

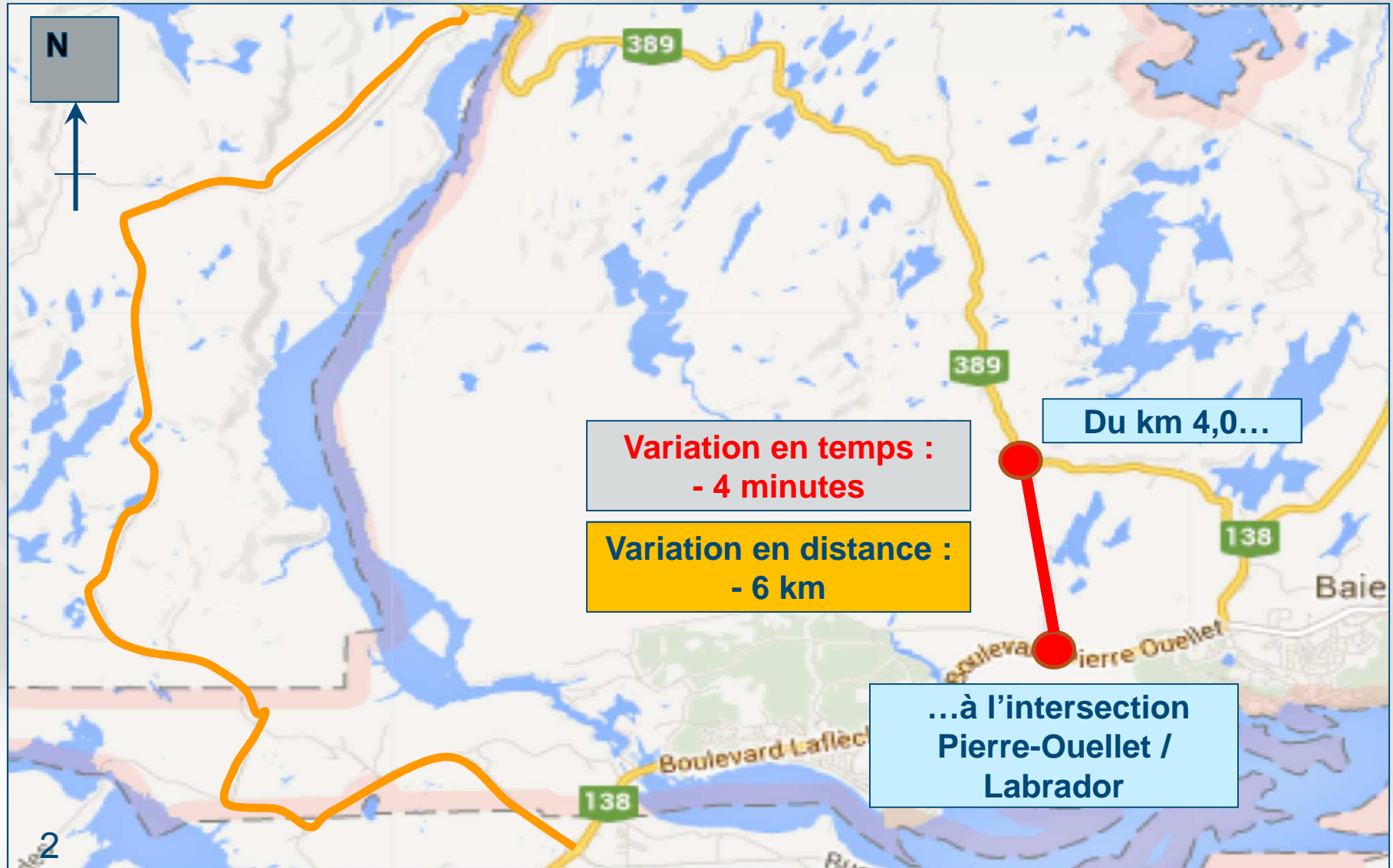
## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

# *Programme d'amélioration de la route 389 Projet B - Baie-Comeau à Manic 2*

**Audiences publiques du BAPE**

**Choix du scénario à retenir pour le  
lien des km 0-4**

# Avantage sur la circulation pour le lien du Labrador : réduction du temps de parcours (pour mouvements vers l'ouest)



# Avantage sur la circulation pour la route 389 : réduction du temps de parcours par rapport à la route de contournement



# Sommaire de l'évaluation comparative

Domaine	Catégorie	Lien actuel (km 0 à 4)	Lien Labrador (km 0 à 4,7)
Sécurité, accessibilité, fluidité (45 %)	Caractéristiques physiques du réseau routier	52/60	54/60
	Circulation et sécurité routière	22/40	<b>+</b> 35/40
Milieux naturel et humain (30 %)	Milieu physique	7/15	3/15
	Milieu biologique	23/27	23/27
	Milieu humain	35/58	<b>+</b> 48/58
Aspects économiques (25 %)	Coûts	16/80 + 8 M\$	<b>+</b> 64/80 -
	Autres (échancier et maintien)	12/20	18/20
<b>Pointage total</b>		<b>60/100</b>	<b>83/100</b>

# Détail des résultats de l'analyse multicritères par catégorie

CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	LIEN ACTUEL (KM 0 À 4)	LIEN LABRADOR (KM 0 À 4,7)	
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 %) 3/5	4,1 (100 %) 5/5
	1.2	Conformité des caractéristiques géométriques de profil en travers	Longueur de la route conforme en profil en travers	km (%)	4,7 (100 %) 5/5	4,1 (100 %) 5/5
	1.3	Qualité structurale de la chaussée	Nouvelle structure > nouveau pavage > route en gravier	qualitative	Nouvelle structure 5/5	Nouvelle structure 5/5
	1.4	Conformité du drainage	Longueur de la route conforme pour le drainage	km (%)	4,7 (100 %) 5/5	4,1 (100 %) 5/5
	1.5	Besoins en emprise	Superficie de terrains privés à acquérir	ha	Terre publique 5/5	11,3 hectares au nord de l'avenue du Labrador (ville de Baie-Comeau) 3/5
	1.6	Conformité des carrefours	Nombre de carrefours conformes	nb (%)	2/3 (66 %) 3/5	2/2 (100 %) 5/5
	1.7	Conformité des accès	Nombre d'accès conformes	nb (%)	5 (100 %) 5/5	2 (100 %) 5/5
	1.8	Passage à niveau	Nombre de passages à niveau	nombre	N/A	N/A



# Détail des résultats de l'analyse multicritères par catégorie

CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	LIEN ACTUEL (KM 0 À 4)	LIEN LABRADOR (KM 0 À 4,7)	
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 %
					<b>3/5</b>	<b>4/5</b>
	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
					<b>1/5</b>	<b>5/5</b>
	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
					<b>4/5</b>	<b>5/5</b>
	2.5	Temps de parcours	Temps de déplacement sur la route	minutes	3,4	2,7
					<b>2/5</b>	<b>4/5</b>

# Détail des résultats de l'analyse multicritères par catégorie

CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	LIEN ACTUEL (KM 0 À 4)	LIEN LABRADOR (KM 0 À 4,7)
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 <b>4/5</b>	1 en activité 3 non exploités <b>1/5</b>
	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 <b>1/5</b>	4 sites potentiels sur l'avenue du Labrador existante avec des équipements pétroliers à risque élevé 3 sites d'activités désignées <b>1/5</b>
4. MILIEU BIOLOGIQUE	4.1 Milieux humides	Longueur de milieux humides confirmés qui seront empiétés	km	0 <b>5/5</b>	0 <b>5/5</b>
	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 <b>5/5</b>	0 <b>5/5</b>
	4.3 Habitat faunique	Longueur de route traversant des habitats fauniques	km	0 <b>5/5</b>	0 <b>5/5</b>
	4.4 Habitat ichtyofaune	Nombre de cours d'eau traversés par le scénario	nombre	4 <b>4/5</b>	3 <b>4/5</b>
	4.5 Végétation terrestre	Longueur de route traversant le milieu naturel	km (%)	1,9 (40 %) <b>3/5</b>	2,7 (68 %) <b>2/5</b>

# Détail des résultats de l'analyse multicritères par catégorie

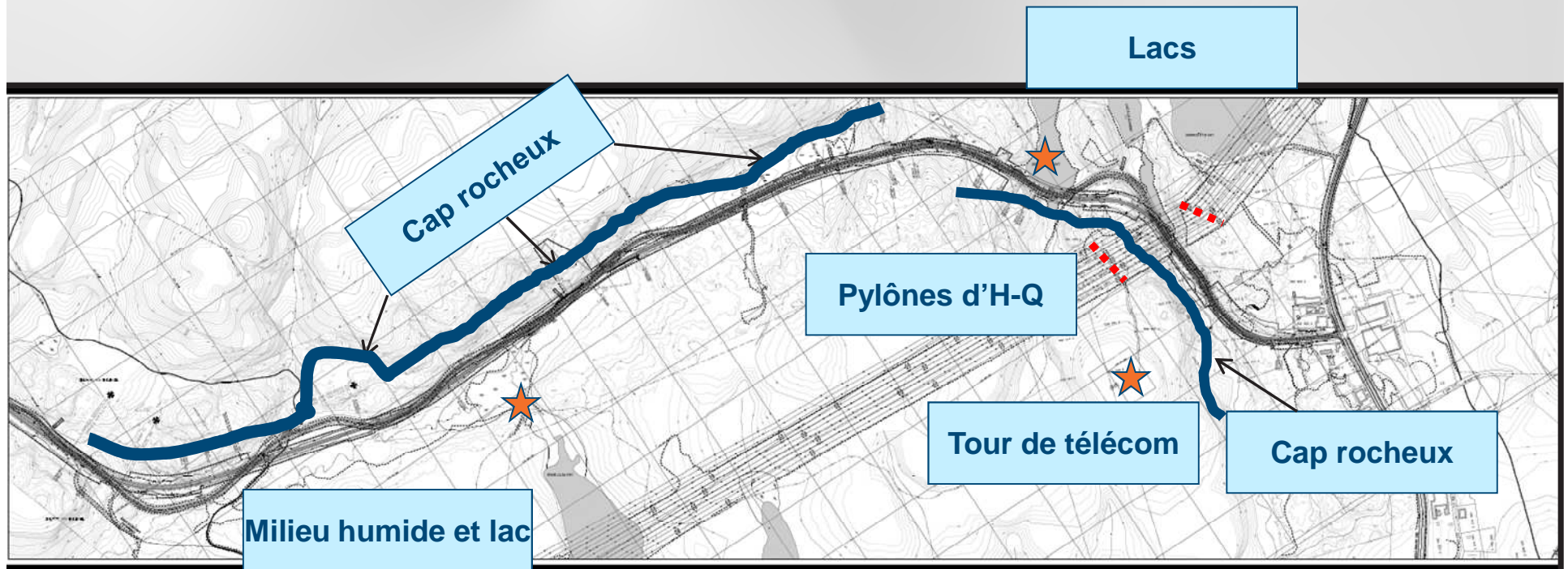
CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	LIEN ACTUEL (KM 0 À 4)	LIEN LABRADOR (KM 0 À 4,7)	
5. MILIEU HUMAIN	5.1	Conformité avec les orientations municipales	Conformité avec les besoins/objectifs de l'administration municipale	qualitative	Non conforme 1/5	Conforme 5/5
	5.2	Organisation urbaine	Impact d'un changement dans la répartition du transit des véhicules (voitures, camions, etc.) sur l'organisation urbaine	nombre	Sans effet 3/5	Contribuerait à stimuler le développement industriel entre les deux secteurs développés de Baie-Comeau 5/5
	5.3	Développement industriel	Desserte optimale ou non optimale au développement industriel	qualitative	Non optimale 1/5	Desserte optimale du pôle de développement industriel (Parc Jean-Noël-Tessier) 5/5
	5.4	Vitalité commerciale	Nombre de places d'affaires subissant une perte d'achalandage	nombre	0 5/5	4 3/5
	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 5/5	Craintes de certains commerçants concernant la perte d'achalandage de leur commerce sur la route 138 3/5
	5.6	Impacts sur le récréotourisme	Impact sur les activités récréatives et leur accès	qualitative	Effet faible: 1 sentier de motoneige croisé une fois 5/5	Effet moyen : 2 sentiers de motoneige croisés 8 fois et 2 sentiers de quad croisés 9 fois 3/5
	5.7	Impact potentiel sur les sites archéologiques	Nombre de sites archéologiques connus traversés	nombre	0 5/5	0 5/5
	5.8	Aménagements forestiers	Longueur de route traversant un aménagement forestier (forêt/bleuet et réserve forestière)	km	0 5/5	0 5/5
	5.9	Zones de sensibilité sonore	Nombre de secteurs définis comme potentiellement sensibles au bruit	nombre	1 3/5	1 3/5



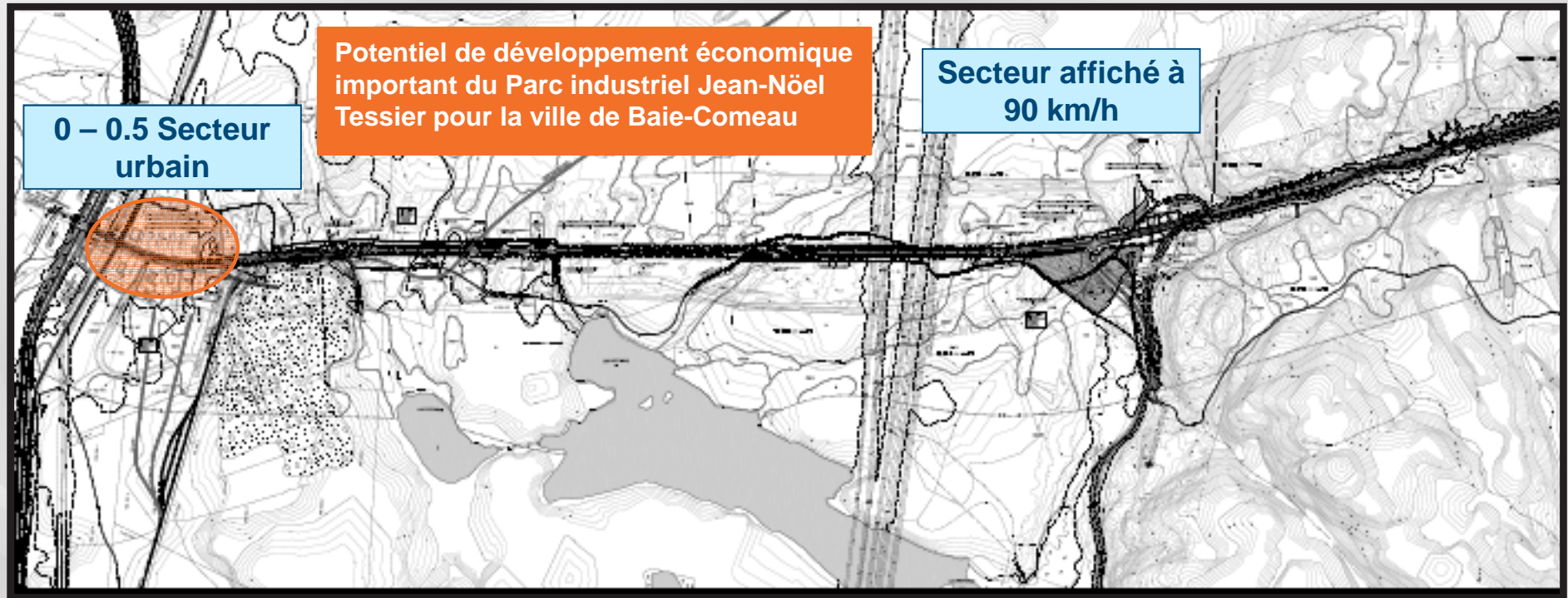
# Détail des résultats de l'analyse multicritères par catégorie

CATÉGORIE	CRITÈRE	DESCRIPTION	UNITÉ DE MESURE	LIEN ACTUEL (KM 0 À 4)	LIEN LABRADOR (KM 0 À 4,7)
6. COÛTS	6.1 Coûts capitaux	Coûts de construction, incluant planification	\$	+ 8 M\$ 1/5	- 4/5
	6.2 Coûts d'entretien annuel	Nombre de kilomètres à entretenir (100 000\$/km)	\$/an	410 K\$ 4/5	470 K\$ 4/5
7. AUTRES	7.1 Échéancier de réalisation	Période de construction (rythme 50 M\$/an)	an	0,4 3/5	0,24 4/5
	7.2 Maintien de la circulation	Impact pour les usagers durant les travaux	qualitative	Moyen 3/5	Faible 4/5

# Avantage sur la sécurité pour le lien du Labrador : Contraintes pour la mise aux normes tronçon 0 – 4 km existant de la route 389



# Avantage sur la sécurité et pour le milieu humain pour le lien du Labrador : mise aux normes possibles avec développement d'un parc industriel



# Constats

- *Les usagers auront un important gain de **sécurité et de temps** en empruntant le nouveau lien de l'avenue du Labrador versus la route 389 existante*
- *Les usagers se dirigeant vers l'ouest ( $\pm$  50 % des usagers actuels de la route 389) auront un **gain de 6 kilomètres et d'environ 4 minutes** avec le nouveau lien de l'avenue du Labrador par rapport au lien existant vers le boulevard Comeau*
- *Le nouveau lien est favorable au développement économique*
- *Les coûts de mise aux normes du nouveau lien Labrador sont de près de la moitié moins que ceux du lien de la route 389 existante*



# Accès à la route maritime : boucle de contournement possible (c.-à-d. SADC de Baie-Comeau)

