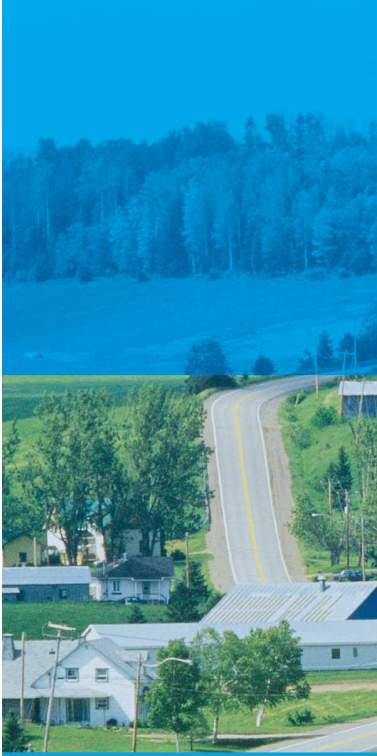


MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Projet d'amélioration de la route 389 entre
Baie-Comeau et Manic-2

Complément d'information sur l'impact de la relocalisation de
l'intersection des routes 389 et 138 sur l'achalandage
commercial du boulevard Comeau



AVRIL

2015



LEXIQUE

Pour une bonne compréhension de cette note technique, il est important de connaître la signification des termes suivants :

Circulation routière : toute la circulation qui se fait explicitement sur le réseau routier.

Débit journalier moyen annuel (DJMA) : quotient du débit annuel par le nombre de jours de l'année.

Mouvement de circulation : manœuvre qu'effectuent les véhicules circulant dans une direction, sur une section de route donnée.

Déplacements d'origine locale : déplacements routiers de personnes de Baie-Comeau et des alentours, incluant les employés d'Hydro-Québec.

Achalandage commercial : partie de la circulation qui emprunte une route du territoire à l'étude et dont le point de destination est un ou plusieurs commerces de ce territoire.

Achalandage de passage : partie de la circulation qui emprunte une route du territoire à l'étude, mais dont les points d'origine et de destination sont extérieurs à celui-ci.

Achalandage régional : partie de la circulation qui emprunte une route du territoire à l'étude et dont les points d'origine et destination sont à même celui-ci.

Clientèle régionale : personnes qui circulent sur une route du territoire à l'étude et dont les lieux d'origine et de destination sont à même celui-ci.

Clientèle de passage : personnes qui circulent sur une route du territoire à l'étude, mais dont les lieux d'origine et de destination sont extérieurs à celui-ci.

Revenu commercial : ce qui est perçu par un commerce, en argent, pour la rémunération d'un service ou la vente d'un produit.

Achat courant : achat quotidien ou très fréquent, fait avec un « minimum » d'effort et à courte distance (ex. : banque, épicerie, etc.).

Achat semi-courant : achat courant nécessitant une comparaison entre les prix et la qualité (ex. : coiffeur, vêtements, fleuriste, etc.).

Achat réfléchi : achat nécessitant une dépense relativement importante, une comparaison attentive des produits et des commerces et, possiblement, des déplacements importants (ex. : meubles, automobiles, etc.).

OBJECTIF

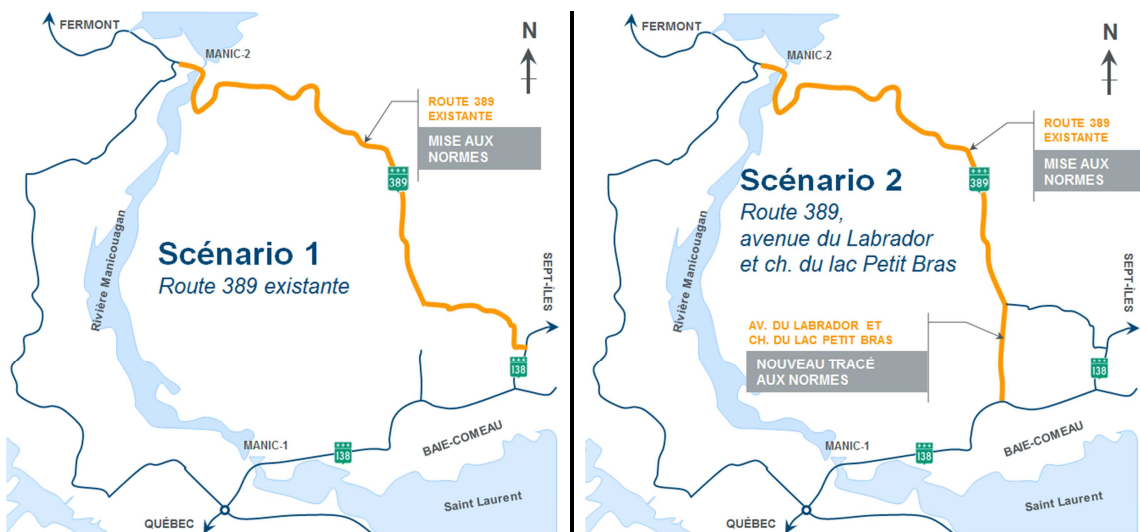
L'objectif de ce complément d'information est de préciser, chiffres à l'appui, l'impact estimé sur l'achalandage commercial du boulevard Comeau qu'entraînerait le déplacement de l'intersection des routes 389 et 138, via l'avenue du Labrador, dans le cadre du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2.

ZONE D'ÉTUDE COMMERCIALE

La zone d'étude commerciale délimitée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en 2013 inclut, en plus des boulevards Lafèche, Pierre-Ouellet et La Salle, le tronçon du boulevard Comeau qui s'étend sur 1,6 km entre le boulevard La Salle et la route 389.

MISE EN CONTEXTE

Certains commerçants du boulevard Comeau sont préoccupés par une éventuelle baisse de la circulation routière sur ce boulevard à la suite de la relocalisation projetée par le MTQ de l'intersection des routes 389 et 138, via l'avenue du Labrador (scénarios 1 et 2, voir cartes ci-après).



Ces mêmes commerçants craignent, par le fait même, une baisse de leur achalandage commercial équivalente à la baisse de circulation qui pourrait entraîner une baisse de revenus.

En 2013, lors des analyses du MTQ, ce tronçon comptait 27 places d'affaires commerciales, dont quatre locaux vacants. L'analyse de sensibilité commerciale aux scénarios étudiés, réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE),

identifiait ce tronçon comme étant susceptible d'être potentiellement affecté en termes d'achalandage commercial et concluait :

« Dans l'ensemble, ce tronçon regroupe des commerces s'adressant à une **clientèle régionale** et sa **vitalité d'ensemble est peu susceptible d'être affectée par l'importance de la circulation de passage.** »

« **La majorité des commerces (14 sur 23) sont voués à des achats de type réfléchi.** On retrouve également quelques commerces à vocation spécifique dans le parc industriel Jean-Noël-Tessier. Au total, 18 commerces sont à rayonnement régional. »

« Cela dit, **quatre commerces s'adressent spécifiquement à une clientèle de passage.** Il s'agit de deux stations-service, d'un restaurant et d'un motel fréquentés notamment par les routiers et les voyageurs en direction ou provenant de Sept-Îles et/ou de la route 389. **Ces commerces subirait les effets directs d'une éventuelle diminution de la circulation de passage** reliée au nouveau lien de l'avenue – via l'avenue du Labrador. »

ANALYSE DES EFFETS SUR L'ACHALANDAGE COMMERCIAL POUR LE TRONÇON DU BOULEVARD COMEAU

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, le MTQ a réalisé une analyse visant à mesurer les effets directs d'une diminution potentielle de la circulation de passage pour le tronçon du boulevard Comeau. Pour ce faire, les éléments suivants ont été analysés :

- La distinction entre l'**achalandage régional** et l'**achalandage de passage**;
- L'**estimation des pertes potentielles d'achalandage commercial** reliées à la **clientèle de passage**.

1- L'achalandage régional versus l'achalandage de passage

La mesure de la circulation de véhicules utilisée par le MTQ est le débit journalier moyen annuel **pour les deux directions** (DJMA de 2012). Sur la route 389, ces débits varient selon le secteur :

- Kilomètres 0 (Baie-Comeau) à 11
(accès aux lacs Couillard / Fer à Cheval): **1 380** véhicules/jour
- Kilomètres 11 à 21 (Manic-2) : **850** véhicules/jour
- Kilomètres 22 à 33 : **930** véhicules/jour



- Kilomètres 33 à 85 (entrée Outardes-4): **870** véhicules/jour
- Kilomètres 85 à 214 (Manic-5): **680** véhicules/jour
- Kilomètres 214 à 393 (Hart-Jaune): **320** véhicules/jour
- Kilomètres 393 à 548 (Fermont) : **280** véhicules/jour
- Kilomètres 548 à Fermont et limite Québec-Labrador : **1 140** véhicules/jour

De ces chiffres, le MTQ est en mesure de tirer les constats suivants :

- Du kilomètre 0 (Baie-Comeau) au kilomètre 11, le débit de circulation est de 1 380 véhicules/jour. C'est ce débit que l'on retrouve à l'intersection de la route 389 et du boulevard Comeau.
- Entre le kilomètre 11 et Manic-2, des 1 380 véhicules mentionnés ci-dessus, on observe une diminution de 530 véhicules, pour un total restant de 850. Toujours selon les analyses du MTQ, ces 530 véhicules en moins font partie d'une circulation locale qui quitte la route 389 pour des sites de villégiature privés (résidences et chalets de particuliers), notamment ceux des lacs Couillard et Fer à Cheval situés au kilomètre 10. Cette clientèle s'alimente déjà auprès des commerces de Baie-Comeau (essence, alimentation, etc.).
- Au nord du barrage de Manic-2, on constate un ajout de 80 véhicules/jour. Le constat est que ces véhicules proviennent de la route de contournement située à l'ouest de la rivière Manicouagan. Cette route de contournement débute au carrefour giratoire de la rue Granier/Chemin de la Scierie-des-Outardes sur la route 138 et qui rejoint la route 389 à la hauteur du kilomètre 22. Les usagers qui utilisent le chemin de contournement se caractérisent comme suit :
 - Des camions transportant du bois en longueurs, qui sont en provenance ou se dirigent à la Scierie des Outardes;
 - Des camionneurs en provenance de l'ouest du carrefour giratoire, via la route 138, ainsi que certains villégiateurs.
- Entre les kilomètres 22 et 214 (Manic-5), le débit de circulation diminue légèrement, passant de 930 à 680 véhicules/jour. Selon les analyses, ceci serait principalement dû :
 - aux villégiateurs qui quittent la route 389 pour se rendre à leur chalet;
 - aux camions de bois en longueurs qui quittent la route pour emprunter les chemins forestiers.



- De Manic-5 au kilomètre 393 (site de l'ancienne ville de Gagnon), le volume de circulation diminue de moitié, passant de 680 véhicules/jour à 320 véhicules/jour. Ceci serait principalement dû :
 - aux villégiateurs quittant la route 389 pour se rendre à leur chalet, à la présence de différentes pourvoiries ainsi que de quelques visiteurs des monts Groulx;
 - aux visiteurs du site de Manic-5.
- Entre les kilomètres 393 et 548 (mont Wright), les débits diminuent encore légèrement, passant de 320 à 280 véhicules/jour.
- Finalement, les débits sont plus élevés entre la mine du Mont-Wright et Fermont et la frontière du Labrador. Ceci s'expliquerait par la circulation locale de travailleurs résidant dans ces municipalités qui se rendent travailler à la mine située au kilomètre 547.

De cette analyse sur le comportement des usagers de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont, on constate que le débit de **circulation de passage**, en provenance ou en direction de Fermont et du Labrador, est donc en réalité de **280 véhicules/jour**. C'est approximativement **l'achalandage hors région immédiate qu'apporte la route 389 aux commerçants de Baie-Comeau**.

La différence de l'achalandage provient principalement de la **région immédiate** de Baie-Comeau et de ses environs. Il s'agit pour l'essentiel de travailleurs d'Hydro-Québec et de ses sous-traitants, de travailleurs forestiers, de touristes et de villégiateurs dont les chalets sont accessibles par la route 389. Il n'y a pas de raison de croire que les personnes s'alimentant déjà dans les commerces de Baie-Comeau changeront leurs habitudes, et ce, quel que soit le scénario retenu.

C'est pourquoi, en fonction des constats précédents, il est important de faire la distinction quant aux 1 380 véhicules entre les kilomètres 0 à 4 de la route 389 (2012) :

- La **circulation régionale** : soit les **1 100 véhicules/jour** ($1\ 380 - 280 = 1\ 100$) qui empruntent actuellement le tronçon du boulevard Comeau;
- La **circulation de passage** : soit les **280 véhicules/jour** qui empruntent également le tronçon du boulevard Comeau.

2- Estimation des pertes potentielles d'achalandage commercial

Afin d'estimer une perte d'achalandage commercial à partir des éléments apportés au point précédent sur la nature des déplacements routiers, il faut comprendre l'éventuel impact de l'ouverture du nouveau lien via l'avenue du Labrador quant aux 1 380 véhicules empruntant le lien existant entre les kilomètres 0 et 4.

C'est pourquoi le MTQ a analysé le **transfert approximatif de la circulation routière** du lien existant (0-4 km) vers le nouveau lien, à l'aide des deux types de données suivantes :

- Les résultats de l'enquête origine-destination réalisée sur la route 389 en 2011;
- Les comptages réalisés durant une journée complète aux intersections du boulevard Comeau/route 389 et des boulevards Pierre-Ouellet/La Salle/Comeau.

De l'enquête origine-destination, il a été constaté que la ville de Baie-Comeau représente **le plus important générateur de déplacements** sur le tronçon à l'étude, confirmant l'importance de la circulation régionale mentionnée précédemment.

Quant aux comptages réalisés à l'intersection de la route 389 se dirigeant vers l'ouest sur le boulevard Comeau, ils démontrent que pour tous les véhicules :

- **90 % des mouvements routiers** venant de la route 389 se dirigent vers l'ouest sur le boulevard Comeau à cette intersection (virage à droite).

Pour l'intersection des boulevards Pierre-Ouellet/La Salle/Comeau, les comptages routiers démontrent que pour tous les véhicules :

- **57 % des mouvements routiers** venant du boulevard Comeau se dirigent vers l'ouest sur le boulevard Pierre-Ouellet (virage à droite).

En fonction des mouvements routiers observés à ces deux intersections, le MTQ est en mesure d'estimer le nombre de véhicules se dirigeant vers l'ouest ou provenant de l'ouest et qui sont susceptibles d'utiliser le nouveau lien de l'avenue du Labrador.

D'une part, les usagers auront un important **gain de sécurité** en empruntant la route 389 améliorée. D'autre part, pour les usagers venant de l'ouest ou allant vers l'ouest, qui représente la majorité des usagers de la route 389, la nouvelle route apportera un **gain de 6 km**, se traduisant par une **économie de temps de 4 minutes** pour se rendre de l'intersection du boulevard Pierre-Ouellet et de l'avenue du Labrador au kilomètre 4 de la route 389 et vice-versa.

Toujours selon ses analyses, le MTQ estime qu'en fonction des mouvements routiers observés vers l'ouest aux deux intersections du boulevard Comeau, 708 véhicules sur les 1 380 circulant sur les quatre premiers kilomètres de la route 389 seraient favorables à emprunter le nouveau lien **via l'avenue du Labrador une fois le scénario 2 réalisé** ($1\,380 \text{ véhicules} \times 90\% \times 57\%$). Ce transfert de 708 véhicules sur l'avenue du Labrador correspond à une diminution estimée à environ 8 % de la circulation routière totale quotidienne empruntant le boulevard Comeau qui est de 8 500 véhicules/jour ($708 \text{ véhicules} \div 8\,500 \text{ véhicules} = 8,3\%$).

Toutefois, il paraît important de préciser que cette diminution estimée de 8,3 % de la circulation routière totale quotidienne sur le boulevard Comeau **n'est pas synonyme**

d'une diminution équivalente de l'achalandage commercial. On doit en effet tenir compte de la distinction entre **achalandage régional** et **achalandage de passage**.

De la circulation de passage, en provenance ou en direction de Fermont et du Labrador, les analyses démontrent que près de 144 véhicules de passage sur les 280 identifiés précédemment ($280 \text{ véhicules} \times 90 \% \times 57 \%$) passeront par le nouveau lien, via l'avenue du Labrador. Ce qui signifie que 564 déplacements d'origine locale prendraient également le nouveau lien ($708 \text{ véhicules} - 144 \text{ véhicules}$), et ce, si tous les employés d'Hydro-Québec circulent sur le nouveau lien.

En conséquence, le MTQ estime que la perte de circulation routière de passage que pourraient subir les commerçants du boulevard Comeau serait de l'ordre de 144 véhicules. Cette diminution de circulation routière de passage pourrait se refléter sur la baisse d'achalandage. À ce chiffre, pourrait s'ajouter un pourcentage des 564 autres déplacements d'origine locale qui avaient peut-être pris l'habitude d'arrêter à ces commerces.

Toutefois, cette perte est difficilement évaluable, car les gens ont le choix d'aller à la station-service ou au dépanneur de leur choix. En posant l'hypothèse que l'essentiel des consommateurs d'origine régionale maintiennent leurs habitudes de consommation une fois le projet réalisé selon le scénario retenu et en supposant que tous les véhicules de passage fréquentaient déjà les commerces du boulevard Comeau, **la baisse estimée d'achalandage serait de l'ordre de 2 % au niveau des commerces situés sur le tronçon Comeau.**

En contrepartie, à cette baisse estimée de l'achalandage commercial, il faut reconnaître certaines pratiques locales qui peuvent atténuer les effets de cette légère baisse d'achalandage anticipée :

- **Hydro-Québec** fait le plein de sa flotte de véhicules dans les stations-service du boulevard Comeau ou à l'intersection des boulevards La Salle et Comeau;
- **Les compagnies de transport** (camions lourds) ont l'habitude de procéder par appel d'offres pour leur approvisionnement en carburant. Elles peuvent ainsi maximiser leurs frais d'exploitation. Ceci signifie que les camionneurs ne font pas nécessairement le plein en passant devant une station-service, mais vont plutôt à la bannière de la pétrolière qui leur a offert le prix le plus compétitif, via une entente prédéfinie.

CONCLUSION

Dans le cadre du projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2, les analyses réalisées concernant l'impact du nouveau lien routier sur l'achalandage commercial des commerçants du tronçon du boulevard Comeau mènent aux trois grands constats suivants :

- 1) Selon les analyses du MTQ, la circulation routière quotidienne sur le tronçon du boulevard Comeau pourrait diminuer d'un peu moins de 10 % une fois le projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic-2 réalisé avec le scénario 2, ce qui correspond, selon les hypothèses posées, **à une baisse estimée de l'achalandage commercial de 2 %** pour les commerces situés sur ledit tronçon;
- 2) L'effet concret de cette diminution sur le chiffre d'affaires des commerçants du tronçon du boulevard Comeau pourrait s'avérer **faible**, dans la mesure où seule une faible proportion de la clientèle de passage s'arrêterait déjà, dans les faits, pour consommer chez ces commerçants;
- 3) La route 389 améliorée aura certains effets attractifs :
 - **Sécurité et confort accrus** pour les usagers actuels de la route de contournement;
 - **Gain de parcours de 6 km** et de **4 minutes** pour les usagers actuels de la route 389 en provenance ou en direction de l'ouest.

Enfin, les usagers qui délaisseront la route de contournement au profit de la nouvelle route 389 sont susceptibles d'**augmenter l'achalandage commercial** dans la ville de Baie-Comeau, au lieu de contourner entièrement les commerces de Baie-Comeau.

