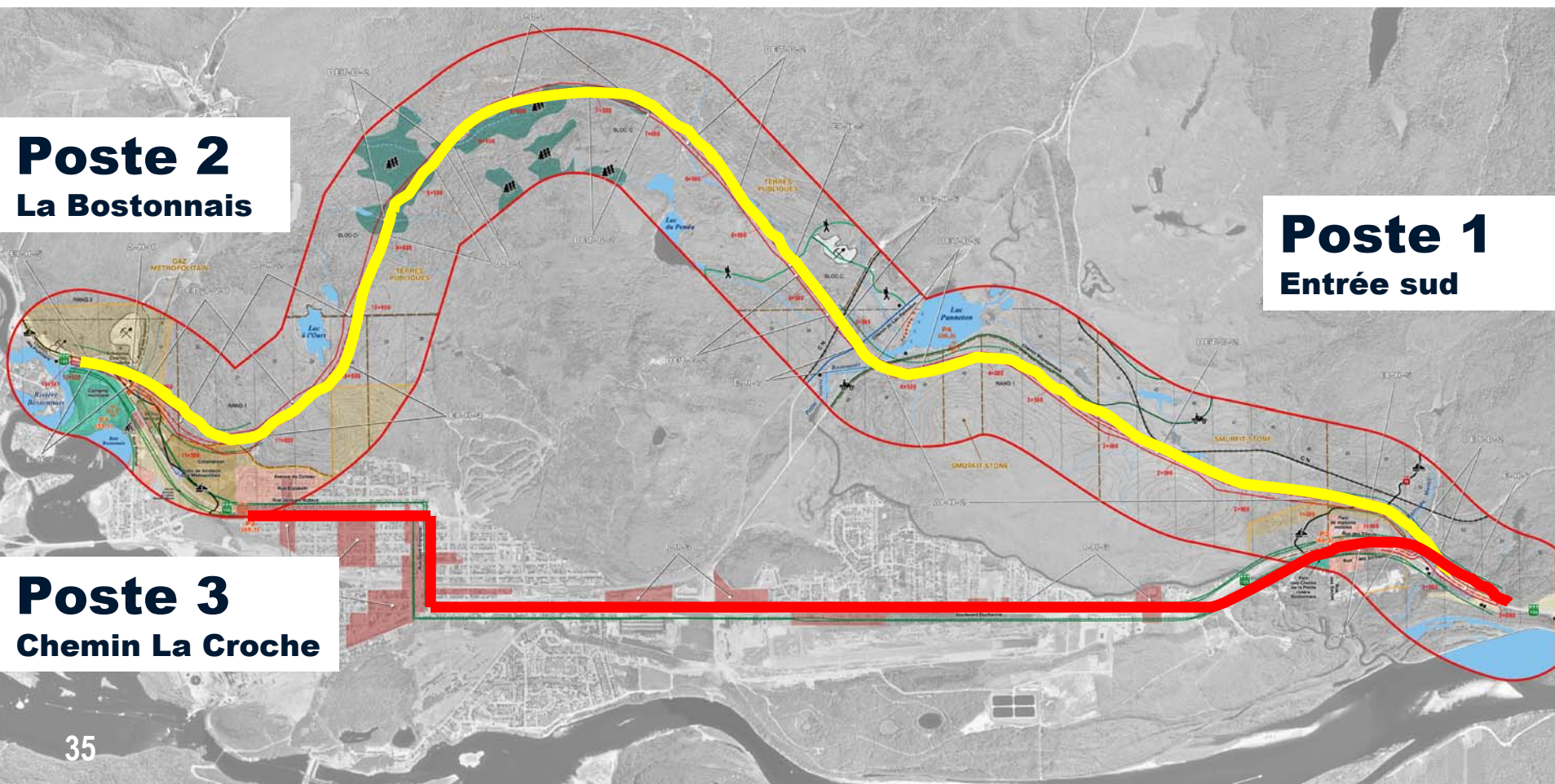
Climat sonore

- Augmentation de 4,2 dB(A) au lac Panneton et de 2,1 dB(A) sur la rue des Tilleuls



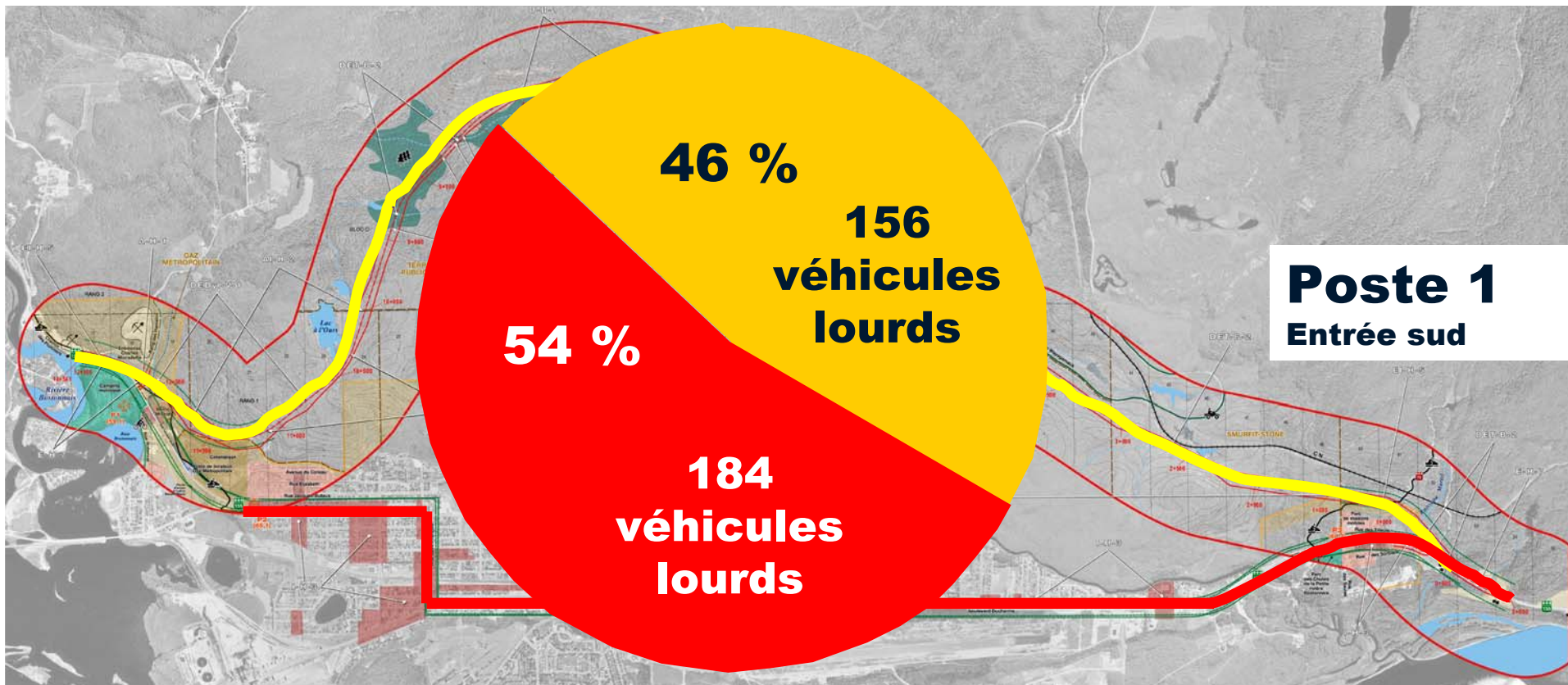
Enquête origine et destination du camionnage

La Tuque – Septembre 2002



Contournement

13 % 44 V.L. vers Smurfit-Stone
33 % 112 V.L. vers le nord



Tracé actuel

17 % 59 V.L. à La Tuque
27 % 90 V.L. arrêt et retour vers le sud
10 % 35 V.L. arrêt et poursuite vers le nord

Contournement

42 % 100 V.L. vers le sud

Aucun des tracés

15 % 37 V.L. Smurfit-Stone

2 % 5 V.L. vers La Croche

**Poste 2
La Bostonnais**

41 %

**98
véhicules
lourds**

42 %

**100
véhicules
lourds**

Tracé actuel

3 % 8 V.L. à La Tuque

22 % 51 V.L. arrêt et poursuite vers le sud

16 % 39 V.L. arrêt et retour vers le nord

Contournement :

45 % 72 V.L. en direction sud

Aucun des tracés :

15 % 24 V.L. Smurfit-Stone

4 % 7 V.L. en direction nord

45 %

**72
véhicules
lourds**

36 %

**57
véhicules
lourds**

Poste 3

Chemin La Croche

Tracé actuel :

22 % 35 V.L. à La Tuque

6 % 10 V.L. arrêt et poursuite en direction sud

4 % 6 V.L. en direction de John Lewis

4 % 6 V.L. à La Tuque, retour vers le nord

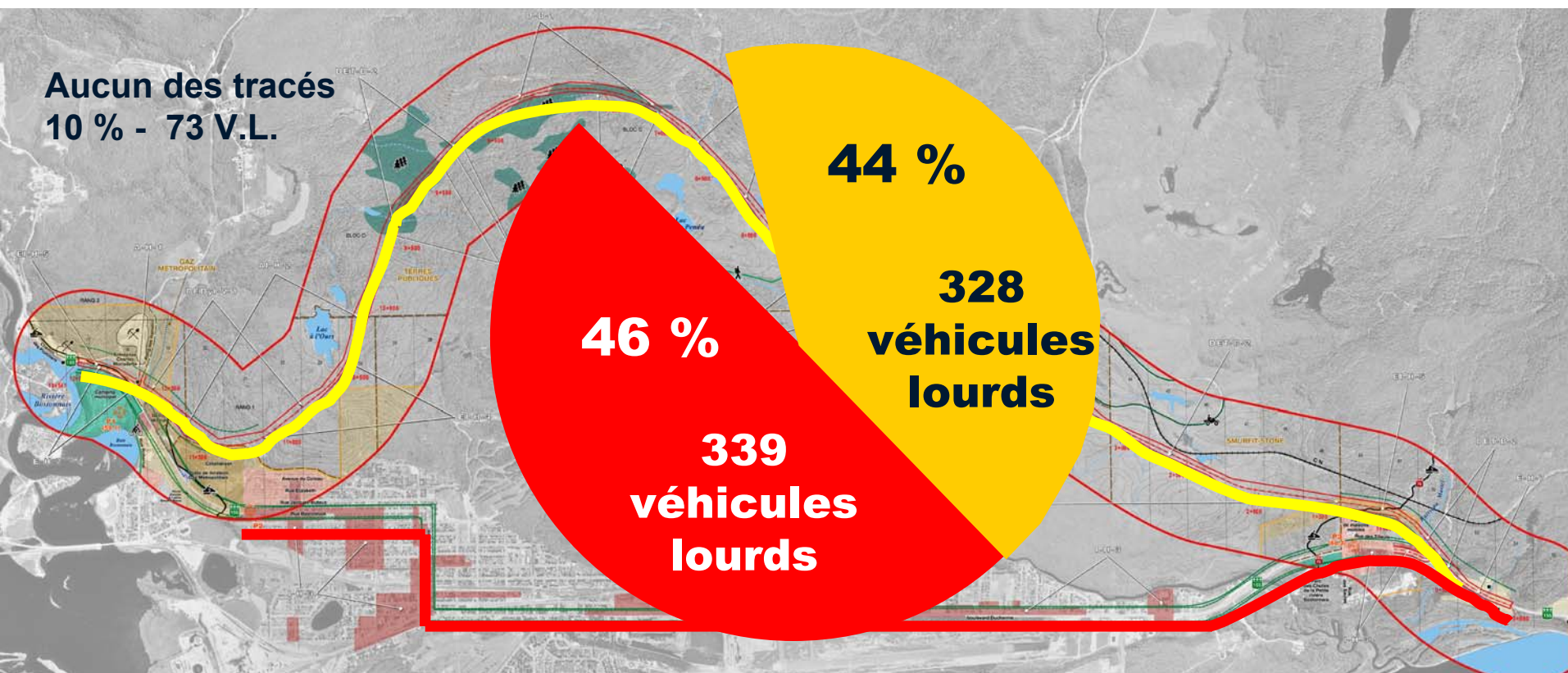
SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE

Contournement :

44 % 328 V.L.

Aucun des tracés

10 % - 73 V.L.



Tracé actuel :

30 % 102 V.L. = point d'attache à La Tuque

70 % 237 V.L. = biens et services à La Tuque

Étude d'impact économique sur les ventes au détail

- Réalisée en collaboration avec le milieu des affaires de La Tuque
 - Ville de La Tuque
 - Chambre de commerce du Haut-St-Maurice
 - Société de développement commercial (SDC)
 - Société d'aide au développement de La Tuque (SADC)
 - Centre local de développement (CLD)

Étude d'impact économique sur les ventes au détail

- Visite de deux villes ayant fait l'objet d'un contournement : Val-d'Or et St-Ferdinand
 - Peu ou pas d'impacts négatifs sur le chiffre d'affaire des commerces
 - Amélioration de la qualité de vie dans les centre-villes
 - Contribution au développement économique

Étude d'impact économique sur les ventes au détail

- Visite de Val-d'Or et St-Ferdinand (suite)
 - Pas de création de nouveaux pôles commerciaux à l'entrée et à la sortie de la voie de contournement
 - Importance des liens avec le centre-ville
 - Importance de l'affichage et de la signalisation

Étude d'impact économique sur les ventes au détail

- Enquête origine-destination réalisée entre le 24 septembre et le 10 octobre 2003
 - Sondage auprès des automobilistes après leur passage dans La Tuque
 - Questions concernant les dépenses effectuées

Estimation des fuites commerciales

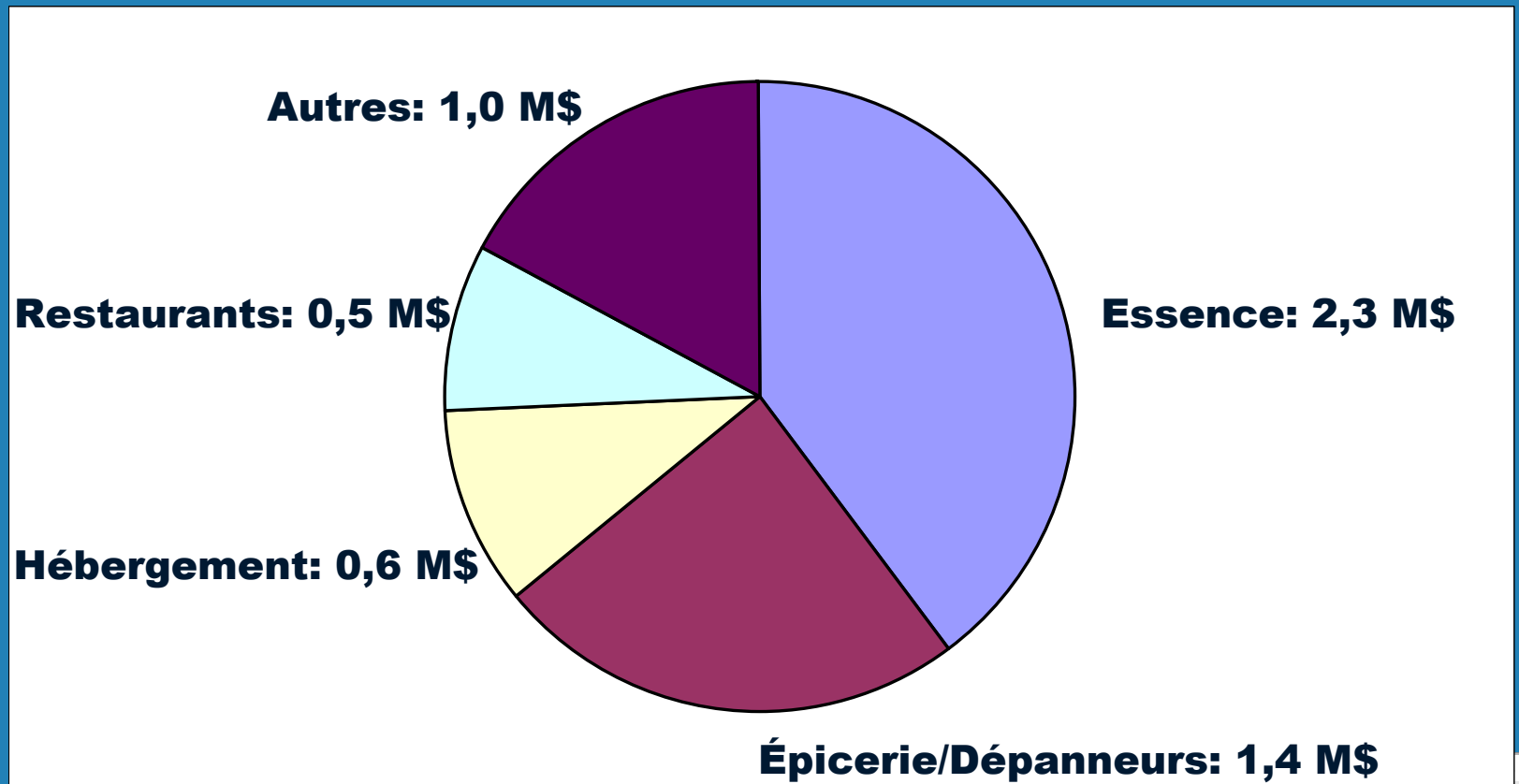
- Moyenne pondérée des dépenses quotidiennes des automobilistes : 61463 \$ pour un total de annuel de 22,4 M\$
- De cette somme 5,8 M\$ ne seraient pas dépensés à La Tuque (automobilistes qui utiliseraient la voie de contournement).

Estimation des fuites commerciales

- Total des ventes au détail à La Tuque : 110 M\$
- Impact du contournement : maximum de 5,8 M\$ soit 5,3 %
- Compte tenu de la période de l'enquête OD (chasse), pertes de 4M\$ ou 3,7% plus réalistes

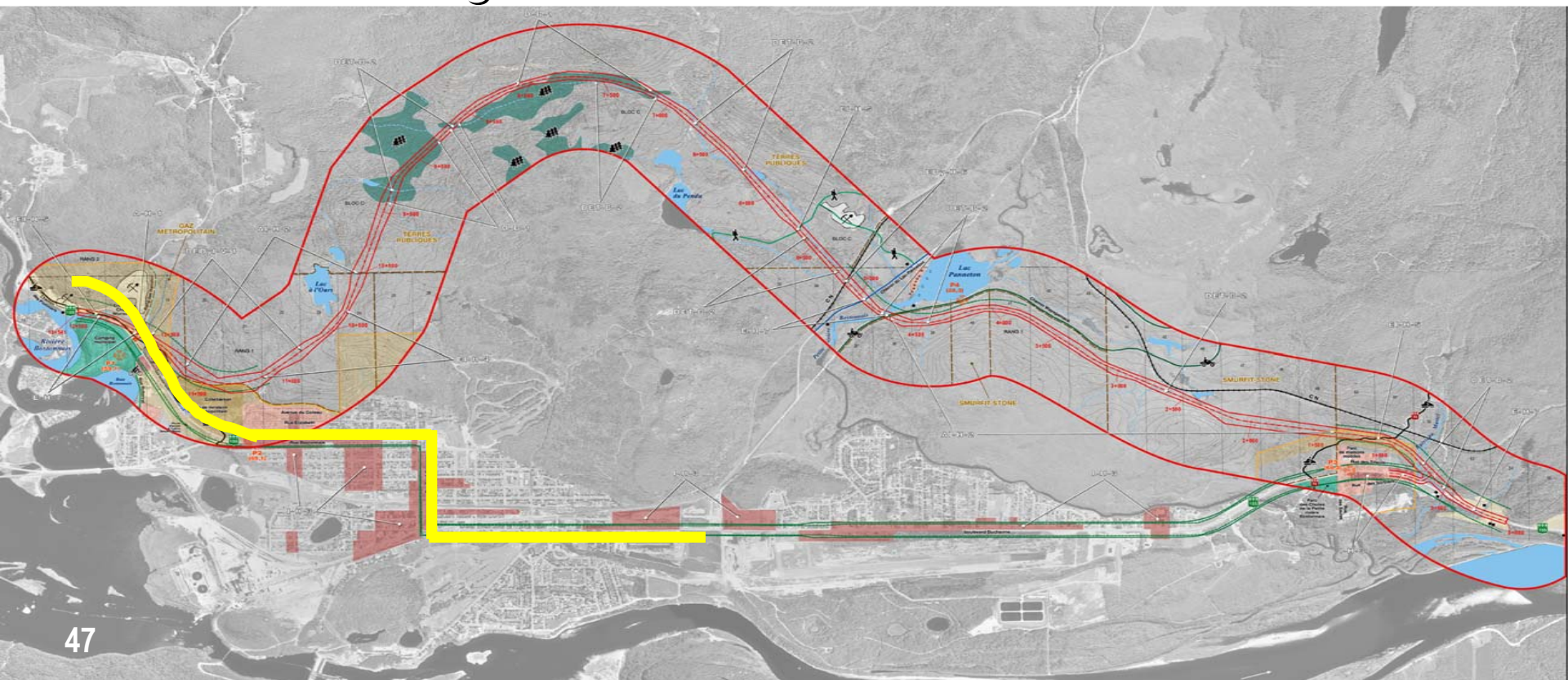
Estimation des fuites commerciales

Secteurs économiques les plus affectés



En conclusion : Contournement de La Tuque

- Amélioration du sentiment de sécurité pour les usagers et fluidité de la circulation.
- Impact économique faible.
- Amélioration de la sécurité et réduction des nuisances pour l'ensemble de l'agglomération.
- Solution à long terme.



Contournement de la ville de La Tuque

Route 155

Étude d'impact sur l'environnement

Justification du projet

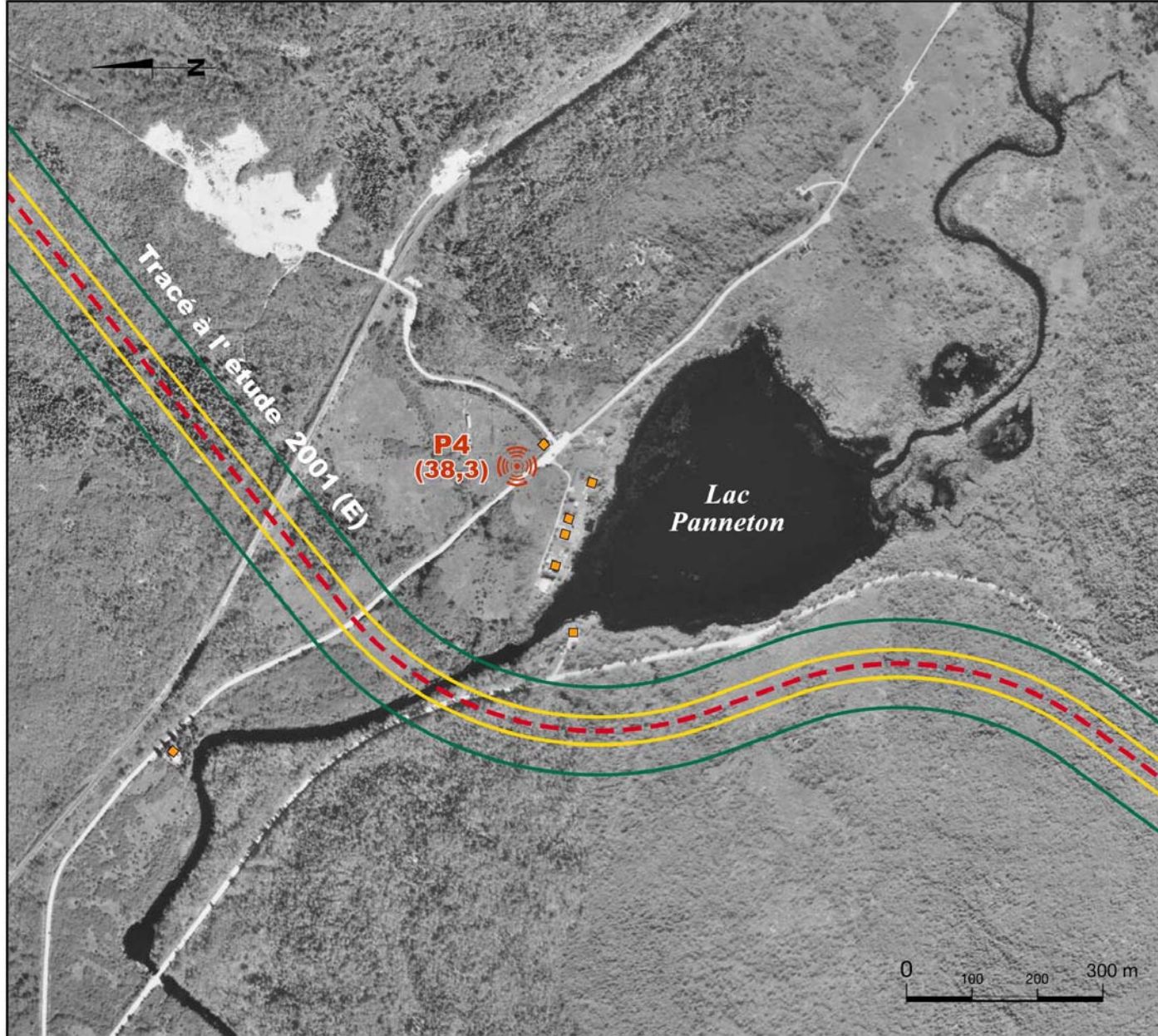
ÉVALUATION DES ACCIDENTS

Année	Accidents	Accidents avec camion	
1998	67	9	13,4%
1999	81	10	12,3%
2000	137	29	21,2%
2001	134	27	20,1%
Total	419	75	17,9%

Secteur du lac Panneton

- Sept résidences permanentes et 4 chalets (certains abandonnés)
- Milieu naturel prédominant
- Actuellement, aucun impact sonore; avec la voie de contournement le bruit provenant de la nouvelle route sera parfaitement audible mais demeurera inférieur à 55 dBA.
- Impact visuel faible lié à la présence de la route.

Climat
sonore
futur
secteur
lac
Panneton



Points de mesures et niveau de bruit



P4

Localisation des points de mesures

(38,3)

Niveau de bruit équivalent $L_{eq, 2h}$ dB(A)

Isophone 55 dB(A) / Niveau de bruit

Isophone 60 dB(A) / Niveau de bruit

Résidence permanente