

Collecte de données sur les déplacements interprovinciaux par camion

*Dans la région de
la capitale nationale*

Juin 2024



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada



uOttawa

BICYCLES EXCEPTED SAUF LES BICYCLETTES

BIDEVN

BIDEVN

BIDEVN

BIDEVN

7:00 - 9:00 AM
3:00 - 5:00 PM
BICYCLES EXCEPTED SAUF LES BICYCLETTES
7:00 - 9:00 AM
3:00 - 5:00 PM
NON-FRÉQUENTÉ
FINE AMENDE

BICYCLES EXCEPTED SAUF BICYCLETTES

BICYCLES EXCEPTED SAUF BICYCLETTES



Contenu

Introduction	2
Sources de données	5
Nombre de déplacements interprovinciaux par camion	8
Profil origine-destination	11
Types de marchandises	15
Conclusion	18
Annexe A	19



1 Introduction

L'activité des véhicules commerciaux joue un rôle vital pour soutenir notre société et notre système économique, en facilitant la livraison de marchandises et la prestation de services essentiels au bien-être collectif. Reconnaisant son importance et suivant l'une des recommandations à court terme du [Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux \(PILTLI\)](#), la Commission de la capitale nationale (CCN) a collecté des données en collaboration avec ses partenaires municipaux, provinciaux et fédéraux, afin de mieux comprendre les déplacements interprovinciaux des camions et d'orienter les études de planification du transport dans la région de la capitale nationale. Ces collectes de données sont essentielles non seulement pour s'adapter à la « nouvelle réalité » postpandémique, mais aussi pour assurer l'efficacité et l'efficience de l'infrastructure du transport et satisfaire aux besoins en évolution constante.

Ce rapport résume les méthodes de collecte des données et présente plusieurs faits saillants et tendances observés. L'analyse comprend des résumés des volumes de circulation interprovinciale, et de l'origine-destination des déplacements des véhicules commerciaux, en particulier des camions. Pour soutenir l'analyse technique, des définitions et des cartes sont fournies à l'annexe A à titre de référence. Tout au long du document, des tendances sont relevées par rapport aux données résumées dans [l'enquête interprovinciale de 2007 sur la circulation des camions](#).



Participation des partenaires du Comité TRANS

Le Comité TRANS regroupe les organismes suivants : la CCN, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), la Ville d'Ottawa (y compris OC Transpo), le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), la Ville de Gatineau et la Société de transport de l'Outaouais (STO).

Ce rapport a été préparé en partie à l'aide des données de transport recueillies en collaboration avec le Comité TRANS. La CCN tient à souligner la collaboration du Comité TRANS et à remercier plus particulièrement le sous-comité TRANS, qui a prodigué des conseils utiles pour l'enquête des déplacements interprovinciaux par camion.

1.1 Définitions

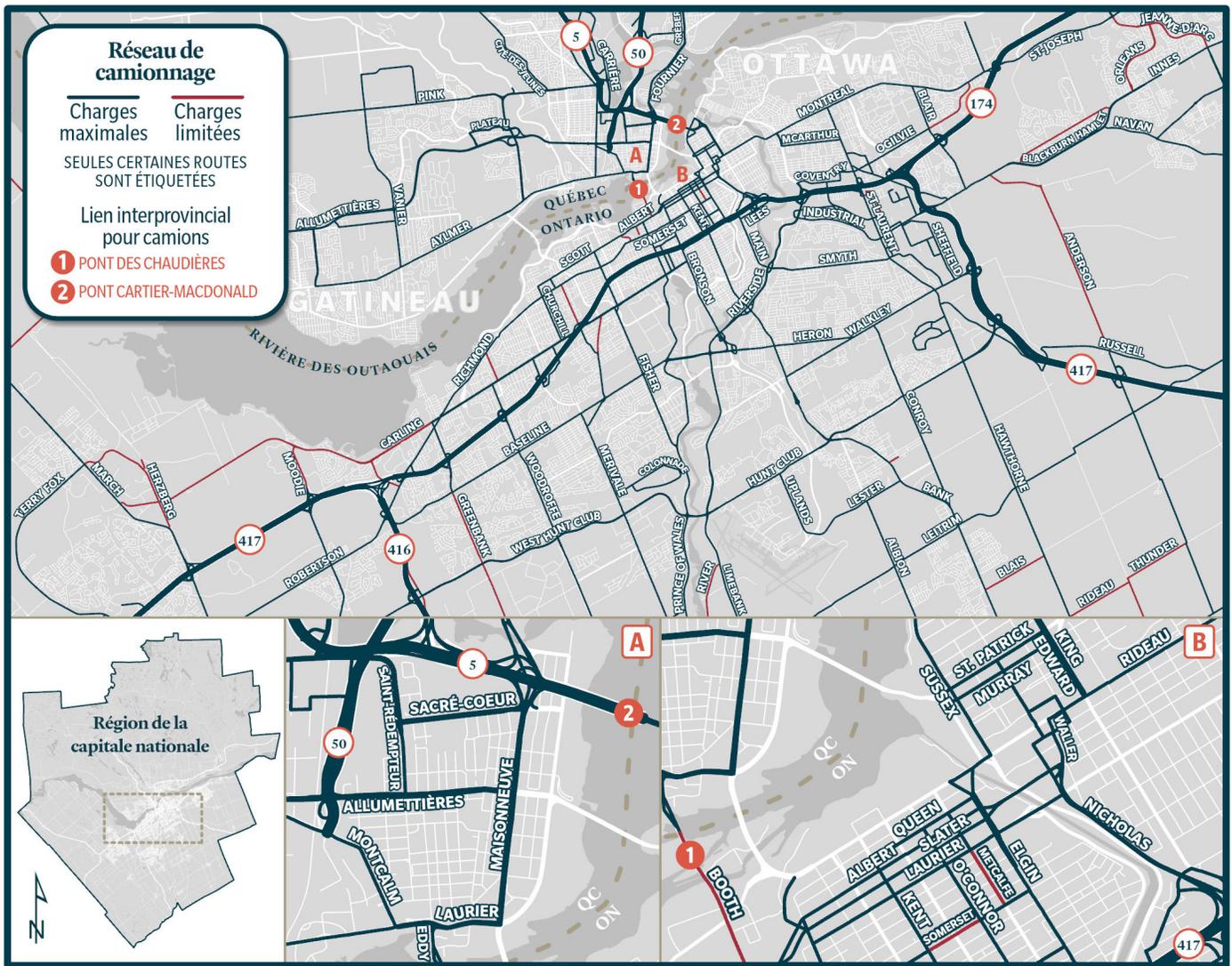
1.1.1 Région de la capitale nationale

Dans ce document, la région de la capitale nationale correspond aux limites définies par le Comité TRANS, qui diffèrent légèrement de celles établies par la *Loi sur la capitale nationale*. Ces limites sont particulièrement pertinentes eu égard à l'information origine-destination utilisant les limites des districts TRANS, et pour que les résultats restent cohérents par rapport à ceux des études antérieures. L'annexe A.1 contient une carte montrant ces limites.

1.1.2 Classification des camions

Dans les études canadiennes en transport, les véhicules sont couramment classifiés selon les 13 classes définies par la Federal Highway Administration (FHWA; en français : Administration fédérale de la voirie) des États-Unis (voir l'annexe A.2). Dans ce rapport, les véhicules commerciaux (ou camions) sont les véhicules de classe 5 à 13, les classes 5 à 7 étant les camions porteurs (en anglais : *single unit trucks*, ou SUT), et les classes 8 à 13, les camions-remorques (en anglais : *articulated trucks*, ou AT).

FIGURE 1 – RÉSEAU DE CAMIONNAGE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE (EN MAI 2024)



1.1.3 Réseau de camionnage

Le réseau de camionnage montré à la figure 1 et à l'annexe A.3 constituent un sous-ensemble du réseau routier sur lequel les camions sont autorisés à circuler avec des charges maximales ou limitées. Historiquement, deux liens interprovinciaux faisaient partie du réseau de camionnage : le pont Cartier-Macdonald et le pont des Chaudières. Ces dernières années, seul le pont Cartier-Macdonald faisait partie du réseau de camionnage, le pont des Chaudières ayant été fermé au début de 2022, puis entièrement rouvert en novembre 2023. Le pont des Chaudières dessert actuellement des camions. Il existe quatre autres ponts interprovinciaux dans la région de la capitale nationale, mais l'un d'eux est réservé aux piétons et aux cyclistes, et les trois autres, qui desservent les véhicules personnels, le transport en commun et les modes de transport actif, sont interdits aux camions.

1.1.4 Corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas (KERWN)

Le corridor KERWN, à Ottawa, est un parcours municipal qui traverse le cœur de la capitale nationale et relie l'autoroute 417 du côté d'Ottawa à l'autoroute 5 du côté de Gatineau (annexe A.4). La plupart des camions effectuant un déplacement interprovincial circulent le long du parcours faisant partie du réseau de camionnage allant de l'intersection de l'avenue Laurier et de la rue Nicholas à l'avenue King Edward et traversant le pont Cartier-Macdonald jusqu'à l'autoroute 5 à Gatineau, appelé « couloir King-Edward-Rideau-Waller-Nicholas », ou « corridor KERWN ». Le nombre de camions sur l'autoroute 5 n'est généralement pas considéré comme un enjeu, car la route a été conçue pour desservir un débit de circulation élevé et est bien séparée des collectivités avoisinantes. Cependant, une route de classe supérieure semblable n'a jamais été construite à Ottawa, ce qui crée un environnement où un grand nombre de camions circulent sur l'avenue King Edward et à travers le centre-ville d'Ottawa, un secteur où l'activité piétonnière et cycliste est importante.



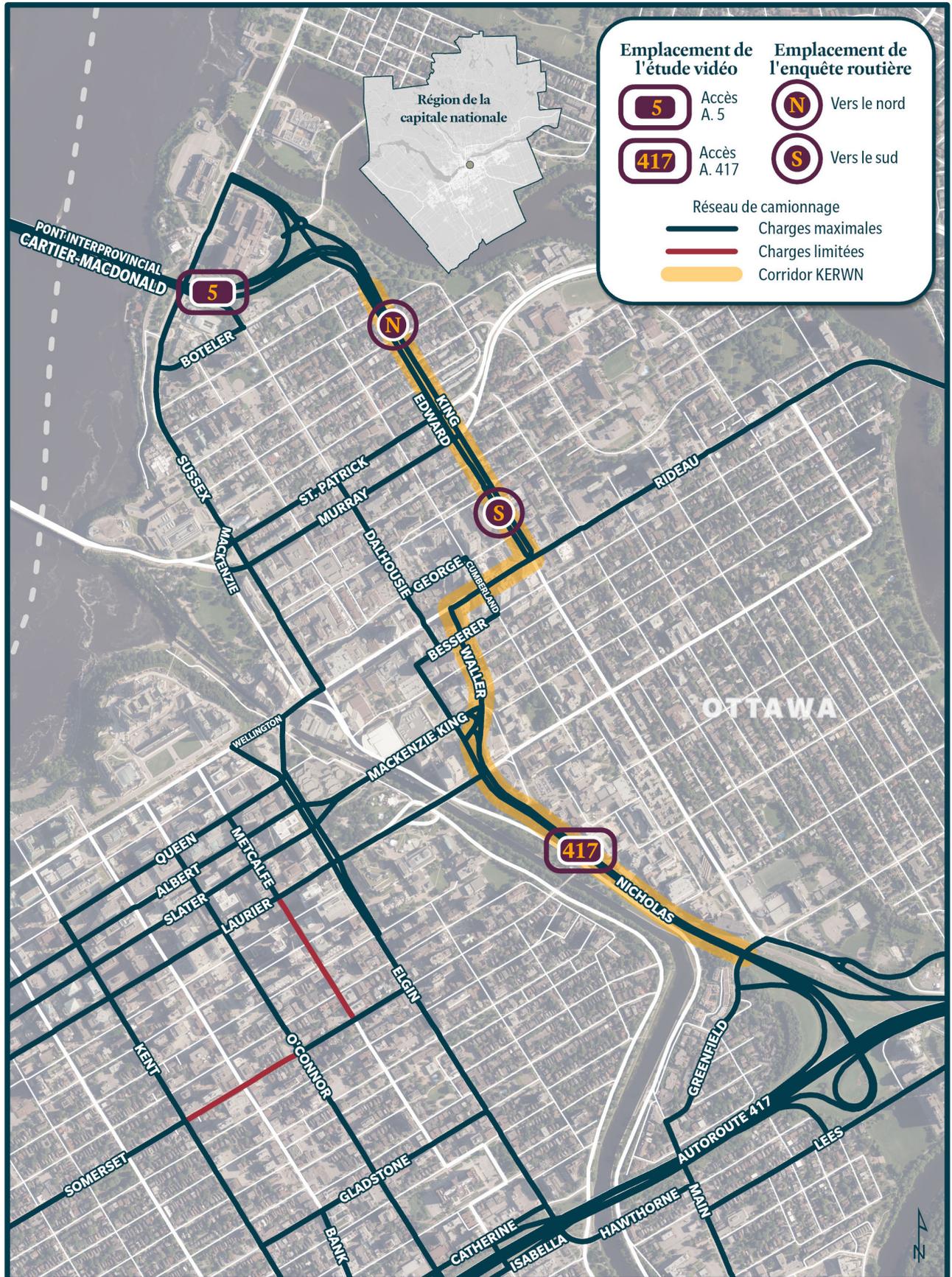
2 Sources de données

L'information et l'analyse exposées dans ce document se fondent sur plusieurs sources de données recueillies entre 2018 et 2024. Les sources et les méthodes de collecte prises en compte sont les suivantes :

- **Une enquête routière sur les véhicules commerciaux** réalisée sur une base volontaire sur une période de deux semaines, soit entre les 21 août et 1^{er} septembre 2023, et portant sur 618 camions. Ces données portent sur les profils de déplacement, les motifs de déplacement et les cargaisons. La figure 2 montre les emplacements de l'enquête dans les directions nord et sud.
- **Une étude vidéo** a été menée dans le corridor KERWN, en semaine, entre les 14 et 22 septembre 2023. Les relevés ont été effectués entre 9 h et 18 h 30 pour un total de 24 heures par direction. Les données obtenues ont servi à comprendre les déplacements par camion dans le corridor, en déterminant la proportion des déplacements locaux ainsi que la proportion des camions transportant de la matière dangereuse. Les emplacements de l'étude vidéo à l'une et l'autre extrémité du corridor sont montrés sur la figure 2.

- ▶ **Enquête routière :**
618 camions sondés
- ▶ **Étude vidéo :**
10 000 camions relevés

FIGURE 2 – EMPLACEMENTS DE L'ÉTUDE VIDÉO ET DE L'ENQUÊTE ROUTIÈRE SUR LES CAMIONS





- **Des données agrégées de trajectoires GPS de véhicules commerciaux** de Geotab ITS ont aussi été obtenues pour l'ensemble de la région de la capitale nationale, pour huit mois entre 2021 et 2023. Ces données donnent un portrait des profils de déplacement des véhicules commerciaux dans la région de la capitale nationale.
- **Les comptages de la circulation** ont été effectués de différentes façons :
 - ▶ Une semaine complète de comptage des véhicules effectué sur le pont Cartier-Macdonald entre les 4 et 10 juin 2023.
 - ▶ Des comptages sur 24 heures, en semaine, effectués plusieurs fois par année par Services publics et Approvisionnement Canada aux cinq liens interprovinciaux véhiculaires entre 2019 et 2024. Ils donnent les volumes horaires pour les véhicules passagers, les camions, les piétons et les cyclistes.
 - ▶ Des comptages de circulation aux intersections effectués à Ottawa et à Gatineau en 2018-2019 et 2022-2023 (évitant les principales années de la pandémie) sur d'autres artères de la région de la capitale nationale faisant partie du réseau de camionnage.

Lorsque cela est possible, les nouvelles données sont comparées aux résultats de l'enquête interprovinciale de 2007 sur la circulation des camions réalisée par le Comité TRANS.

3 Nombre de déplacements interprovinciaux par camion

Le nombre de déplacements interprovinciaux de véhicules et de camions, un jour de semaine ordinaire, a été observé de façon régulière durant plusieurs années sur les ponts interprovinciaux de la région de la capitale nationale. Ce présent chapitre expose la variation du nombre de déplacements interprovinciaux par camion sur une période pluriannuelle, un jour de semaine moyen et à différents endroits du réseau de camionnage.

3.1 Nombre de déplacements interprovinciaux des véhicules

Comme le montre la figure 3, en 2023, le nombre de déplacements interprovinciaux des véhicules, un jour de semaine moyen, a souvent dépassé les 160 000 véhicules. Pendant ce temps, le nombre de camions observés était d'environ 3 500 par jour, soit 2 % de la circulation véhiculaire quotidienne. De plus, environ 30% des déplacements interprovinciaux par camion sont effectués par des camions-remorques.

La figure 3 indique une légère diminution du nombre de déplacements des véhicules après la pandémie, lorsqu'on compare les chiffres de 2019 et de 2023. En comparaison, la figure 4 montre que le nombre de déplacements par camion est demeuré relativement stable durant la même période de 5 ans.

Les camions doivent emprunter le réseau de camionnage, comprenant les parcours interprovinciaux du pont des Chaudières et du pont Cartier-Macdonald. Pour la période de cinq ans considérée, le pont des Chaudières a subi des travaux pendant une grande partie de 2022 et de 2023, et les camions y étaient alors interdits.

FIGURE 3 – COMPTAGE QUOTIDIEN (SUR 24 HEURES) DE LA CIRCULATION INTERPROVINCIALE DES VÉHICULES, DANS LES DEUX SENS

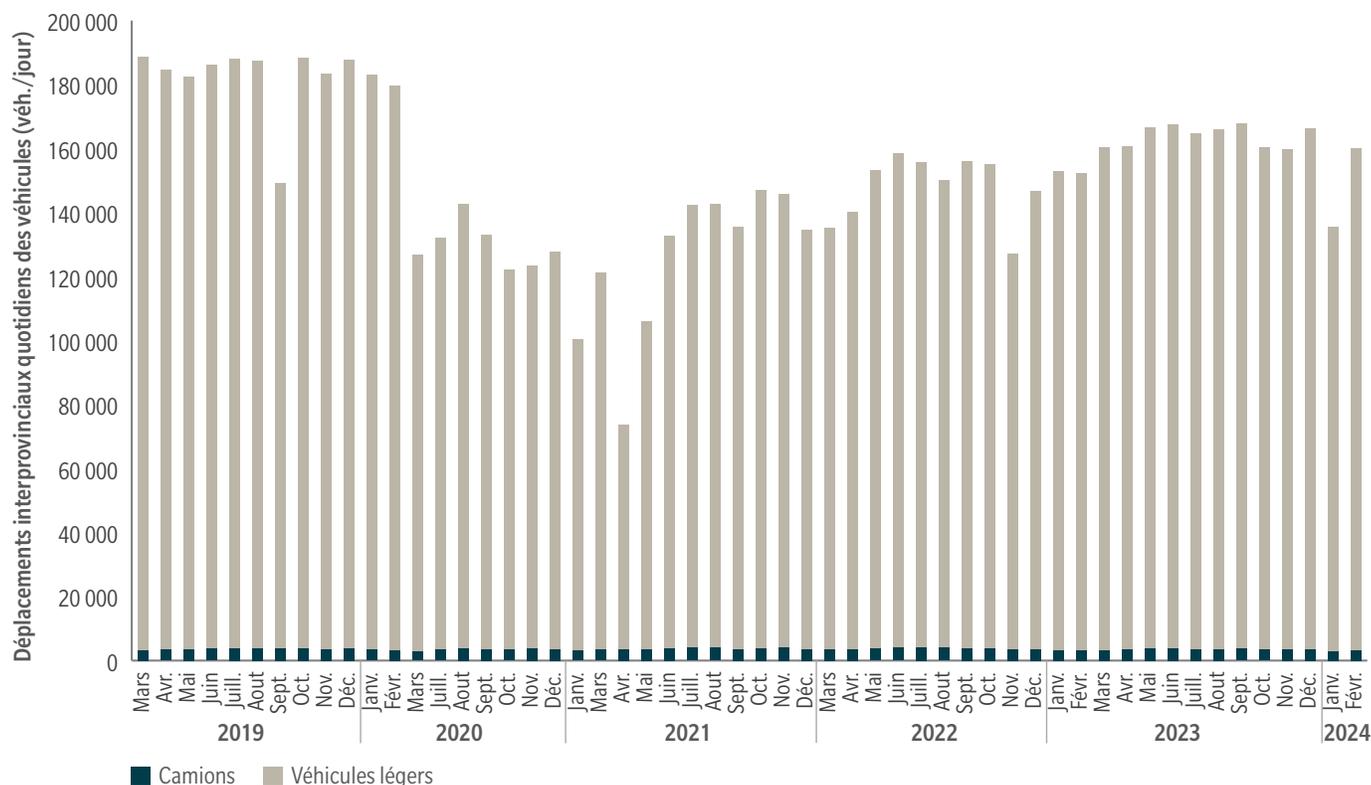
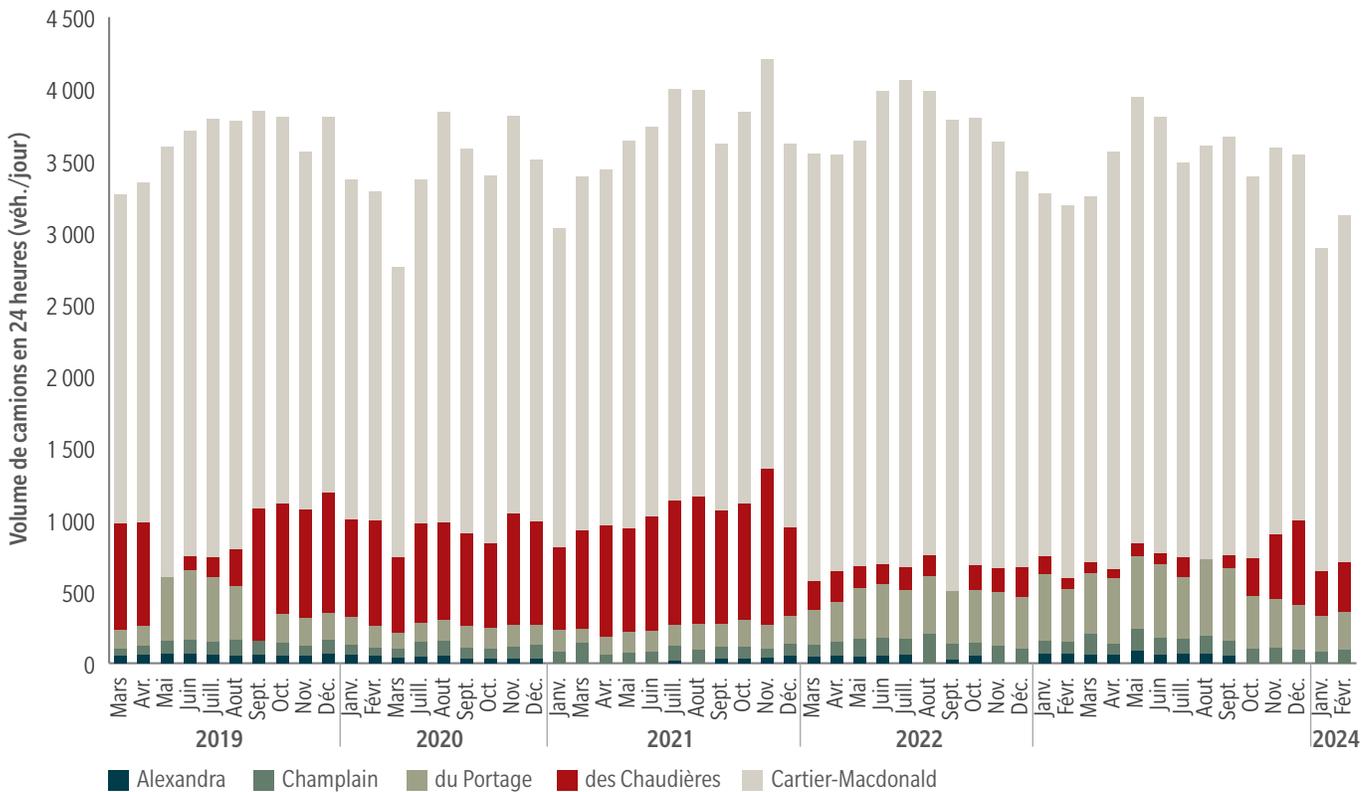




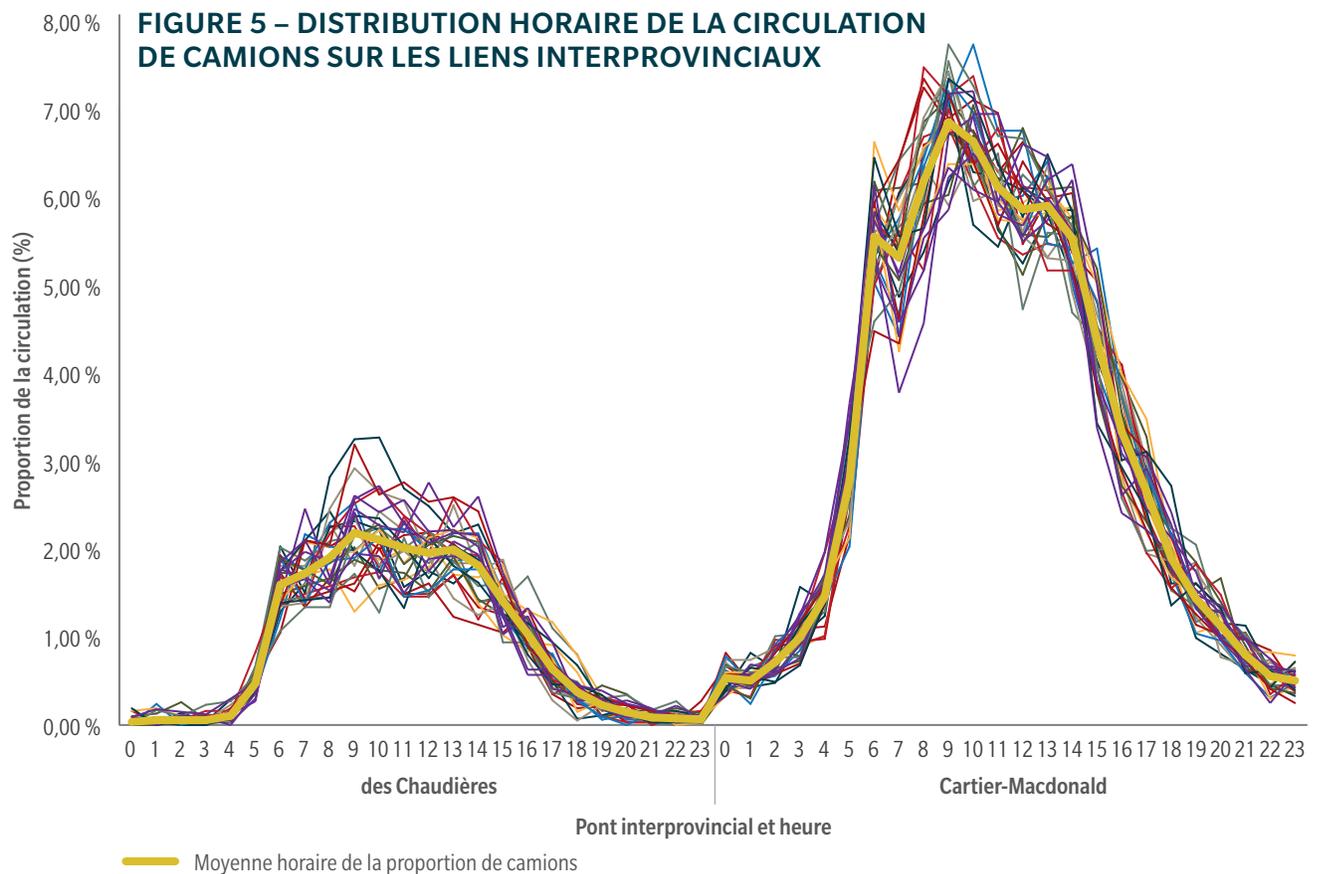
FIGURE 4 – COMPTAGE DE LA CIRCULATION INTERPROVINCIALE DES CAMIONS, DANS LES DEUX SENS, EN SEMAINE (24 HEURES)



Comme le montre la figure 4, 72 % des camions effectuant un déplacement interprovincial en 2019-2021 empruntaient le pont Cartier-Macdonald et 19 %, le pont des Chaudières. Étant donné que les camions sont interdits sur les trois autres ponts véhiculaires, la circulation de camions observée sur ces ponts était nettement inférieure, à près de 9 % du total interprovincial, la plus grande partie étant constituée de camions de taille moyenne. Si l'on considère la taille des camions, une proportion plus élevée des camions articulés (90 %) empruntait généralement le pont Cartier-Macdonald pendant la même période, et seulement 2 %, des parcours ne faisant pas partie du réseau de camionnage. Avec la réouverture du pont des Chaudières à la circulation des camions, en 2024, la proportion des camions qui y est observée a commencé à augmenter ces derniers mois. En comparaison avec les données historiques des 25 dernières années, il a été observé que le trafic quotidien interprovincial de camions est demeuré stable.

3.2 Principales heures d'activité des véhicules commerciaux

La figure 5 montre la distribution journalière du camionnage d'après plusieurs comptages de la circulation effectués entre septembre 2019 et décembre 2021. Ce graphique montre que, de façon générale, 85 % des déplacements interprovinciaux par camion se produisent entre 6 h et 18 h et que, malgré une certaine variabilité d'un jour à l'autre, la tendance générale demeure la même.



... le nombre de camions dans le corridor KERWN en direction du pont Cartier-Macdonald est généralement de deux à quatre fois supérieur à celui de bien d'autres artères de la région.

...33% des déplacements par camion dans le corridor KERWN avaient leur origine ou leur destination dans les environs du corridor KERWN.

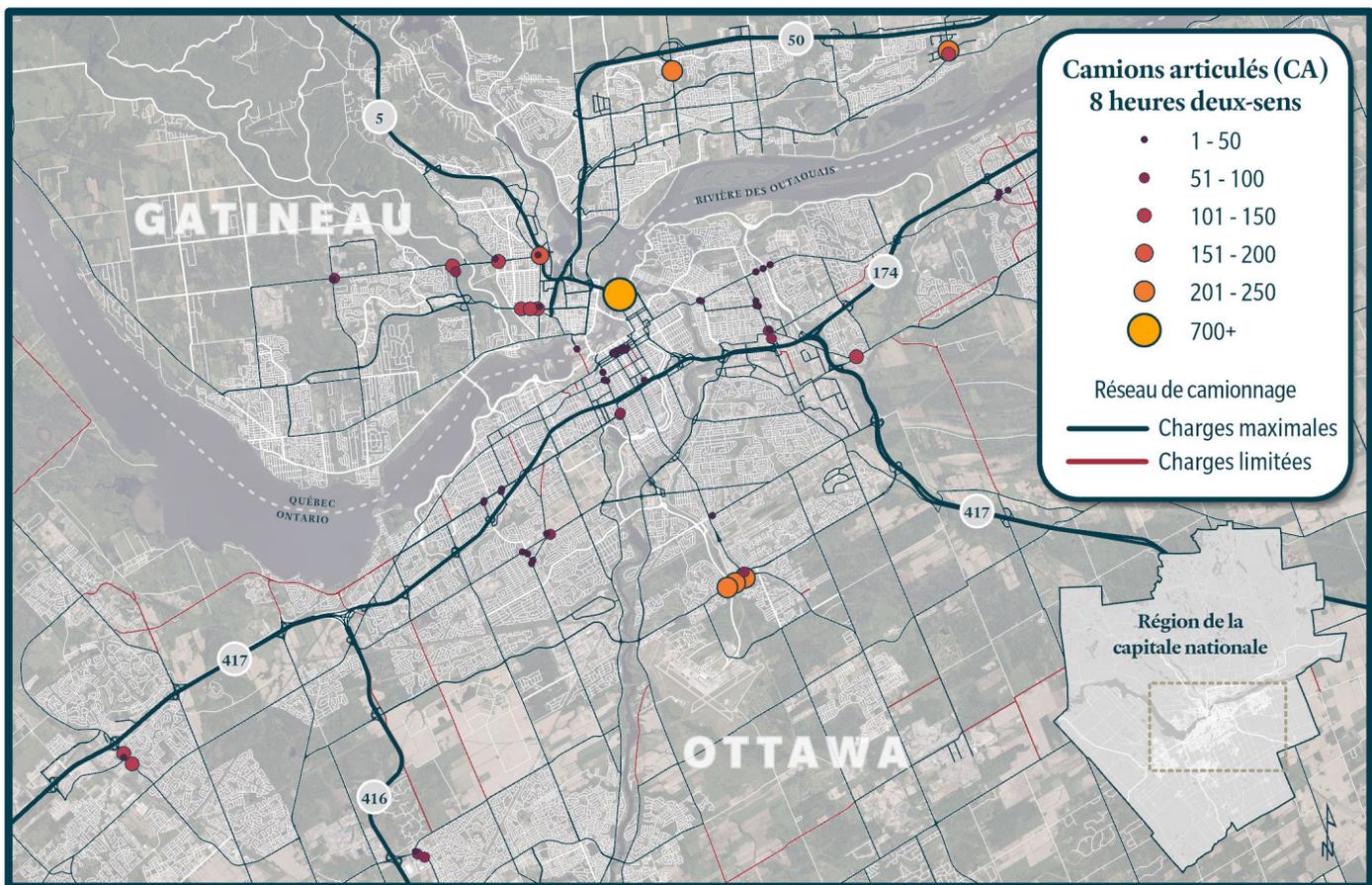
3.3 Nombre de camions dans le corridor KERWN

Le nombre de camions dans le corridor KERWN a été revu relativement à celui observé sur différentes autres artères dans la région, dans le centre-ville et les banlieues. Les données ont été recueillies en 2023, pendant que le pont des Chaudières était interdit aux camions, et l'on estime par conséquent qu'elles sont d'environ 15 % supérieures à celles des autres années. Illustrées par la figure 6, elles montrent que le nombre de camions dans le corridor KERWN au niveau du pont Cartier-Macdonald est généralement de deux à quatre fois supérieur à celui de bien d'autres artères de la région.

Même en tenant compte de la redistribution de certains camions vers le pont des Chaudières, cela indique que le défi du corridor KERWN ne se limite pas au contexte d'un environnement à forte densité piétonnière dans le secteur du cœur, mais que le nombre de camions dépasse celui auquel on pourrait s'attendre dans bien d'autres collectivités de la région.

La circulation des camions dans le corridor KERWN a été examinée afin de distinguer la circulation locale de la circulation interprovinciale régionale. Cette analyse a été faite d'après les données de l'étude vidéo effectuée aux deux extrémités du corridor, en septembre 2023. Les résultats ont montré que 33 % des déplacements par camion avaient leur origine ou leur destination dans les environs du corridor KERWN. Ces résultats concordent avec ceux

FIGURE 6 – COMPTAGES DE CAMIONS ARTICULÉS SUR UNE PÉRIODE DE 8 HEURES DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE EN 2018-2019 ET 2022-2023



du document de 2013 intitulé *Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales – Rapport d'analyse de la circulation des camions* qui avaient permis d'établir que 35 % des déplacements par camion étaient des déplacements locaux, d'après des relevés effectués en octobre 2011. Ces résultats avaient aussi révélé que la plupart des camions effectuant des déplacements locaux étaient des camions porteurs, et que 87 % des camions articulés traversaient le couloir sans s'arrêter.

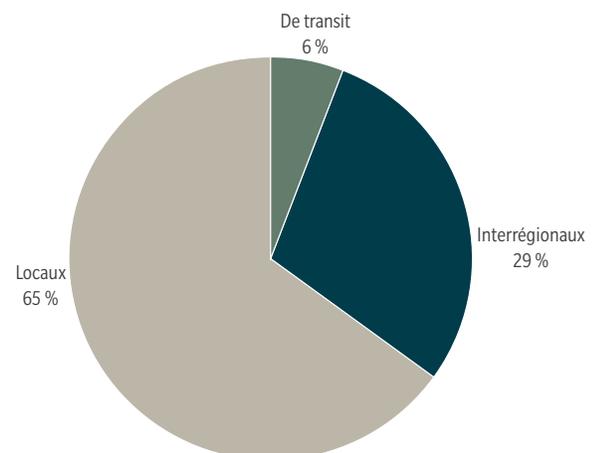
4 Profil origine-destination

Les données origine-destination résumées dans ce chapitre proviennent d'une combinaison des résultats de l'enquête routière sur les camions de 2023 et des données agrégées de trajectoires GPS de Geotab ITS.

4.1 Déplacements locaux et déplacements de transit

Comme dans l'enquête interprovinciale de 2007 sur la circulation des camions, les déplacements ont été séparés en déplacements locaux (dont l'origine et la destination sont toutes deux dans la région de la capitale nationale), en déplacements interrégionaux (à destination ou en provenance de districts externes) et en déplacements de transit (entre des districts à l'extérieur de la région de la capitale nationale). Comme le montre la figure 7, **seulement 6 % des déplacements interprovinciaux par camion sont des déplacements de transit, tandis que la plupart (65 %) est constituée de déplacements locaux limités à la région de la capitale nationale.** Il est à noter que l'estimation de la proportion des déplacements locaux, interrégionaux et de transit en se servant des résultats de l'enquête routière semble surestimer les déplacements locaux et sous-estimer les déplacements plus longs à cause du biais d'échantillonnage introduit par le caractère volontaire de l'enquête. Les proportions extraites de la base de données Geotab ITS devraient être plus aléatoires et moins biaisées.

FIGURE 7 – DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS LOCAUX, INTERRÉGIONAUX ET DE TRANSIT DES CAMIONS (GEOTAB ITS)

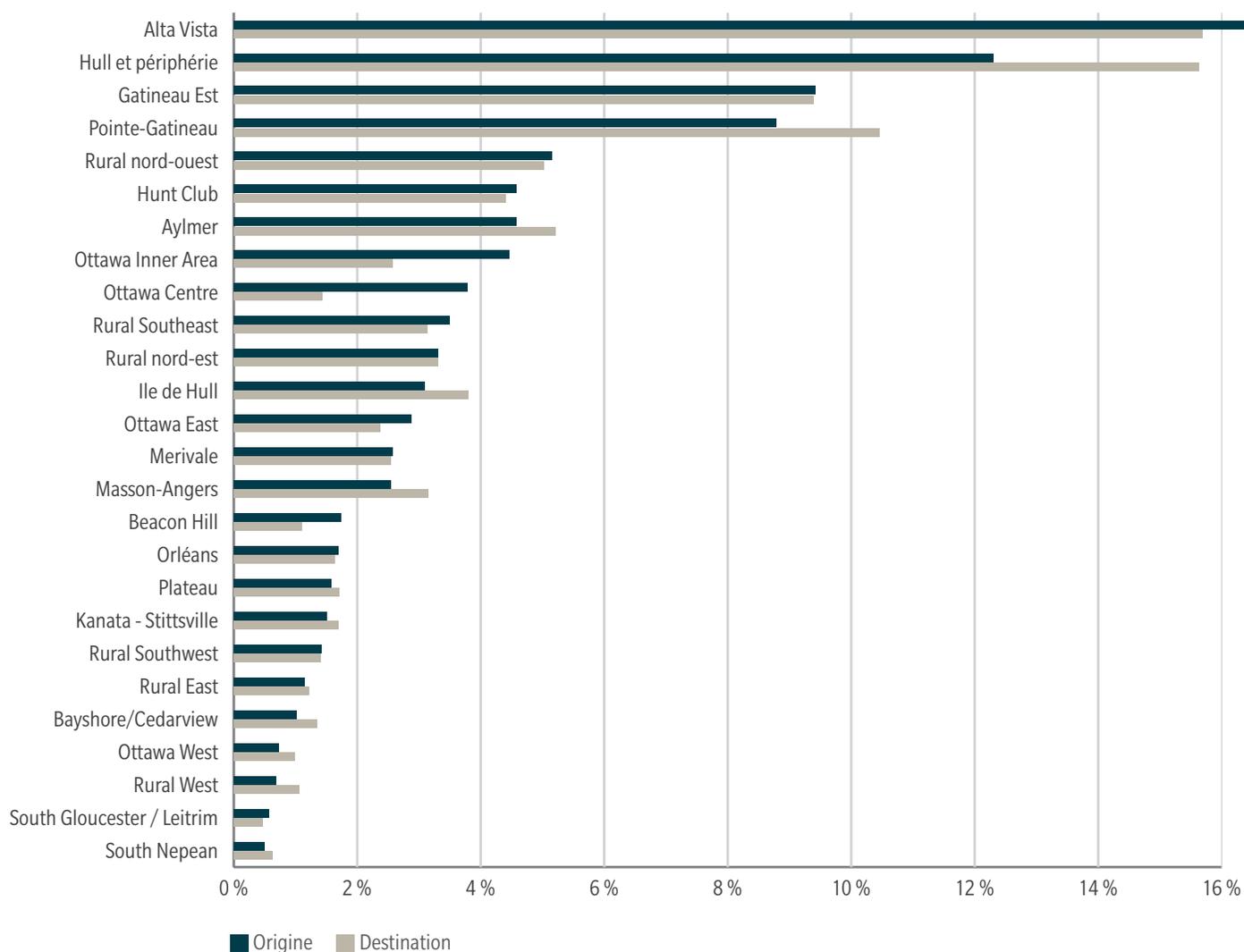


4.2 Répartition des déplacements

La figure 8 résume les déplacements interprovinciaux par camion selon les districts TRANS, dont une carte se trouve à l'annexe A.1. Les districts **Alta Vista, Hull et périphérie, Pointe-Gatineau, Gatineau Est et Hunt Club** sont parmi les six les plus importants en ce qui a trait à l'origine et à la destination des camions. Cela concorde avec les résultats de l'enquête de 2007, sauf que le district Pointe-Gatineau ne faisait pas alors partie des six plus importants.

Le camionnage et les profils de déplacement des camions en milieu urbain sont étroitement liés à la disponibilité et à la répartition géographique des activités commerciales, industrielles et institutionnelles. Par exemple, les camions se déplacent souvent à partir de centres de distribution situés dans des zones industrielles vers des centres commerciaux situés dans des zones commerciales. Aussi, dans les districts Ottawa Centre et Ottawa Inner Area, le camionnage est surtout associé à la livraison de marchandises aux commerces dans les zones à usage mixte, nombreuses dans ces districts. La figure 9 et l'annexe A.5 montrent une carte de la région de la capitale nationale mettant en évidence les secteurs ayant un potentiel élevé de générer des déplacements par camion des deux côtés de la rivière des Outaouais ainsi que la proportion des déplacements associée à ces secteurs. Cela illustre la corrélation entre l'utilisation du sol et le camionnage, mais aussi que les secteurs qui génèrent le plus de déplacements interprovinciaux par camion sont généralement situés plus près des liens interprovinciaux.

FIGURE 8 – ORIGINE ET DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PAR CAMION, PAR DISTRICT TRANS



**FIGURE 9 – GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS PAR CAMION
– RELATION AVEC L'UTILISATION DU SOL**

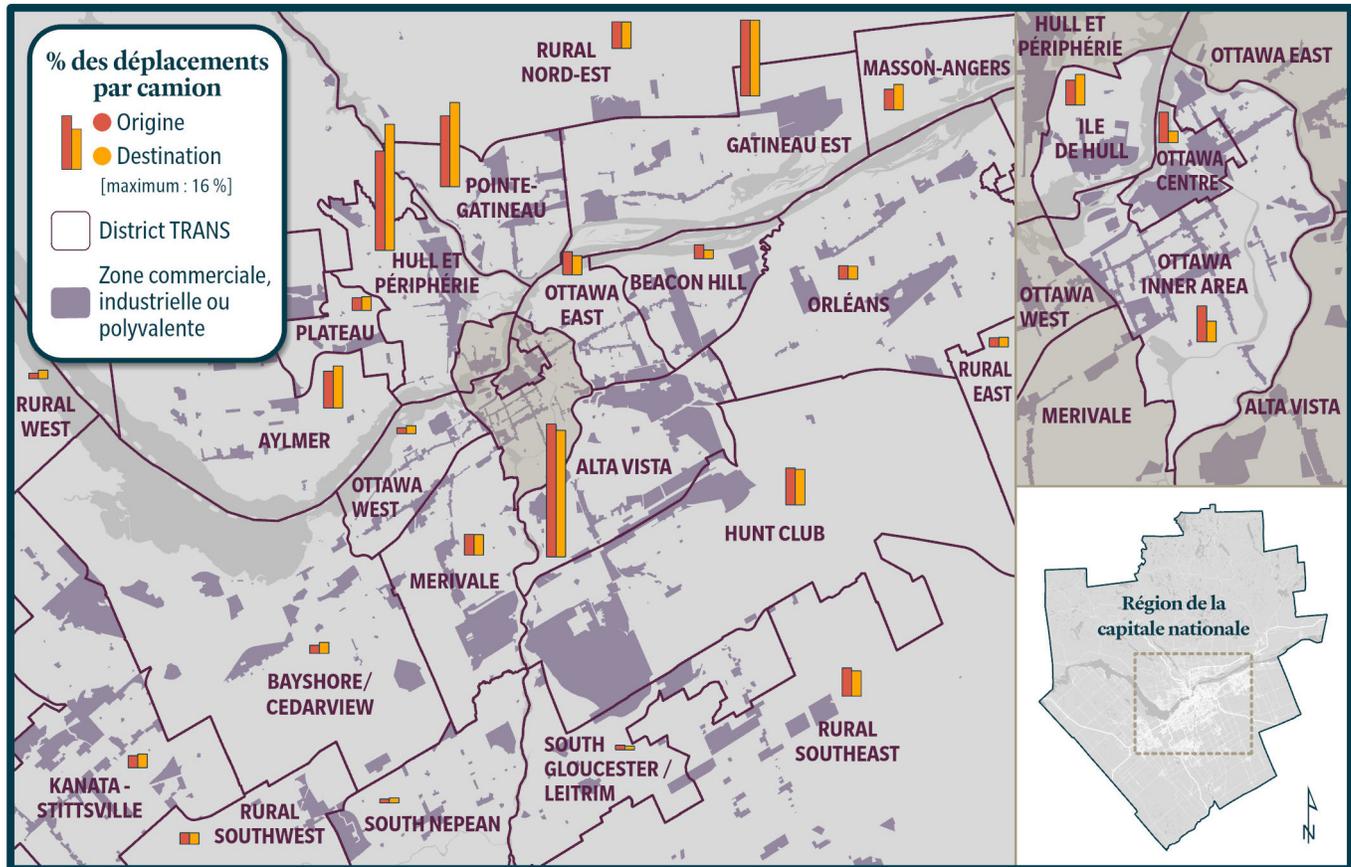
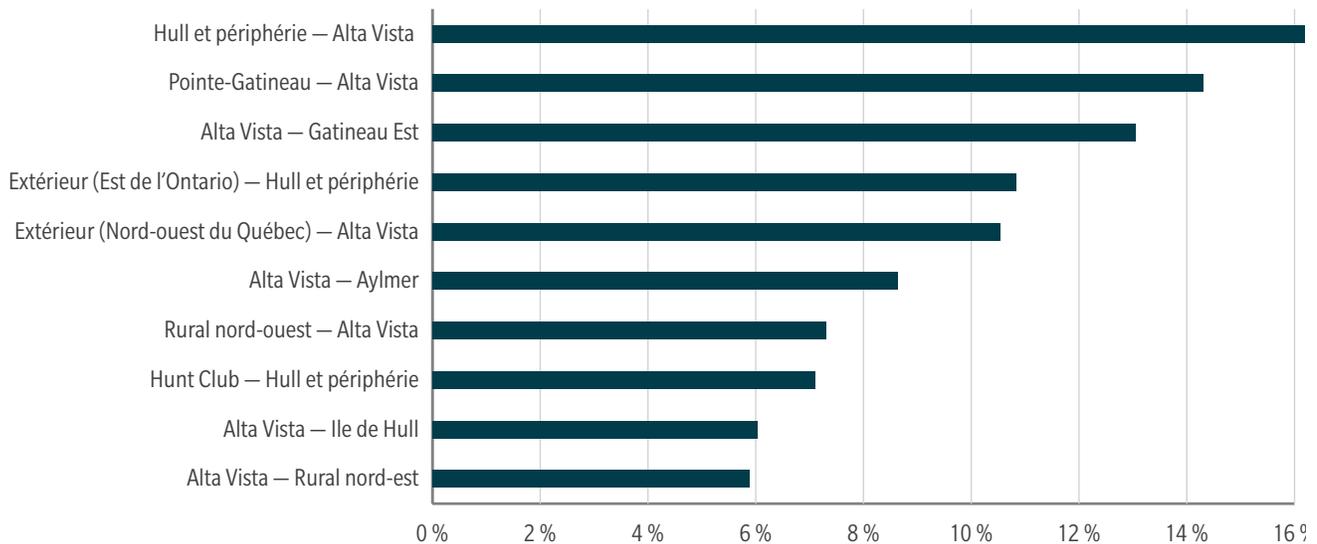


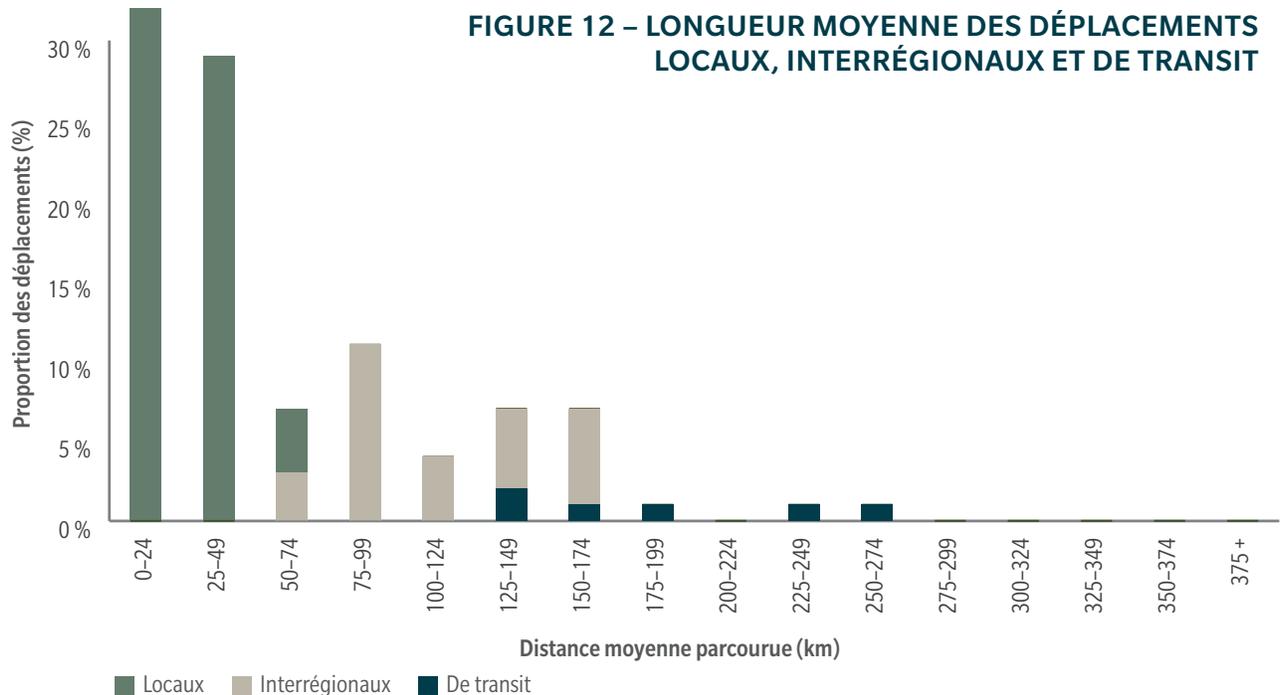
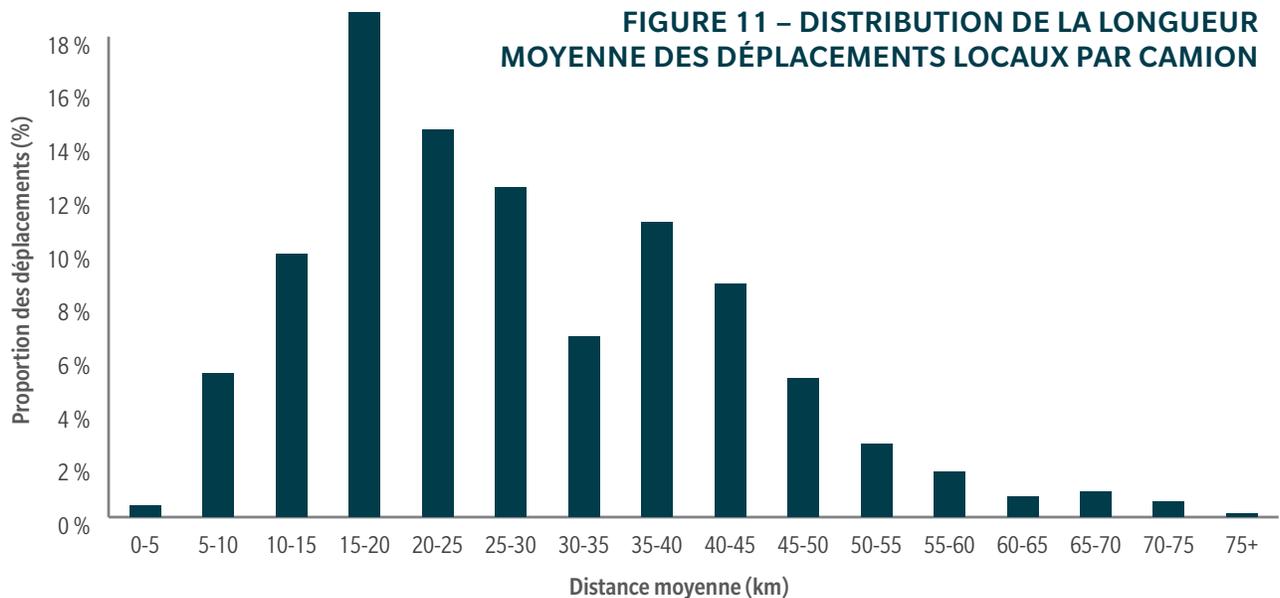
FIGURE 10 - LIAISONS PAR CAMION LES PLUS IMPORTANTES ENTRE DISTRICTS TRANS



Si l'on considère les principales lignes de désir des déplacements des camions (figure 10), seules les paires Hull et périphérie-Alta Vista et Alta Vista-Gatineau Est figuraient aussi parmi les cinq plus importantes dans l'enquête interprovinciale sur la circulation des camions de 2007. D'après les données origine-destination, environ le quart des déplacements interprovinciaux par camion originent et se destinent à l'est des rivières Gatineau et Rideau. De plus, on observe une importante activité de camionnage à l'est de ces deux rivières, alors que plus de 75 % des déplacements par camion originent de ou se destinent vers ce côté.

4.3 Analyse de la distance parcourue

Comme indiqué à la section 4.1, la plupart des déplacements interprovinciaux par camion dans la région de la capitale nationale sont des déplacements locaux, dont l'origine et la destination sont toutes deux dans la région. La figure 11 montre la longueur des déplacements locaux par camion. **La majorité (62 %) de ces déplacements avaient une longueur de 10 à 35 km, ce qui est près des 66 % observés en 2007.** En comparaison, la figure 12 montre que 60 % des déplacements interrégionaux ou de transit de camions ont une longueur de 100 à 500 km, ce qui est légèrement plus bas que les 81 % observés en 2007.





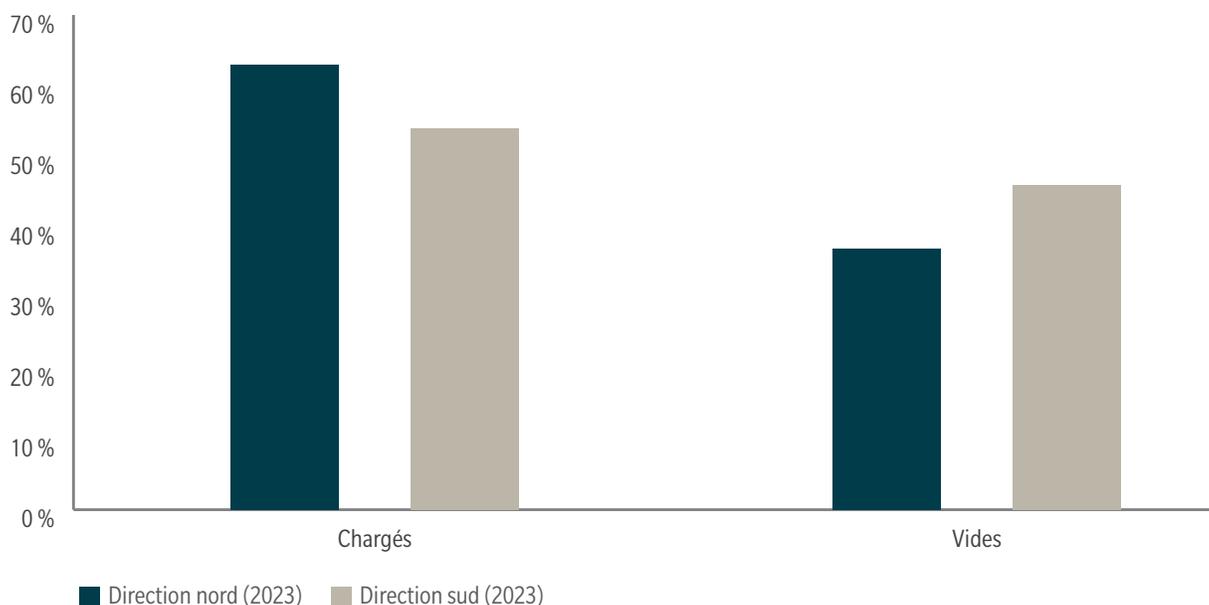
5 Types de marchandises

5.1 Analyse du chargement des camions

Dans le cadre de l'enquête routière sur les camions, on demandait aux chauffeurs de déclarer leur cargaison par catégorie et d'indiquer la disponibilité d'espace. Comme le montre la figure 13, de **30 % à 50 % des camions effectuant un déplacement interprovincial dans les directions sud ou nord ne transportaient aucune cargaison et étaient désignés comme étant vides.**

Il y a une différence notable par rapport à l'enquête interprovinciale de 2007 sur la circulation des camions, car on avait observé davantage de camions vides que de camions chargés dans la direction sud. Ce changement indique un niveau d'activité économique plus élevé de part et d'autre de la rivière, plutôt que le profil prédominant de camions qui traversaient à Gatineau, déchargeaient leur cargaison, puis retournaient vides. L'extension de l'autoroute 50 à Gatineau vers Montréal a probablement influé sur cet équilibre.

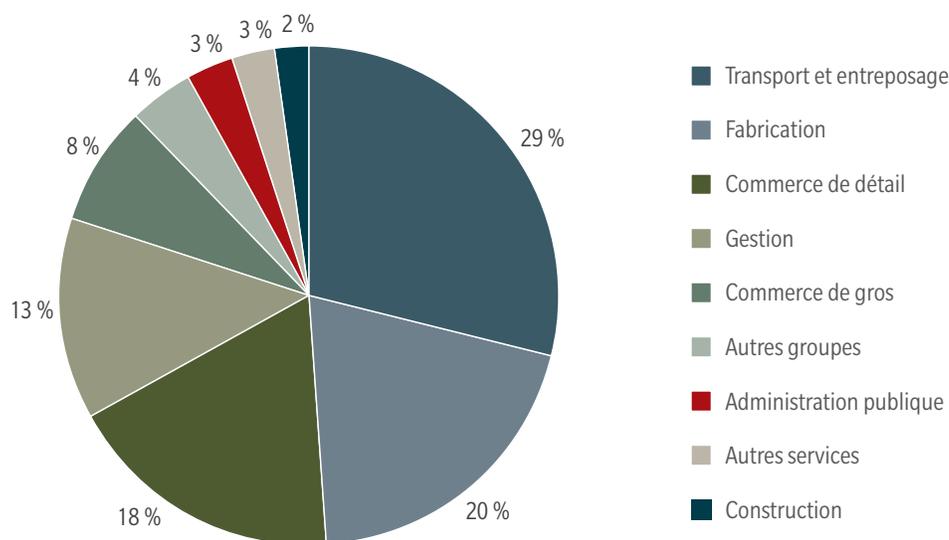
FIGURE 13 – CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES CAMIONS EFFECTUANT UN DÉPLACEMENT INTERPROVINCIAL



5.2 Industries

Une variété d'industries et de services est représentée dans les volumes de camionnage interprovincial. Sachant que l'information est manquante pour catégoriser près du tiers de l'échantillon des camions, **les cinq premières industries sont, comme le montre la figure 14 : le transport et l'entreposage, la fabrication, le commerce de détail, la gestion d'entreprise et le commerce de gros.** Il est à noter que cette information est liée à la distribution des industries parmi le groupe de camions échantillonnés.

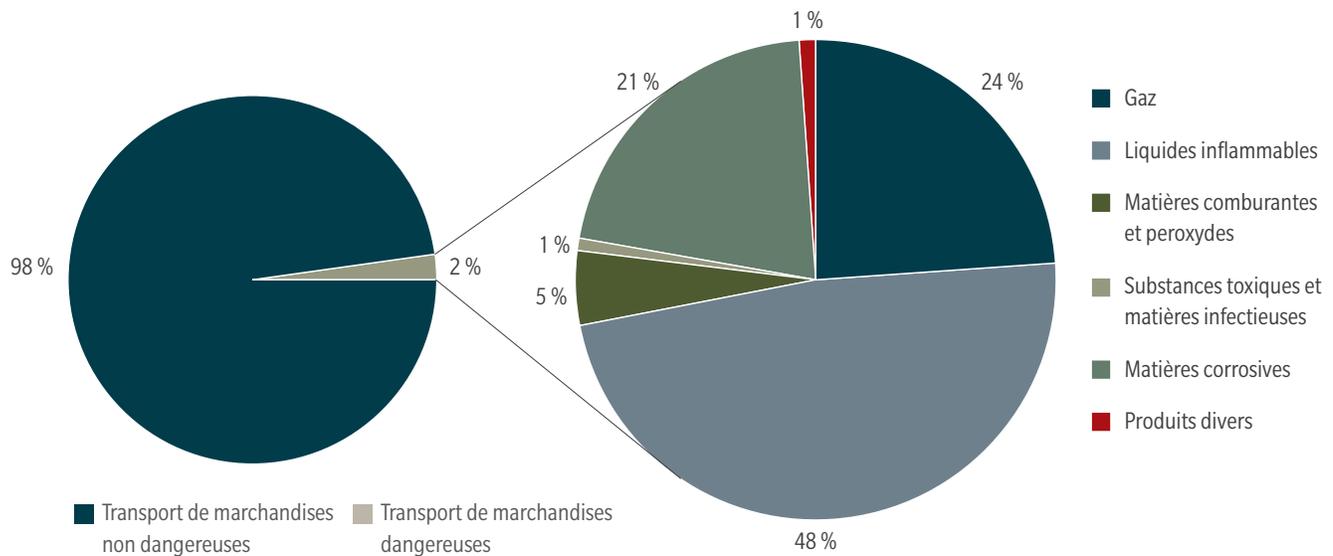
FIGURE 14 – INDUSTRIES UTILISANT LES PONTS INTERPROVINCIAUX



5.3 Matières dangereuses

L'étude vidéo effectuée en septembre 2023 comprenait une analyse des camions arborant une plaque de matières dangereuses. La proportion de camions transportant des marchandises dangereuses se situait entre 0 % et 3 % les jours où la vidéographie a été effectuée et à **1,7 % en moyenne**. La figure 15 montre les types de marchandises dangereuses transportées, dont près de la moitié sont des liquides inflammables (p. ex. essence et diesel).

FIGURE 15 – TYPES ET PROPORTION DE MATIÈRES DANGEREUSES TRANSPORTÉES LORS DES DÉPLACEMENTS INTERPROVINCIAUX (SEPTEMBRE 2023)



Conclusion

Différents intervenants étudient et quantifient la mobilité interprovinciale des véhicules commerciaux dans la région de la capitale nationale par des méthodes directes et indirectes. Pour donner suite à une recommandation à court terme du PILTLI, la CCN a commencé à recueillir des données afin de mieux comprendre les déplacements interprovinciaux des véhicules commerciaux et pour soutenir les études de planification du transport dans la région de la capitale nationale. En 2023, une nouvelle enquête routière sur la circulation interprovinciale des camions a été menée pour mettre à jour les données de l'enquête interprovinciale de 2007 sur la circulation des camions par le Comité TRANS. Ce document compile les résultats des nouveaux relevés, les données agrégées de trajectoires GPS de Geotab ITS, une étude vidéo et les comptages périodiques sur les ponts interprovinciaux pour établir les profils de circulation actuels.

Un jour de semaine ordinaire, quelque 3 500 camions franchissent la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale, ce qui correspond à environ 2 % de toute la circulation véhiculaire interprovinciale. La plupart (72 %) de ces camions empruntent le pont Cartier-Macdonald, 19 %, le pont des Chaudières et les autres, les trois autres ponts qui ne font pas partie du réseau de camionnage.

L'emprunt du pont Cartier-Macdonald pour accéder à l'autoroute 5 à Gatineau fait en sorte que de deux à quatre fois plus de camions empruntent le corridor KERWN que les autres grandes artères de la région. Malgré le fait que 72 % des déplacements interprovinciaux par camion se passent sur le pont Cartier-Macdonald et dans le corridor KERWN, seulement 33 % de ceux-ci ont une origine ou une destination dans ses environs immédiats du corridor KERWN.

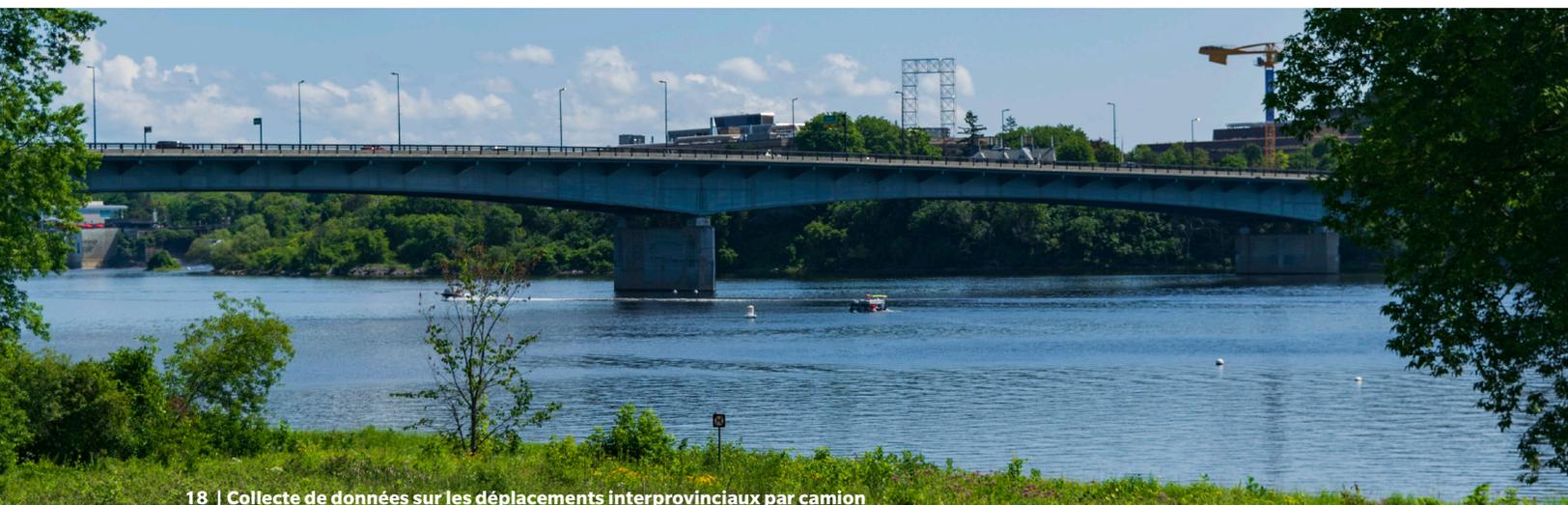
En raison de l'emplacement de la région de la capitale nationale, par rapport aux autres grands centres de fret comme les régions de Toronto et de Montréal,

seulement 6 % des déplacements interprovinciaux par camions traversent la région sans s'arrêter. En fait, le transport de marchandises entre les grandes régions de Montréal et de Toronto se fait généralement dans le corridor plus direct des autoroutes 20 et 401, situé hors de la région de la capitale nationale. De plus, 65 % des déplacements interprovinciaux par camion ont une origine et une destination locale, et les districts TRANS qui génèrent le plus de déplacements par camion sont restés à peu près les mêmes depuis l'enquête de 2007.

D'après les données origine-destination, environ un quart des déplacements interprovinciaux par camion débutent et se terminent à l'est des rivières Gatineau et Rideau et plus de 75 % des camions ont un bout ou l'autre de leur déplacement (origine ou destination) à l'est de ces rivières.

Les camions qui franchissent la rivière transportent une cargaison 60 % du temps, ce qui est légèrement plus que lors de l'enquête de 2007. Ces camions desservent surtout les secteurs de la logistique, de la fabrication et du commerce de détail, et moins de 2 % transportent des matières dangereuses, dont surtout des liquides inflammables et des gaz.

Bien que les caractéristiques du transport et des déplacements aient beaucoup changé depuis la pandémie de COVID-19, les volumes de camionnage ont largement résisté à ces changements. La plupart des ajustements se sont limités à une utilisation plus importante du pont Cartier-Macdonald durant les travaux sur le pont des Chaudières. Puisque les secteurs de la logistique et du commerce électronique continuent de prendre de l'expansion, donnant lieu à de nouvelles installations partout dans la région, les relevés futurs viseront à étoffer ces ensembles de données.



Annexe A

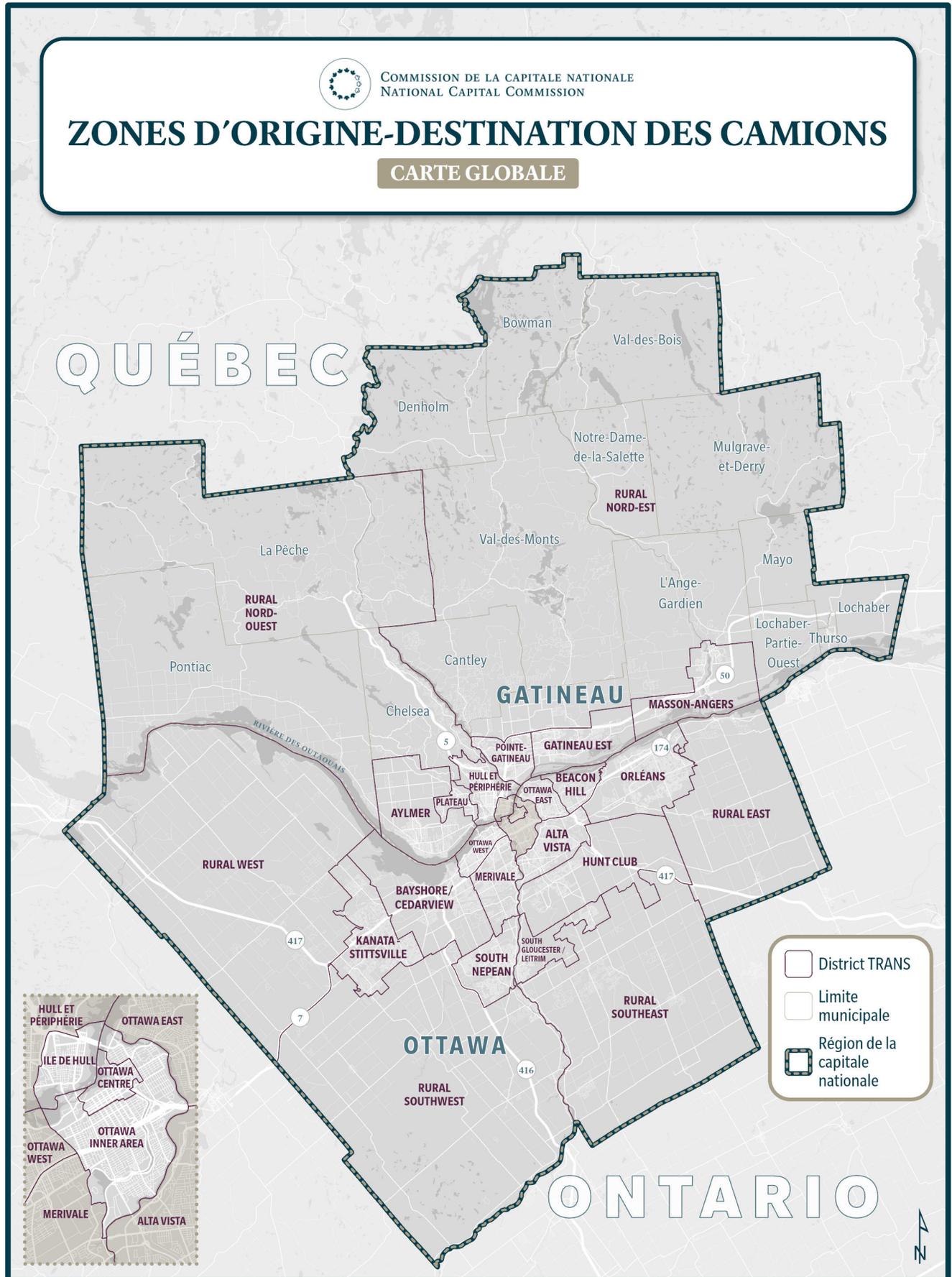
*Cartes de référence
et définitions*



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

ZONES D'ORIGINE-DESTINATION DES CAMIONS

CARTE GLOBALE



A.1 – GÉOGRAPHIE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE ET DISTRICTS TRANS

Classes de véhicules

Classe 1

Motocyclettes



Classe 2

Passager



Classe 3

Quatre pneus, unité simple



Classe 4

Autobus



Classe 5

Deux essieux, six pneus, unité simple



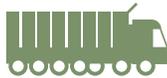
Classe 6

Trois essieux, unité simple



Classe 7

Quatre essieux ou plus, unité simple



Classe 8

Quatre essieux ou moins, remorque simple



Classe 9

Tracteur à cinq essieux, semi-remorque



Classe 10

Six essieux ou plus, remorque simple



Classe 11

Cinq essieux ou moins, remorques multiples



Classe 12

Six essieux, remorques multiples



Classe 13

Sept essieux ou plus, remorques multiples



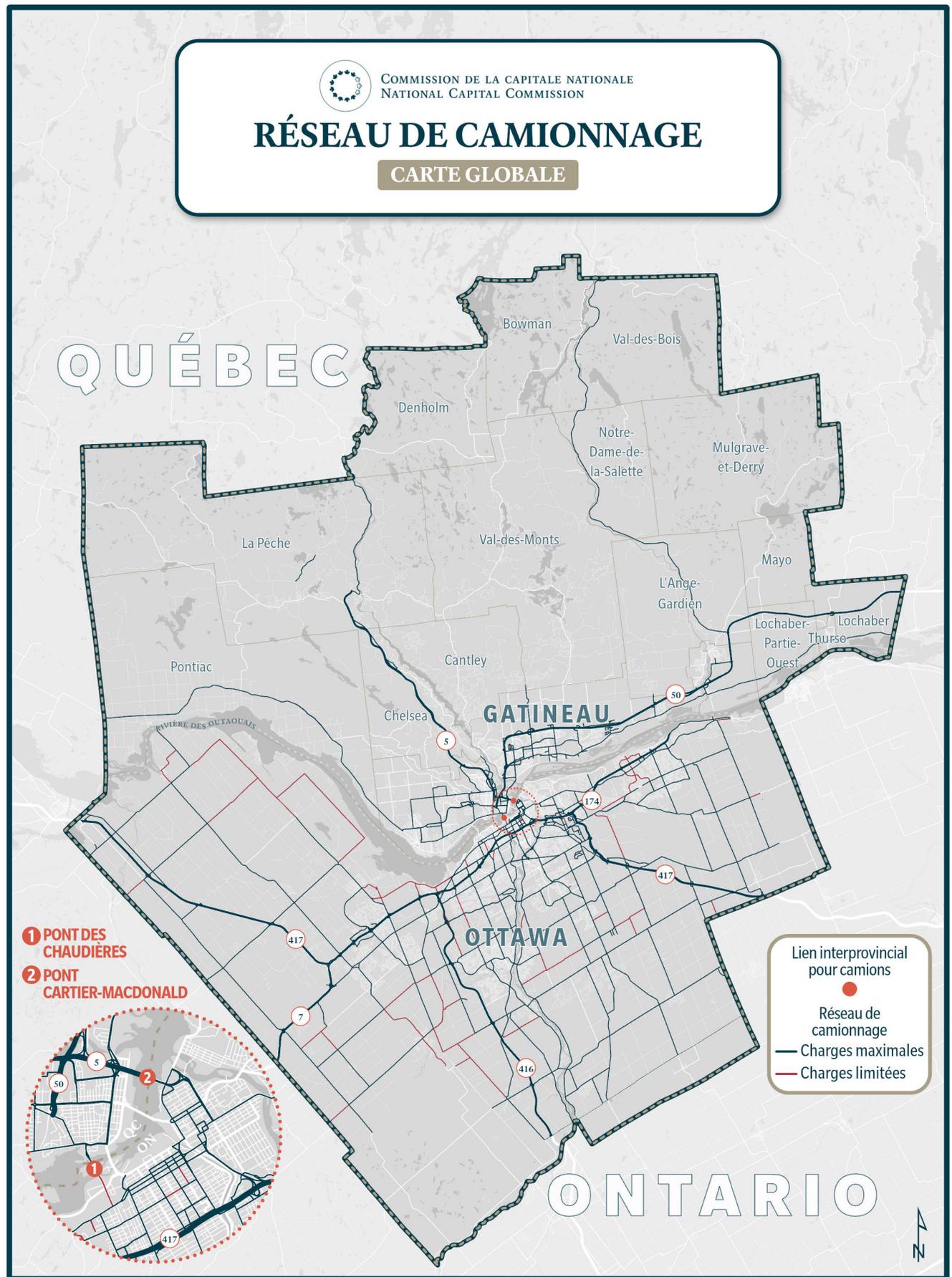
A.2 – CLASSIFICATION DES VÉHICULES DE LA FHWA



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

CARTE GLOBALE



A.3 – CARTE DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

CORRIDOR KERWN

CARTE DE LOCALISATION

Réseau de camionnage



Corridor **KERWN**

King Edward-Rideau-Waller-Nicholas



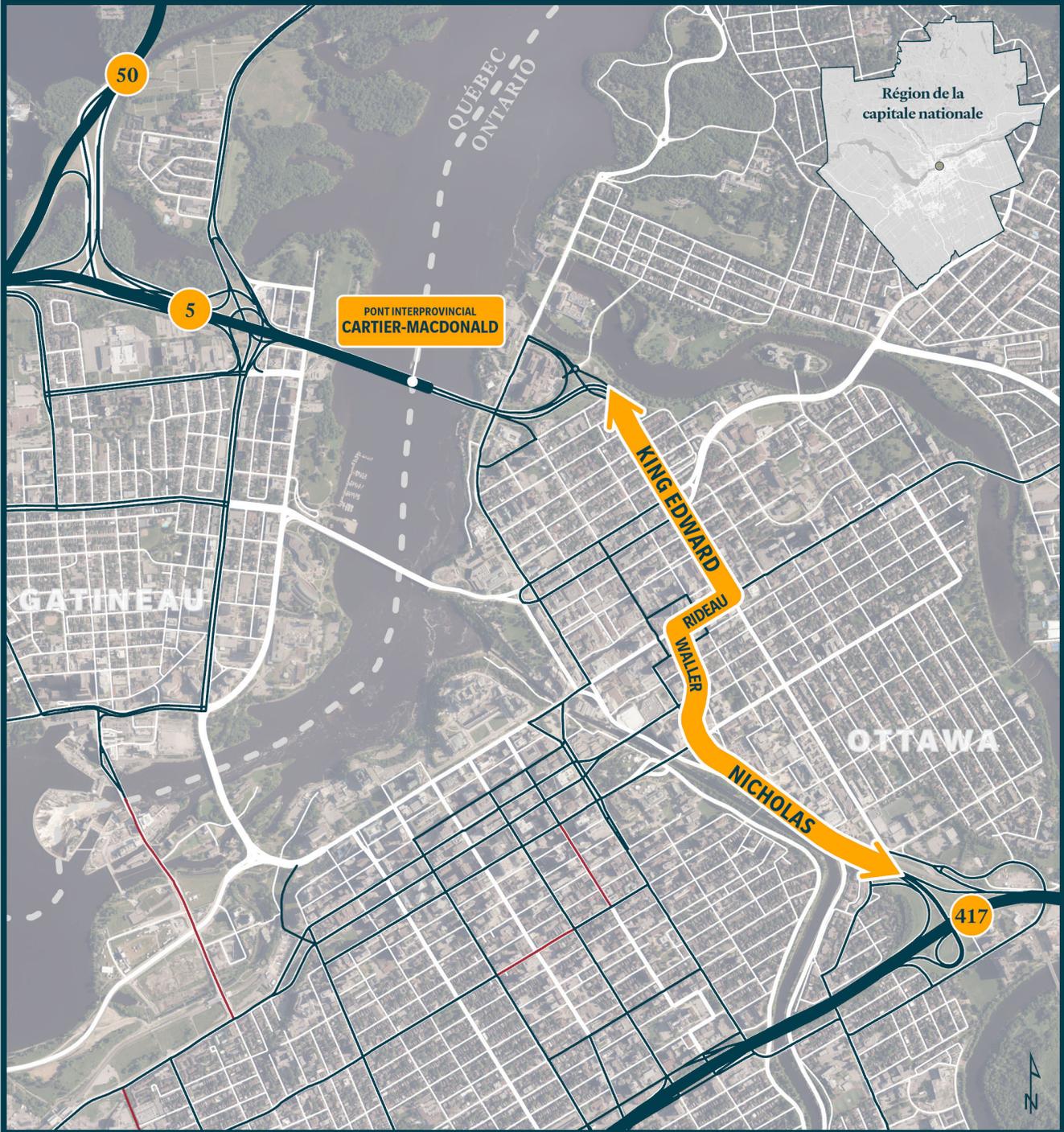
Autoroute



Charges
maximales



Charges
limitées



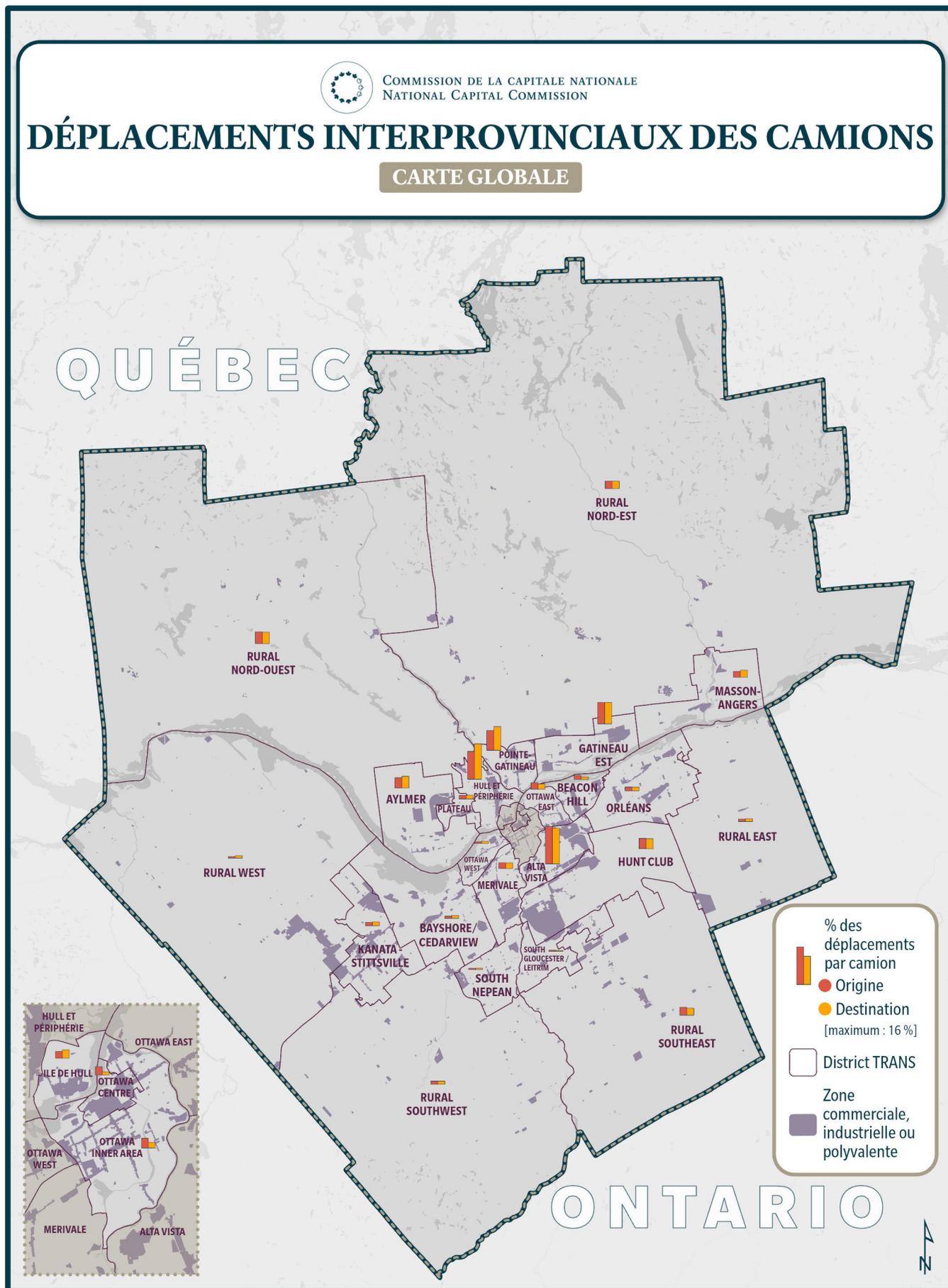
A.4 – CARTE DU CORRIDOR KERWN



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

DÉPLACEMENTS INTERPROVINCIAUX DES CAMIONS

CARTE GLOBALE



A.5 – RELATIONS ENTRE L'UTILISATION DU SOL ET LE CAMIONNAGE INTERPROVINCIAL



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada