



NOTE

DESTINATAIRE : M. Alain-Marc Dubé, Directeur par intérim,
Bureau de projet du complexe Turcot

EXPÉDITEUR : Louis Gourvil, ing.
Service de la modélisation des systèmes de transport

DATE : Le 29 mai 2009

OBJET : **Questions relatives à la circulation de transit et
aux motifs des usagers de l'échangeur Turcot
N/Réf. : 6.2.1 / -M.A20.06**

À l'occasion des audiences publiques de la mi-mai, un participant a demandé de connaître l'importance relative des navetteurs domicile-travail parmi les usagers de l'échangeur Turcot, ces usagers étant potentiellement susceptibles d'utiliser un autre mode de transport. On nous a également demandé de quantifier l'importance de la circulation de transit dans l'échangeur Turcot. Nous n'avions pas ces données sous la main durant les audiences mais nous avons depuis fait les analyses nécessaires. Cette note explique les résultats obtenus.

L'année-cible des réponses a été fixée à 2006, étant donné qu'il s'agit là de l'année de base de nos simulations, qui correspond approximativement à la situation actuelle. Les simulations sont effectuées à l'aide du modèle de transport de la région de Montréal (MOTREM03).

L'importance des navetteurs domicile-travail

Pour déterminer l'importance des navetteurs, des matrices de déplacements auto-conducteurs segmentées par motif ont été construites à partir de la banque de l'enquête origine-destination (O-D) 2003. Ces matrices ont été ajustées en fonction des prévisions de déplacements pour l'année 2006. Le navettage domicile-lieu d'étude a également été ciblé parce qu'il représente une clientèle susceptible de changer de mode de transport. Trois catégories de

motifs ont donc été déterminées : travail, études, autres. À noter que les déplacements pour affaires et «sur la route» font partie de la catégorie «autres», puisqu'ils ne sont généralement pas des déplacements habituels. Afin d'éliminer le problème que pourrait représenter l'important motif «retour au domicile», c'est le motif principal de chaque chaîne de déplacements (i.e. aller-retour) qui a été retenu.

Une matrice résiduelle a également été estimée. La demande résiduelle représente les déplacements exogènes ou endogènes qui ne sont pas recueillis par l'enquête O-D et sont estimés à partir de comptages routiers. Aux matrices par motif et résiduelles s'ajoutent les matrices de demande des véhicules légers identifiés commerciaux et les matrices de demande des camions réguliers et des camions lourds. Toutes ces matrices (7 pour chacune des cinq périodes de la journée) ont été affectées sur le réseau et les débits de véhicules de chaque catégorie entrant dans l'échangeur Turcot ont été compilés. Le tableau suivant résume les résultats :

Tableau 1

Répartition de la demande des véhicules entrant dans l'échangeur Turcot, par catégories de motif. Journée ouvrable, 2006, selon le MOTREM03

Catégorie de demande	%
travail (lieu de travail habituel)	41%
étude	3%
autres motifs	24%
autres hors-enquête O-D (demande résiduelle)	21%
véhicules légers identifiés commerciaux	3%
camions réguliers et lourds	8%
Total	100%

Parmi tous les véhicules qui circulent dans l'échangeur Turcot, on peut donc estimer que les déplacements vers ou en provenance du lieu de travail habituel représentent environ 41 % du bilan quotidien.

L'importance de la circulation de transit

Tous les véhicules qui empruntent l'échangeur Turcot et dont l'origine et la destination se situent à l'extérieur de l'Île de Montréal ont été définis comme en transit. Les liens qui couvrent tous les mouvements entrant dans l'échangeur Turcot ont ensuite été identifiés afin de recueillir les origines et les destinations de l'ensemble des véhicules qui entrent dans l'échangeur Turcot (processus d'analyse sélective de liens). L'analyse des matrices origine-destination résultantes a permis de départager la circulation de transit de la circulation locale pour chacune des cinq périodes de la journée.

Le tableau 2 montre la distribution de la circulation de transit par catégorie de véhicule. La catégorie «véhicules légers» regroupe les autos et les véhicules

légers identifiés commerciaux. Dans l'ensemble, on estime que la circulation de transit représente 7 % des véhicules utilisant quotidiennement l'échangeur Turcot. Par contre, 45 % des véhicules font un déplacement entre l'Île de Montréal et l'extérieur. Un peu moins de la moitié (48 %) de ces véhicules se déplacent de façon interne à l'île de Montréal.

Tableau 2

Importance relative de la circulation de transit dans l'échangeur Turcot.
Journée ouvrable, 2006, selon le MOTREM03

	véhicules légers	camions réguliers	camions lourds	Total
interne à île Montréal	48%	48%	37%	48%
de l'extérieur vers île Montréal ou vice-versa	45%	34%	47%	45%
en transit (extérieur vers extérieur)	6%	18%	16%	7%
Total	100%	100%	100%	100%

Les camions sont nettement plus susceptibles que les véhicules légers d'être en transit. Le taux est de 18 % pour les camions réguliers et de 16 % pour les camions lourds.

===