

152

DA9

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne

Hull-

6211-06-0a1

Québec



**Ministère
des Transports**

AXE McCONNELL-LARAMÉE

**Répartition du camionnage entre les
boulevards Saint-Raymond et McConnell-Laramée
Note technique**

2 juin 2000



Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc.

MTQ-111570-10201-NT-006, Rév.00

INTRODUCTION

L'étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée réalisée en mai 1999 avait pour objectif d'évaluer l'achalandage du boulevard Laramée à différents horizons. Le modèle TRANS a été utilisé pour effectuer les prévisions de déplacements automobiles sur le réseau routier de la région. Les résultats permettent d'évaluer le transfert de déplacements qui s'effectuerait des axes est-ouest déjà existants, c'est-à-dire Saint-Raymond et Alexandre-Taché, vers le nouvel axe McConnell-Laramée. Cependant, dans le cadre de cette étude, le camionnage sur le nouvel axe n'avait pas été considéré.

Il s'avère maintenant nécessaire d'évaluer la répartition du camionnage entre les différents axes à l'ouverture du nouveau lien McConnell-Laramée et à l'horizon 2011 et ce, afin d'en évaluer les impacts sur le bruit et la qualité de l'air sur le futur boulevard McConnell-Laramée.

Nous décrivons ci-après les sources de données, la méthodologie utilisée, l'évaluation de la situation actuelle ainsi que l'analyse de la répartition du camionnage entre les axes.

1.0 SOURCES

Les données suivantes ont été utilisées pour caractériser le transport lourd sur les axes est-ouest :

- Comptages du ministère des Transports aux intersections suivantes : chemin de la Montagne / Pink / Saint-Raymond, chemin de la Montagne / boulevard McConnell (1998);
- Comptages de la ville de Hull sur le boulevard Saint-Raymond (1992);
- Le document « Comptages aux lignes écrans 1995 » réalisé par SCN-Lavalin;
- Le répertoire des entreprises de Hull (2000);
- Le dossier urbain – lieux d'affaires de la ville de Hull (2000);
- Le plan de zonage de la ville d'Aylmer (2000);
- Les informations fournies par les entreprises de la région.

Afin d'identifier les « paires origine/destination »¹ (O/D) de production et d'attraction du camionnage de la région, les services d'urbanisme des villes de Hull et d'Aylmer ont été contactés ainsi que le centre local de développement de la région du Pontiac. Les principales industries lourdes ont ensuite été approchées afin d'évaluer le nombre de déplacements qu'elles génèrent.

¹ On définit comme « paire origine/destination » la combinaison de deux pôles de part et d'autre de la ligne écran entre lesquels les mouvements des véhicules s'effectuent.

2.0 MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour la répartition du camionnage est la suivante :

- 1- Établissement de la situation actuelle;
- 2- Identification des paires O/D;
- 3- Répartition du camionnage entre les différentes paires O/D;
- 4- Établissement des routes préférentielles de camionnage entre chaque paire;
- 5- Évaluation des temps de parcours;
- 6- Quantification de l'attrait de chaque parcours;
- 7- Établissement du nombre de camions sur chacun des trois axes est-ouest (Saint-Raymond, McConnell-Laramée et Alexandre-Taché);
- 8- Accroissement du camionnage aux différents horizons.

2.1 ÉTABLISSEMENT DE LA SITUATION ACTUELLE

Afin de déterminer la répartition du camionnage à l'ouverture du nouvel axe McConnell-Laramée, il est nécessaire de bien définir les conditions qui y prévalent déjà à l'heure actuelle. Les comptages disponibles le long de la ligne écran ont permis d'y évaluer le nombre de camions.

2.2 IDENTIFICATION DES PAIRES O/D

La ligne écran du chemin de la Montagne a été utilisée pour séparer les paires O/D. Les secteurs produisant ou attirant le camionnage de part et d'autre de celle-ci ont été identifiés à l'aide des informations disponibles, notamment les plans de zonage et les informations fournies par les municipalités.

À l'ouest de la ligne écran, deux pôles de production et d'attraction des déplacements de camions ont été identifiés, soit :

- Le secteur du chemin Pink;
- La région du Pontiac et le Aylmer

Les camions en provenance de ces pôles arrivent à la ligne écran du chemin de la Montagne à partir du boulevard McConnell existant et du chemin Pink.

Du côté est de la ligne écran, les pôles de production et d'attraction du camionnage doivent être répartis plus précisément puisque le réseau routier y est plus développé et offre beaucoup d'alternatives. Les pôles situés à l'est sont identifiés ci-après. Jumelés aux pôles précédemment identifiés, ils forment des paires O/D.

- Technoparc, Maniwaki et LaPêche;
- Parc d'affaires Freeman;

- Parc d'affaires Richelieu;
- Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie;
- Secteur central – Vieux-Hull;
- Ottawa;
- Gatineau.

Ainsi, le lien entre le secteur du chemin Pink, à l'ouest, et le parc d'affaires Freeman, à l'est, représente une paire O/D pour les mouvements entre les deux pôles.

2.3 RÉPARTITION DU CAMIONNAGE ENTRE LES DIFFÉRENTES PAIRES O/D

Afin de distribuer le camionnage entre les trois axes est-ouest, il est nécessaire d'évaluer quelle répartition de celui-ci circule entre chaque paire origine-destination. Puisque aucune enquête O/D sur les déplacements est-ouest des camions dans l'Outaouais québécois n'était disponible lors de cette étude, une répartition des débits sur les parcours O/D a été établie. Pour procéder à cet exercice, nous nous sommes basés sur les hypothèses suivantes :

- le camionnage sur Alexandre-Taché a comme destinations principales le Vieux-Hull et le pont Chaudière;
- il est nécessaire de comparer uniquement les axes Saint-Raymond et McConnell-Laramée puisque le camionnage sur Alexandre-Taché est propre à cet axe et de nature distincte;
- du côté ouest de la ligne écran, on peut caractériser deux pôles de production et d'attraction : le secteur du chemin Pink et le centre-ville d'Aylmer/ région du Pontiac;
- du côté est de la ligne écran, la répartition des déplacements du camionnage, en pourcentage des débits franchissant la ligne écran, entre les paires O/D constitués des pôles de part et d'autre de la ligne écran du chemin de la Montagne est la suivante :

TABLEAU 1 – RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS ENTRE LES PAIRES O/D

PÔLE SITUÉS À L'OUEST	RÉPARTITION
Technoparc, Maniwaki et LaPêche	10
Parc d'affaires Freeman	15
Parc d'affaires Richelieu	20
Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie	10
Secteur central – Vieux-Hull	5
Ottawa	20
Gatineau	20
Total	100

Cette répartition a été développée en tenant compte de l'importance des échanges est-ouest pour le camionnage sur les deux liens (Saint-Raymond et McConnell-Laramée), les échanges vers Ottawa et l'importance des activités commerciales dans chaque secteur, évaluée à l'aide des données fournies par les municipalités.

2.4 ÉTABLISSEMENT DES ROUTES PRÉFÉRENTIELLES DE CAMIONNAGE ENTRE CHAQUE PAIRE O/D

Les parcours entre chaque paire O/D doivent être établis afin de pouvoir évaluer les temps de parcours. À partir des cartes du réseau routier de la région, les distances à parcourir pour les différents parcours d'échanges est-ouest ont été calculées ainsi que le nombre d'intersections. Il n'y a pas lieu, dans le cadre de cet exercice, de considérer des parcours qui n'auraient aucun attrait pour les usagers.

Les distances à parcourir ont été évaluées entre chaque paire de l'ouest vers l'est à partir des intersections identifiées ci-après. Le parcours inverse est considéré équivalent.

▪ Pôles situés à l'ouest de la ligne écran :

<i>ORIGINE</i>	<i>INTERSECTION À PARTIR DUQUEL LA DISTANCE DE PARCOURS VERS L'EST EST CALCULÉE</i>
▪ Secteur du chemin Pink :	Pink/Vanier;
▪ Région du Pontiac et Aylmer :	Klock/McConnell

▪ Pôles situés à l'est de la ligne écran :

<i>ORIGINE</i>	<i>INTERSECTION À PARTIR DUQUEL LA DISTANCE DE PARCOURS VERS L'EST EST CALCULÉE</i>
▪ Technoparc, Maniwaki et LaPêche :	Échangeur du boulevard des Technologies
▪ Parc d'affaires Freeman :	Saint-Joseph/Freeman
▪ Parc d'affaires Richelieu :	Saint-Raymond/De la Carrière
▪ Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie :	Saint-Joseph/Dumas
▪ Secteur central :	Vieux-Hull Saint-Laurent/Maisonneuve
▪ Ottawa :	Pont MacDonald-Cartier
▪ Gatineau :	Pont des Draveurs

2.5 ÉVALUATION DES TEMPS DE PARCOURS

Une évaluation des temps de parcours a été réalisée selon les hypothèses suivantes :

- la vitesse moyenne sur le réseau est de 50 km/h;
- chaque intersection représente un délai de 12 secondes;

- les camions auront une vitesse moyenne de 25 km/h dans la zone urbaine de McConnell-Laramée où ils auront à franchir les trois giratoires.

2.6 QUANTIFICATION DE L'ATTRAIT DE CHAQUE PARCOURS

L'attrait de chaque parcours (Saint-Raymond et McConnell-Laramée), pour chaque paire origine-destination, a été établie en fonction de l'écart de temps de parcours entre chacune d'elles :

TABLEAU 2 - RÈGLES DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS

ÉCART DE TEMPS	DISTRIBUTION
Moins d'une minute	Également distribué entre chaque parcours
Plus d'une minute, mais trois minutes ou moins	Distribué à 75 % en faveur du trajet le plus court et 25 % pour le trajet le plus long
Plus de trois minutes	100 % sur le trajet le plus court

2.7 ÉTABLISSEMENT DU NOMBRE DE CAMIONS SUR CHACUN DES TROIS AXES

Le nombre de camions pour chacun des parcours (Saint-Raymond et McConnell-Laramée) est établi à partir de l'équation suivante :

$$\begin{array}{l} \text{Attrait de chaque} \\ \text{parcours pour} \\ \text{chaque paire O/D} \\ \text{(Tableau 2)} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Répartition des} \\ \text{déplacements de} \\ \text{chaque paire O/D} \\ \text{(Tableau 1)} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{Nombre de} \\ \text{camions comptés} \\ \text{(comptage)} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Nombre de camions} \\ \text{par O/D pour} \\ \text{chaque parcours} \end{array}$$

Le nombre de camions global pour chaque parcours est établi en faisant la somme des camions calculés pour chaque paire O/D.

2.8 ACCROISSEMENT DU CAMIONNAGE AUX DIFFÉRENTS HORIZONS

La répartition obtenue représente l'année de base 2000. À l'aide des projections de développement et du taux d'accroissement des déplacements dans la région, il est possible d'établir les débits de camions pour l'horizon 2011.

3.0 ANALYSE DE LA RÉPARTITION

La présente analyse est réalisée selon les mêmes horizons de projection de circulation que celles retenues lors de l'étude de circulation et de sécurité réalisée en mai 1999, soit l'horizon d'ouverture de l'axe McConnell-Laramée à l'année 2000 et l'horizon futur de 2011.

3.1 ÉVALUATION DE LA SITUATION ACTUELLE

Afin d'évaluer le nombre de camions qui circulera sur le futur axe McConnell-Laramée, les comptages effectués par la ville de Hull, d'Aylmer, le MTQ et une étude portant sur les déplacements aux lignes écrans ont été utilisés.

Les comptages provenant du MTQ ont été utilisés pour les débits sur le boulevard Saint-Raymond puisque ce sont les valeurs les plus conservatrices. Les données disponibles dans l'étude aux lignes écrans ont cependant été utilisées pour Alexandre-Taché puisque c'est la seule source disponible connue. La situation actuelle se décrit donc comme suit :

TABLEAU 3 – NOMBRE DE VÉHICULES (CAMIONS) PAR JOUR MOYEN ANNUEL (DJMA) – SITUATION ACTUELLE

SAINT-RAYMOND	DJMA ²	ALEXANDRE-TACHÉ	DJMA
Véhicules particulier ³	28 290	Véhicules particulier ¹	19 640
Camions lourds	1 460	Camions lourds	290
Total	29 750	Total	19 930

3.2 RÉPARTITION DU CAMIONNAGE ACTUEL ENTRE LES PAIRES O/D

La majorité des activités industrielles générant des déplacements de véhicules lourds est située au nord ou au long du chemin Pink, le long de l'axe McConnell (à l'ouest du chemin de la Montagne), dans le centre-ville d'Aylmer ou à l'ouest de Aylmer dans la région du Pontiac. Le camionnage est donc concentré majoritairement sur le chemin Pink et le boulevard McConnell actuel. De plus, la géométrie de l'axe chemin d'Aylmer – Alexandre-Taché à l'est du chemin de la Montagne fait en sorte qu'il représente une option moins intéressante pour les véhicules commerciaux ayant d'autres destinations que l'Île de Hull ou le pont Chaudière.

Pour ces raisons, seulement deux pôles de production et d'attraction du camionnage sont utilisés du côté ouest de la ligne écran du chemin de la Montagne, soit celui du secteur du chemin Pink et celui de la région du Pontiac et d'Aylmer. Nous procéderons à l'analyse en deux parties selon chacun d'eux.

Dans l'analyse, les parcours sont analysés de l'ouest vers l'est, cependant les déplacements de l'est vers l'ouest sont considérés et font partie des 1460 déplacements recensés lors des comptages.

² Tiré des comptages du MTQ.

³ Comprend automobile et camionnette

3.2.1 Paire origine-destination – secteur du chemin Pink et secteurs à l'est de la ligne écran du chemin de la Montagne

Les déplacements actuels en provenance du chemin Pink sont générés en bonne partie par les diverses entreprises situées le long et au nord de celui-ci. Les principales entreprises génératrices de ces déplacements de véhicules lourds situées aux abords de l'axe sont les suivantes pour un total de l'ordre de 350 déplacements recensés :

- la carrière Deschênes qui génère en moyenne 150 déplacements par jour;
- ESSROC-Unimix qui génère environ 50 déplacements par jour, en incluant les matériaux livrés sur le site depuis Cantley;
- Bétons AMIX qui possède une flotte de 13 camions et qui génère en moyenne 60 déplacements par jour;
- la sablière Scholle qui génère en moyenne 45 déplacements par jour;
- le parc industriel d'Aylmer pour lequel on pose l'hypothèse que 45 déplacements y sont générés.

Considérant le type d'industrie, les déplacements produits ont des destinations qui varient d'année en année selon les travaux en cours et la demande. Les routes de livraison utilisées sont toujours les plus courtes en kilomètres. Les distances à parcourir pour accéder aux diverses municipalités et lieux d'affaires à partir de l'intersection des chemins Pink et Vanier sont présentées au tableau suivant :

TABLEAU 4 – CARACTÉRISTIQUE DES PARCOURS ENTRE LES PAIRES O/D – CHEMIN PINK

PÔLES SITUÉS A L'EST	PARCOURS EN PROVENANCE DU CHEMIN PINK	DISTANCE (KM)	INTERSECTIONS (NB)	TEMPS DE PAR. (MIN)	ATTRAIT DES PARCOURS (%)
Technoparc, Maniwaki et LaPêche	chemin Pink / Saint-Raymond / A-5	12,3	10	16,8	100%
	chemin Vanier / McConnell-Laramée / A-50 / A-5	19,2	8	25,7	
Parc d'affaires Freeman	chemin Pink / Saint-Raymond / Saint- Joseph	10,0	17	15,4	100%
	chemin Pink / de la Montagne / McConnell- Laramée / A-50 / A-5 / Saint-Joseph	15,4	13	22,2	
Parc d'affaires Richelieu	chemin Pink / Saint-Raymond	7,3	11	11,0	100%
	chemin Vanier / McConnell-Laramée / A-50 / A-5	14,4	6	19,6	
Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie	chemin Pink / Saint-Raymond / Saint- Joseph	8,0	15	12,6	50%
	chemin Pink / de la Montagne / McConnell- Laramée / Saint-Joseph	9,2	5	13,1	50%
Secteur central – Vieux- Hull	chemin Pink / Saint-Raymond / A-5 / Maisonneuve	9,8	12	14,2	75%
	chemin Pink / de la Montagne / McConnell- Laramée	10,2	13	15,9	25%
Ottawa	chemin Pink / Saint-Raymond / A-5	10,2	10	14,2	100%
	chemin Pink / de la Montagne / McConnell- Laramée / Maisonneuve / A-5	11,8	16	18,4	
Gatineau	chemin Pink / Saint-Raymond / A-5 / A-50	10,7	10	14,8	75%
	chemin Pink / de la Montagne / McConnell- Laramée / A-50	12,3	10	17,8	25%

Comme on peut le constater, pour les entreprises situées le long du chemin Pink, le boulevard Saint-Raymond représente, dans tous les cas, le chemin le plus court pour atteindre les principaux pôles d'attraction du camionnage. De plus, l'accès à l'autoroute en direction d'Ottawa s'y fait plus facilement.

Il faut également prendre en compte qu'une fois l'axe McConnell-Laramée ouvert, les conditions de circulation sur Saint-Raymond et Saint-Joseph seront plus fluides, ce qui augmentera l'attrait du lien pour le camionnage. Le partage des déplacements établis pour les deux axes est donc le suivant

TABLEAU 5 – RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS ENTRE LES PAIRES ORIGINE-DESTINATION – CHEMIN PINK

PÔLE SITUÉS À L'EST	McCONNELL-LARAMÉE	SAINT-RAYMOND
Technoparc, Maniwaki et LaPêche	0,0	10,0
Parc d'affaires Freeman	0,0	15,0
Parc d'affaires Richelieu	0,0	20,0
Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie	5,0	5,0
Secteur central – Vieux-Hull	1,3	3,7
Ottawa	0,0	20,0
Gatineau	5,0	15,0
Total	11,3	88,7

Les 350 déplacements qui ont pu être recensés chez les entreprises situées près du chemin Pink seront donc répartis entre les deux axes à 11 % (40 camions) sur McConnell-Laramée et à 89 % (310 camions) sur Saint-Raymond.

3.2.2 Paire origine-destination – secteur de la région du Pontiac et Aylmer et secteurs à l'est de la ligne écran du chemin de la Montagne

On compte 1460 déplacements sur le boulevard Saint-Raymond à la ligne écran du chemin de la Montagne. De ceux-ci, 350 sont associés aux activités des entreprises situées le long du chemin Pink et sont distribués selon la répartition obtenu au chapitre précédent. Les 1110 déplacements restants seront quant à eux répartis selon le partage obtenu au présent paragraphe.

Ces déplacements sont générés en majorité par les activités industrielles présentes le long de celui-ci, les activités commerciales du centre-ville de Aylmer ainsi que par l'industrie de la région du Pontiac. Sur le boulevard Alexandre-Taché, on compte 290 déplacements de véhicules lourds qui sont surtout générés par les activités commerciales du centre-ville d'Aylmer ainsi que par le camionnage lourd en provenance du Pontiac et en destination des papetières de l'île de Hull.

L'industrie de la région du Pontiac est basée sur l'exploitation et la transformation de matières premières, en particulier les industries forestières de transformation qui représentent 93 % des emplois du secteur manufacturier dans la région. Le centre local de développement a permis d'identifier les principales industries générants des déplacements de véhicules lourds dans cette région soit :

- Dolomex;
- Smurfit Stone;
- Industries Pontiac;
- Industries Davidson;
- Produits forestiers Coulonge;
- Séchoir Walton;
- Bois Jointé;
- Commonwealth Plywood, dont les produits sont acheminés directement de la route 17 en Ontario.

De plus, des produits bruts, tel la bille de bois, sont expédiés des sites de coupe vers les papetières de Gatineau, Thurso et Masson.

Les distances de parcours à partir de l'intersection du chemin Klock et du boulevard McConnell jusqu'aux différents lieux d'affaires a été évaluée et est présentée dans le tableau qui suit :

TABLEAU 6 – CARACTÉRISTIQUE DES PARCOURS ENTRE LES Paires ORIGINE-DESTINATION – SECTEUR DES RÉGIONS DU PONTIAC ET D'AYLMER

PÔLES SITUÉS A L'EST	PARCOURS EN PROVENANCE DE LA RÉGION DU PONTIAC ET D'AYLMER	DISTANCE (KM)	INTERSECTIONS (NB)	TEMPS DE PAR. (MIN)	ATTRAIT DES PARCOURS (%)
Technoparc, Maniwaki et LaPêche	McConnell-Laramée / A-50 / A-5	19,4	8	26,1	25%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / A-5	17,8	14	24,2	75%
Parc d'affaires Freeman	Saint-Laurent - McConnell / A-50 / A-5 / Saint-Joseph	17,4	11	24,3	25%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / Saint-Joseph	15,5	22	23,0	75%
Parc d'affaires Richelieu	McConnell-Laramée / Saint-Joseph	12,6	16	19,5	25%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond	12,7	15	18,2	75%
Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie	McConnell-Laramée / Saint-Joseph	11,1	8	16,1	75%
	Saint-Laurent Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / Saint-Joseph	13,5	19	17,9	25%
Secteur central – Vieux-Hull	McConnell-Laramée	12,1	13	18,3	100%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / A-5 / Maisonneuve	15,3	16	21,6	
Ottawa	McConnell-Laramée / A-50 / A-5	14,7	8	20,5	50%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / A-5	15,6	14	21,5	50%
Gatineau	McConnell-Laramée / A-50	14,3	8	20,0	75%
	McConnell-Laramée / de la Montagne / Saint-Raymond / A-5 / A-50	16,2	14	22,2	25%

Comme on peut le constater, chacun des axes peut-être attrayant selon la destination choisie.

L'avantage est moins évident pour les véhicules à destination ou en provenance du secteur central – Vieux-Hull et de Ottawa. En effet, dans le premier cas, l'axe Alexandre-Taché reste, en général, une meilleure option, de plus, les conditions de circulation y seront améliorées par l'ouverture du nouveau lien. En ce qui a trait aux véhicules en provenance d'Ottawa, il ne leur est pas possible d'accéder à l'autoroute 50 à partir de l'autoroute 5. Il est donc plus avantageux de passer par Saint-Raymond au retour.

La répartition pour les déplacements en provenance du Pontiac et de Aylmer vers les différentes origines et destinations est donc la suivante :

TABLEAU 7 – RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS ENTRE LES PAIRES ORIGINE-DESTINATION – RÉGION DU PONTIAC ET AYLNER

PÔLES SITUÉS A L'EST	SAINT-LAURENT – McCONNELL	SAINT-RAYMOND
Technoparc, Maniwaki et LaPêche	2,5	7,5
Parc d'affaires Freeman	3,8	11,2
Parc d'affaires Richelieu	5,0	15,0
Parc d'affaires du ruisseau de la Brasserie	7,5	2,5
Secteur central – Vieux-Hull	5,0	0,0
Ottawa	10,0	10,0
Gatineau	15,0	5,0
Total	48,8	51,2

Les 1110 déplacements qui ont pour origine ou destination la région du Pontiac, le centre-ville de Aylmer et les zones industrielles qui longent l'axe McConnell (sur le territoire de Aylmer) sont répartis entre les deux axes à 49 % (540 camions) sur McConnell – Laramée et 51 % (570 camions) sur Saint-Raymond. Pour ce qui est des 290 déplacements présents sur Alexandre-Taché, nous avons posé comme hypothèse que 10 % (30 camions) de ceux-ci effectueraient un transfert vers McConnell-Laramée

3.3 RÉPARTITION GLOBALE DU CAMIONNAGE

Le nombre de véhicules lourds pour l'horizon 2000 est évalué en faisant la somme des répartitions établies aux paragraphes précédents, soit 610 camions sur McConnell-Laramée, 880 camions sur Saint-Raymond et 260 sur Alexandre-Taché.

Pour l'horizon 2011, les résultats du camionnage de l'horizon 2000 ont été majorés selon deux taux de croissance. Le premier est le taux de croissance des déplacements sur les routes de l'Outaouais calculé par le MTQ à partir de ses activités de comptages dans la région. Ce dernier est de 1,98 %. Pour le second, on retient un taux de 3 % en prenant comme hypothèse que la construction du lien McConnell-Laramée accélérera le développement qui a présentement lieu à l'ouest du chemin de la Montagne (Aylmer) et favorisera l'accroissement des échanges est-ouest dans l'Outaouais.

Les taux de croissances ont été appliqués de la façon suivante :

- Alexandre-Taché : 1,98 % pour les véhicules particuliers (automobiles et camionnettes) et les camions lourds puisque cette route dessert la portion sud de Aylmer qui est déjà développée et supporte peu de camionnage vers l'est de l'Outaouais;
- McConnell-Laramée : 3,00 % pour les véhicules particuliers et les camions lourds puisque cet axe dessert la portion non développée d'Aylmer et supportera les échanges est-ouest qui sont appelés à se développer grâce au meilleur réseau routier (via l'autoroute 50);
- Saint-Raymond : 3,00 % pour les véhicules particuliers et les camions lourds puisque l'axe dessert la portion non développée d'Aylmer et supportera une portion du camionnage en transit de l'ouest vers l'est.

La répartition du camionnage donne donc les résultats suivants :

TABLEAU 8 – RÉPARTITION DU CAMIONNAGE –
 ACTUEL, À L'OUVERTURE, À L'HORIZON 2011

Situation actuelle		Situation à l'ouverture (±2000)		Situation à l'horizon 2011	
Saint-Raymond	DJMA	Saint-Raymond	DJMA	Saint-Raymond	DJMA
Véhicules particuliers	28 290	Véhicules particuliers	15 500	Véhicules particuliers	19 270
Camions lourds	1 460	Camions lourds	880	Camions lourds	1 220
Total	29 750	Total	16 380	Total	20 490
		McConnell-Laramée	DJMA	McConnell-Laramée	DJMA
		Véhicules particuliers	17 060	Véhicules particuliers	25 800
		Camions lourds	610	Camions lourds	840
		Total	17 670	Total	26 640
Alexandre-Taché	DJMA	Alexandre-Taché	DJMA	Alexandre-Taché	DJMA
Véhicules particuliers	19 640	Véhicules particuliers	15 380	Véhicules particuliers	19 080
Camions lourds	290	Camions lourds	260	Camions lourds	320
Total	19 930	Total	15 640	Total	19 400

Comme on peut le constater, le nombre de véhicules sur le boulevard Alexandre-Taché reste stable. La répartition se fait d'avantage entre les axes Saint-Raymond et McConnell-Laramée. Le nombre total de véhicules lourds sur ces deux axes est évalué à 2 060 à l'année 2011, pour une répartition de 59 % sur le boulevard Saint-Raymond et 41 % sur le futur boulevard McConnell-Laramée. Pour les fins de simulation des impacts sur le bruit et la pollution de l'air, les répartitions de 60 % sur Saint-Raymond et de 40 % sur McConnell-Laramée seront utilisées.

4.0 CONCLUSION

En conclusion, le camionnage actuel sur les axes est-ouest sera réparti en partie sur le nouvel axe McConnell-Laramée dès son ouverture. Peu d'impacts seront ressentis sur le camionnage présent sur le boulevard Alexandre-Taché puisque de manière générale, il a l'île-de-Hull ou le pont Chaudière comme destination finale.

L'impact sera plus significatif sur le boulevard Saint-Raymond qui sera soulagé d'une bonne partie des déplacements qui y sont présents. Le boulevard Saint-Raymond gardera cependant un attrait plus important que McConnell-Laramée de par son accès plus facile à l'autoroute 5 et aux parcs d'affaires Richelieu et Freeman. De plus, l'impossibilité d'accéder à l'autoroute 50 pour les usagers arrivant d'Ottawa privilégie Saint-Raymond pour le retour vers le Québec.

La répartition du camionnage entre les deux axes est-ouest majeurs, McConnell-Laramée et Saint-Raymond, à l'horizon 2011 sera de l'ordre de 59 % sur Saint-Raymond, de 41 % sur McConnell-Laramée. Pour les fins de simulation des impacts sur le bruit et la pollution de l'air, les répartitions de 60 % sur Saint-Raymond et de 40 % sur McConnell-Laramée seront utilisées.