



LES DE NEUVILLE

RAPPORT FINAL – ÉTUDE D'IMPACT SUR LE TRANSPORT ET LA CIRCULATION

N/Réf. : 5846 5 M 137

**Août 2007
Révision : 00**

LES de Neuville

Étude d'impact sur le transport et la circulation

RAPPORT FINAL

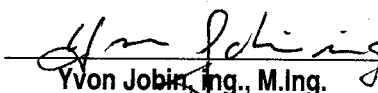
RÉFÉRENCE BPR : 58465M137

BPR

**1250, rue Ampère, bureau 310
Boucherville (Québec) J4B 7M6**

Téléphone : (450) 655-8440

Télocopieur : (450) 655-7121


Yvon Jobin, Ing., M. Ing.
YJ/yj

Août 2007

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : i Rév. : 00

TABLE DES MATIÈRES

1.0 INTRODUCTION	1
2.0 INVENTAIRE	1
2.1 DÉBITS DE CIRCULATION	2
2.2 AUTRES RELEVÉS	2
3.0 LA ROUTE 365	2
3.1 VARIATION DES DÉBITS DE CIRCULATION	3
3.2 CLASSIFICATION DE VÉHICULES SUR LA ROUTE 365	3
3.3 LIMITE DE VITESSE	4
3.4 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 365	4
4.0 MODE DE FONCTIONNEMENT DU LES DE NEUVILLE	4
4.1 HEURES D'OUVERTURES	4
4.2 TERRITOIRE DESSERVI	5
4.3 MODE DE FONCTIONNEMENT À LA PESÉE	6
4.4 COMPTAGES DE CIRCULATION À L'INTERSECTION DE LA ROUTE 365 ET L'ACCÈS AU LES DE NEUVILLE	6
4.5 PROVENANCE DES VÉHICULES	7
4.6 CLASSIFICATION DES VÉHICULES	7
4.7 GÉOMÉTRIE DE L'INTERSECTION DE LA ROUTE 365 / ACCÈS DU LES DE NEUVILLE	8
4.8 NIVEAUX DE SERVICE AU CARREFOUR	8
5.0 LE SITE DE SAINT-RAYMOND	8
5.1 COMPTAGES DE CIRCULATION À L'INTERSECTION DU CHEMIN DE BOURG-LOUIS / ACCÈS AU SITE	9
5.2 PROVENANCE DES VÉHICULES	10
5.3 CLASSIFICATION DES VÉHICULES	10
6.0 IMPACTS DE L'AGRANDISSEMENT DU LES DE NEUVILLE	11
6.1 PRÉVISION D'ACHALANDAGE DE CAMIONS	11
6.2 IMPACTS DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 365	13
6.3 RISQUE D'ACCIDENTS SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER	15
6.4 RISQUE D'ACCIDENTS À L'ENTRÉE DU SITE	15
6.5 IMPACTS SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	16
6.6 IMPACTS SUR LA VITESSE	17
6.7 ÉMISSIONS DE GAZ ET DE POUSSIÈRES ET LES DÉBRIS	18
6.8 RÉSUMÉ DES IMPACTS	19
7.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	21

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : ii Rév. : 00

ANNEXES

Annexe 1 -Débits de circulation à l'accès du *LES de Neuville* et au site Saint-Raymond : Pointe du matin, de fin d'après-midi et total de la période de comptage;

Annexe 2 - Prévion du nombre de camions pour l'exploitation du site LES de Neuville et l'aménagement des cellules d'enfouissement 2009- 2046.

Annexe 3 - Réaménagement proposé à l'intersection de la route 365 et de l'accès au LES de Neuville (Figure 7).

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 1 Rév. : 00

1.0 INTRODUCTION

La Régie régionale de gestion des matières résiduelles de Portneuf (RRGMRP) souhaite agrandir son lieu d'enfouissement sanitaire (LES) localisé à Neuville afin de pouvoir continuer à subvenir aux besoins d'élimination des matières résiduelles de ces municipalités membres (23) et de tenir compte des besoins régionaux.

En effet, le lieu d'enfouissement sanitaire de Neuville sera complété dans moins de trois (3) ans. Depuis 2001, le tonnage annuel moyen des matières résiduelles qui y ont été enfouies est de 48 000 tonnes métriques. De plus, le lieu d'enfouissement sanitaire de Saint-Raymond, appartenant également à RRGMRP, sera complété en 2008. Ce dernier reçoit en moyenne 25 000 tonnes métriques de matières résiduelles par année. Les matières résiduelles qui y sont enfouies seront redirigées vers le site de Neuville. L'agrandissement du site de Neuville devient donc essentiel, afin de pouvoir continuer à offrir ce service à la population à court terme.

L'agrandissement projeté par la Régie est situé au Sud-Est du lieu d'enfouissement actuel, sur des terrains lui appartenant. La superficie totale du projet d'agrandissement sera de l'ordre de 30 hectares. Le volume utile total du futur lieu d'enfouissement technique (LET) sera d'environ 3 260 000 m³, ce qui permettrait d'avoir assez d'espace pour continuer à enfouir les matières résiduelles des municipalités membres de la régie pour les 37 prochaines années. Les arrivages annuels seraient de 75 000 tonnes métriques de matières résiduelles.

L'objet du présent mandat consiste à évaluer l'impact de l'agrandissement du *LES de Neuville* sur le transport, la circulation et la sécurité routière.

2.0 INVENTAIRE

Des relevés de circulation et des comptages ont été effectués au *LES de Neuville* et à celui de Saint-Raymond. Ces relevés comprenaient les éléments suivants :

- Les débits de circulation durant les heures d'ouverture;
- La classification du type de véhicules;
- La signalisation;
- La géométrie des carrefours;
- Les temps de pesée;
- Les files d'attente.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 2 Rév. : 00

2.1 DÉBITS DE CIRCULATION

Des comptages de circulation ont été effectués par BPR en mai 2007 durant les heures d'opérations aux deux sites d'enfouissement, soit celui de Neuville et de Saint-Raymond.

Site de Neuville

Comptage et classification des véhicules à l'intersection de la route 365 et de l'accès au *LES de Neuville*, entre 7h45 et 17h00, mardi le 8 mai 2006.

Site de Saint-Raymond

Comptage et classification des véhicules à l'intersection du chemin de Bourg-Louis et de l'accès au site de Saint-Raymond, entre 7h15 et 16h15, mercredi le 9 mai 2006.

2.2 AUTRES RELEVÉS

Les relevés de circulation comportaient également une classification du type de véhicules qui accèdent à chacun des deux sites durant les heures de comptage, une classification des véhicules circulant sur la route 365, des relevés de géométrie aux intersections, la variation du DJMA ainsi que le mode de fonctionnement et les heures d'opérations du *LES de Neuville* et du site de Saint-Raymond. De plus, pour les camions accédant au *LES de Neuville*, le temps requis pour la pesée a été chronométré pour chaque type de véhicule. L'inventaire a été complété par un relevé photographique des lieux.

3.0 LA ROUTE 365

Le *LES de Neuville* est localisé du côté Ouest de la route 365, à l'extrémité nord de la municipalité de Neuville au 1 304, chemin du Site. La route 365 est classée «régionale» dans la classification fonctionnelle du ministère des Transports du Québec. À son extrémité sud, la route 365 se raccorde à la route 138 qui est classée «nationale» par le MTQ. La route 365 se raccorde également à l'autoroute 40 qui relie notamment la région de Québec à celle de Montréal. À son extrémité Nord, la route 365 se prolonge jusqu'à Saint-Raymond.

Dans le secteur à l'étude, la route 365 a une emprise d'environ 20 m et une largeur de 12 m qui se répartie de la façon suivante :

- Largeur des voies de circulation : 3,5m X 2;
- Accotement pavé : 1,1m X 2;
- Accotement non-pavé : 1,4 m X 2.

Ces dimensions correspondent aux normes du ministère des Transports du Québec pour une route régionale.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 3 Rév. : 00

3.1 VARIATION DES DÉBITS DE CIRCULATION

La variation des débits de circulation sur la route 365 a été relevée par le ministère des Transports du Québec, au Nord de l'autoroute 40. Le tableau 3.1 illustre la variation du DJMA pour les années 2000, 2002 et 2004.

Tableau 3.1 – Variation des débits de circulation : route 365, au nord de l'autoroute 40

Année	DJMA (1)	Variation annuelle du DJMA
2004	7 400	3,0%
2002	7 000	1,5%
2000	6 800	N / A

: DJMA : Débit journalier moyen annuel

L'augmentation moyenne de débits de circulation sur la route 365 a été de 2,2% par année entre 2000 et 2004. Le DJMA-2007 est évalué à 7 700 véhicules/jour et le DJME-2007 à quelque 9 000 véhicules/jour.

3.2 CLASSIFICATION DE VÉHICULES SUR LA ROUTE 365

Une classification du type de véhicules circulant sur la route 365 a été effectuée mardi, le 12 juin 2007, au sud de l'accès au *LES de Neuville*. Les résultats sont les suivants :

Tableau 3.2 - Classification des véhicules sur la route 365

Automobile (Avec et sans remorque)	Motos	Camion 2 essieux	Camion 3 essieux	Camion 4 essieux (Une unité)	Camion 4 à 6 essieux (Deux ou 3 unités)	Autres (Autobus véhicules récréatifs)
84,4%	2,1%	2,7%	1,5%	0,9%	7,2 %	1,2%

Les automobiles représentent 84,4% des véhicules circulant sur la route 365, les camions 12,4%, les motos 2,1% et les autres véhicules 1,2%. Considérant que le DJMA estimé pour 2007 sur la route 365 est de 7 700 véhicules par jour, le nombre quotidien de camions de tous types sur la route 365 est évalué à 955 pour le total des deux directions.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 4 Rév. : 00

3.3 LIMITE DE VITESSE

La limite de vitesse affichée sur la route 365 est de 70 km/h dans le secteur de l'accès au *LES de Neuville*. Toutefois, cette limite passe à 90 km/h, 40 mètres plus au sud sur la route 365 et à 50 km/h à environ 1,4 km vers le Nord, dans la partie urbanisée de la ville de Pont-Rouge. Pour le site de Saint-Raymond, la limite de vitesse est de 80 km/h sur le chemin de Bourg-Louis.

3.4 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 365

Le ministère des Transports du Québec a amorcé une étude d'impact en 2003 en vue d'un éventuel contournement de l'agglomération de Pont-Rouge, suite au dépôt par le ministère, du Plan de transport de Portneuf en 2002. L'étude a depuis été arrêtée pour laisser place à d'autres priorités ministérielles et régionales. Il n'y a pas présentement d'échéancier précis pour la réalisation de l'étude. Par conséquent, l'année 2011 avancée dans l'étude d'opportunité du MTQ de 1993 comme date possible de réalisation du projet ne représente plus un échéancier réaliste compte tenu des nombreuses étapes à franchir (mettre à jour les données de circulation et de sécurité, compléter l'étude d'impact, possibilité d'une audience publique sur l'environnement, autorisations environnementales à obtenir, plans et devis et plans d'acquisition à réaliser, etc.). L'échéancier devra être revu en conséquence. Ce projet fait partie du Schéma d'aménagement de la MRC de Portneuf. En ce qui concerne la localisation des tracés, l'étude est demeurée à un stade très préliminaire.

4.0 MODE DE FONCTIONNEMENT DU LES DE NEUVILLE

4.1 HEURES D'OUVERTURES

L'entrée du *LES de Neuville* donne accès à trois fonctions : le site d'enfouissement, l'éco-centre qui permet à la population (résidents, entrepreneurs et commerçants) d'y déposer leurs rebuts ainsi qu'une sablière. Les heures d'ouvertures de ces différentes fonctions sont les suivantes :

- **Site du LES:** Du lundi au vendredi, de 7h30 à 16h00 en hiver et de 7h30 à 16h30 en été;
- **Éco-centre :** Du lundi au vendredi de 7h30 à 16h00 en hiver et de 7h30 à 16h30 en été;
Samedi : 8h00 à 11h00 en hiver et 8h00 à 16h00 en été;
- **Sablière :** Du lundi au vendredi, de 7h30 à 16h00 en hiver et de 7h30 à 16h30 en été.

D'avril à novembre, l'achalandage au site est deux fois plus important que durant les autres mois.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 5 Rév. : 00

4.2 TERRITOIRE DESSERVI

Le *LES de Neuville* dessert présentement dix-sept (17) municipalités, soit :

- Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier;
- Fossambault-sur-le-Lac;
- Shannon;
- Notre-Dame-de-Montauban;
- Cap-Santé;
- Deschambault-Grondines;
- Donnacona;
- Neuville;
- Pont-Rouge;
- Portneuf;
- Saint-Ubalde;
- Saint-Alban;
- Saint-Basile;
- Saint-Casimir;
- Saint-Gilbert;
- Saint-Marc-des-Carières;
- Saint-Thurbide.

Neuf (9) autres municipalités ou Territoires Non-Organisés (TNO) viendront s'ajouter au site de Neuville dans un an lorsque le site de Saint-Raymond sera plein. Le site de Neuville desservira à partir du milieu de 2008 l'ensemble de la MRC de Portneuf plus quatre (4) municipalités de la MRC de la Jacques-Cartier et une (1) municipalité de la MRC Mékinac, mais le centre de transfert des matières résiduelles de Saint-Raymond sera encore accessible aux résidents. Les neuf (9) nouvelles municipalités ou TNO qui s'ajouteront aux dix-sept (17) déjà desservies sont :

- Lac-Saint-Joseph;
- Lac-Blanc;
- Lac-Lapeyrère;
- Lac-Sergent;
- Linton;
- Rivière-à-Pierre;

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 6 Rév. : 00

- Sainte-Christine-d'Auvergne;
- Saint-Léonard-de-Portneuf;
- Saint-Raymond.

4.3 MODE DE FONCTIONNEMENT À LA PESÉE

La pesée desservant le site est localisée à environ 350 m. de la route 365. Le chemin du Site reliant la route 365 et la pesée a une largeur de 7,4 m et il est pavé entre la route 365 et la pesée. L'éloignement de la pesée par rapport à la route 365 fait en sorte que la route d'accès offre une longueur suffisante d'emmagasinement des camions en attente à la pesée évitant ainsi tout risque de refoulement jusqu'à la route 365. Une barrière bloque l'accès au site lorsque que celui-ci est fermé. La pesée est localisée à environ 10 m de la barrière. Les camions qui accèdent au *LES de Neuville* sont pesés, mais pas les véhicules automobiles ou les camions légers. Le mode de fonctionnement des camions à la pesée est le suivant :

- Les camions arrivent pleins à l'accès du *LES de Neuville*;
- Ils se dirigent vers la balance où ils restent en moyenne moins d'une minute : Si les camionneurs sont des habitués, ils ne débarquent pas du camion, sinon, ils entrent dans le bâtiment de service où on leur indique où aller décharger;
- Dès que le poids est noté, les camions repartent vers la zone d'enfouissement;
- À la sortie, les camions restent environ 2 minutes sur la balance, soit le temps requis pour que le chauffeur se rende au bureau, qu'il indique la provenance des déchets, qu'il signe la facture et qu'il retourne au camion. Ce sont souvent les mêmes chauffeurs et les mêmes camions qui viennent au site. Ainsi, seules les informations concernant la provenance des déchets, le poids net du camion et l'adresse sont requises, ce qui explique que cette opération s'effectue rapidement.

4.4 COMPTAGES DE CIRCULATION À L'INTERSECTION DE LA ROUTE 365 ET L'ACCÈS AU LES DE NEUVILLE

Des comptages de circulation d'une durée de 9,5 heures ont été effectués le 8 mai 2007 à l'intersection de la route 365 et de l'accès au *LES de Neuville*, soit de 7h30 à 17h00, ce qui correspond à la période d'ouverture du site plus une durée additionnelle de trente minutes de comptage après la fermeture du site afin de connaître les mouvements de sorties des travailleurs du site. Le détail de la compilation des débits par mouvement est présenté à l'annexe 1 pour l'heure de pointe du matin (figure 1), l'heure de pointe de fin d'après-midi (figure 2) et le total de la période de comptage (figure 3).

La période de pointe du matin se situe entre 7h30 et 8h30 et celle de fin d'après-midi entre 15h45 et 16h45. Les débits de circulation sur la route 365 en fin d'après-midi sont environ 30% plus élevés que ceux du matin. À l'accès au *LES de Neuville*, le relevé indique que 182 véhicules ont accédé au site durant

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 7 Rév. : 00

l'ensemble de la période de comptages et autant en sont ressortis. Le tableau 4.4 donne le résumé des débits de circulation au carrefour.

Tous les véhicules dénombrés lors des comptages se dirigeaient soit vers le lieu d'enfouissement, soit vers la sablière ou soit vers l'éco-centre. Aucune discrimination n'a été réalisée, mis à part le fait que la destination finale présumée des voitures (avec ou sans remorque) est l'éco-centre.

Tableau 4.4 - Débits de circulation : Intersection route 365 et accès au LES de Neuville

	Pointe du matin (7h30 à 8h30)	Pointe fin d'après-midi (15h45 à 16h45)	Total (7h30 à 16h45)
Route 365, total des deux directions	647	859	4 786
Accès <i>LES de Neuville</i> , deux directions	30	49	364
Accès <i>LES de Neuville</i> , véhicules entrants	18	22	182
Accès <i>LES de Neuville</i> , véhicules sortants	12	27	182

4.5 PROVENANCE DES VÉHICULES

La répartition des véhicules entrants ou sortants du site de Neuville qui a été observée le 8 mai dernier durant les comptages est la suivante :

- 62% des véhicules proviennent ou se destinent de l'approche Nord de la route 365;
- 38% des véhicules proviennent ou se destinent de l'approche Sud de la route 365.

Ce pourcentage varie légèrement en fonction des heures de la journée et peut aussi varier en fonction des jours de la semaine.

4.6 CLASSIFICATION DES VÉHICULES

La classification des véhicules a été réalisée le 8 mai dernier, entre 7h30 et 16h45, pour l'ensemble des véhicules entrants ou sortants du *LES de Neuville*. Les résultats sont présentés au tableau 4.6.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 8
			Rév. : 00

Tableau 4.6 – Classification des véhicules au LES de Neuville, 8 mai 2007

Automobile	Auto avec remorque	Camion 2 essieux	Camion 3 essieux	Camion 4 essieux	Semi-remorque	Camion de sable
137	141	4	49	6	26	3
37,5%	38,5%	1,1%	13,4%	1,6%	7,1%	0,8%

La clientèle du *LES de Neuville* est constituée principalement d'automobiles (76%) avec ou sans remorque, suivi des camions à trois (3) essieux, excluant les camions de sable. Selon les opérateurs du site, le nombre de camion accédant à la sablière via l'accès du site varie en fonction des contrats. Le 8 mai dernier, seuls trois (3) camions de sable ont été observés mais ce nombre peut augmenter jusqu'à cinquante (50) si l'entreprise a des contrats d'approvisionnement.

4.7 GÉOMÉTRIE DE L'INTERSECTION DE LA ROUTE 365 / ACCÈS DU LES DE NEUVILLE

La géométrie de l'intersection formée de la route 365 et du chemin d'accès au *LES de Neuville* est relativement simple puisqu'il n'y a qu'une seule voie de circulation par approche. Les voies de circulation sur la route 365 ont une largeur de 3,5 m par direction et celles de la route d'accès ont 3,75 m par direction.

Le croisement de la route 365 et du chemin d'accès au *LES de Neuville* est aménagé avec un angle d'environ 107 degrés. Il serait souhaitable que ce carrefour soit réaménagé à angle droit (90 degrés) compte tenu de la présence d'une courbe à environ 75 m à l'approche Nord de la 365. Cette courbe a un rayon d'environ 375 m ce qui est conforme à la norme pour une route avec une vitesse affichée de 70 km/h.

4.8 NIVEAUX DE SERVICE AU CARREFOUR

Les niveaux de service ont été calculés à l'intersection de la route 365 et de l'accès au *LES de Neuville*, pour les périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi, afin de déterminer la facilité avec laquelle les véhicules peuvent entrer ou sortir au site et de vérifier si l'intersection fonctionne dans des conditions adéquates. Ces calculs ont été effectués avec le logiciel HCS version 3.1B, qui tient compte de l'intensité de la circulation et du pourcentage de camions pour chaque mouvement. Les résultats indiquent que le carrefour fonctionne adéquatement avec un niveau de service B à la pointe du matin et de C en fin d'après-midi. Il n'y a donc pas de problèmes de capacité pour les véhicules traversant ce carrefour, même durant les périodes de pointe.

5.0 LE SITE DE SAINT-RAYMOND

Le site de Saint-Raymond est localisé au 590, chemin de Bourg-Louis, du côté Ouest. L'entrée du site donne accès à deux fonctions, soit le lieu d'enfouissement et le centre de transfert des matières résiduelles

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 9
			Rév. : 00

(résidents, entrepreneurs et commerçants). Il dessert neuf (9) municipalités ou territoires non-organisés (voir section 4.2). Le site sera plein au milieu de 2008. Les camions qui fréquentent le site de Saint-Raymond devront donc aller au site de Neuville situé à environ 18 km, à compter de cette date. Toutefois, les automobiles avec et sans remorque pourront continuer d'aller au site de Saint-Raymond. Les comptages effectués au site de Saint-Raymond ont ainsi pour objectif d'évaluer l'achalandage qui s'ajoutera à celui du site de Neuville à compter de la deuxième moitié de 2008.

Le site de Saint-Raymond est ouvert du mardi au samedi, de 8h00 à 16h45. Toutefois, le samedi, seules les automobiles sont acceptées et la balance est fermée.

5.1 COMPTAGES DE CIRCULATION À L'INTERSECTION DU CHEMIN DE BOURG-LOUIS / ACCÈS AU SITE

Des comptages de circulation d'une durée de 8,75 heures ont été effectués à l'intersection du chemin de Bourg-Louis et de l'accès au site de Saint-Raymond le 7 mai 2007, entre 8h00 et 16h45, soit durant la période d'ouverture du site. Les résultats sont présentés au tableau 5.2. Le détail de la compilation des débits par mouvement est montré à l'annexe 1 pour l'heure de pointe du matin (figure 4), l'heure de pointe de fin d'après-midi (figure 5) et pour le total de la période de comptages (figure 6).

La période de pointe du matin se situe entre 8h00 et 9h30 et celle de fin d'après-midi entre 15h30 et 16h30. Les débits de circulation sur le chemin de Bourg-Louis sont très faibles, soit moins de 700 véhicules durant l'ensemble de la période de comptages. Pour leur part, les débits à l'accès au site de Saint-Raymond sont également peu élevés, soit environ 200 véhicules par jour au total des deux directions. Le tableau 5.1 présente le résumé des débits de circulation observés au carrefour.

Tableau 5.1 - Débits de circulation : Intersection chemin de Bourg-Louis et site de Saint-Raymond

	Pointe du matin (8h00 à 9h00)	Pointe de fin d'après-midi (15h30 à 16h30)	Total (8h00 à 16h45)
Chemin de Bourg-Louis, total des deux directions	84	91	683
Accès site Saint-Raymond, deux directions	31	25	190
Accès site Saint-Raymond, véhicules entrants	19	14	98
Accès site Saint-Raymond véhicules sortants	12	11	92

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 10 Rév. : 00

Tous les véhicules dénombrés lors des comptages allaient soit au centre de transfert des matières résiduelles soit au lieu d'enfouissement. Aucune discrimination n'a été effectuée, mis à part le fait que la destination présumée des voitures (avec ou sans remorque) est le centre de transfert.

5.2 PROVENANCE DES VÉHICULES

La figure 6 de l'annexe 1 indique que, durant une journée type, 90% du trafic accédant au site de Saint-Raymond provient ou se dirige vers l'approche Nord du chemin de Bourg-Louis.

5.3 CLASSIFICATION DES VÉHICULES

Le tableau 5.3.1 résume la classification des véhicules entrants et sortants (total des deux directions) du site d'enfouissement de Saint-Raymond entre 8h00 et 16h45, jeudi le 10 mai 2007 pour six (6) types de véhicules.

Tableau 5.3.1 - Classification des véhicules au site de Saint-Raymond, 10 mai 2007

Automobile	Auto avec remorque	Camion 2 essieux	Camion 3 essieux	Camion 4 essieux	Semi-remorque	Total
96	51	0	31	4	8	190
50,5%	26,8%	0%	16,3%	2,1%	4,2%	100%

La clientèle du site de Saint-Raymond est constituée principalement d'automobiles (77%) avec ou sans remorque ce qui est semblable à la classification observée au *LES de Neuville*. Pour leur part, les camions à (3) trois essieux représentent 16,3% du total. Toutefois, la journée du comptage, il n'y avait pratiquement pas de camions à ordures puique, selon les opérateurs du site, le nombre de camions varie quotidiennement.

Les statistiques transmises par les responsables du site sur le nombre moyen de camions à ordures (total des deux directions) pour la semaine du 4 au 8 juin 2007 sont les suivantes :

Tableau 5.3.2 – Variation quotidienne du nombre de camions à ordures au site de Saint-Raymond, total des deux directions, semaine du 4 juin 2007

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Fermé	20	12	4	24

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 11 Rév. : 00

La fermeture du site de Saint-Raymond aux camions au milieu de 2008 devrait entraîner une augmentation de 63 camions par jour au site de Neuville, soit environ 31 camions par direction. L'évaluation de l'impact des camions à ordures à partir du tableau 5.3.2 suppose qu'en moyenne, 15 camions de ce type vont au site. Toutefois, pour fin de planification, le nombre de 20 camions a été retenu puisqu'il est plus significatif. La répartition du nombre de camions par catégories est la suivante, au total des deux directions, soit les véhicules entrants et sortants :

- 31 camions à trois essieux (excluant les camions à ordures);
- 20 camions à ordures (3 essieux);
- 4 camions à quatre essieux;
- 8 camions semi-remorques.

Les camions à ordures entrent dans la catégorie des véhicules à trois (3) essieux ce qui donne un total de 51 camions additionnels de cette classe, quatre (4) camions à quatre essieux et huit (8) camions semi-remorques. Tous ces camions se dirigeront vers Neuville à compter du milieu de 2008 et ils circuleront sur le réseau routier principalement entre 7h30 et 17h00, du mardi au vendredi.

6.0 IMPACTS DE L'AGRANDISSEMENT DU LES DE NEUVILLE

6.1 PRÉVISION D'ACHALANDAGE DE CAMIONS

Selon les tableaux 5.3.1 et 5.3.2, la fermeture aux camions du site de Saint-Raymond au milieu de 2008 se traduira par les augmentations quotidiennes suivantes (total des deux directions) sur la route 365 à proximité du *LES de Neuville* et sur le chemin d'accès au site :

- 31 camions à trois essieux (excluant les camions à ordures);
- 20 camions à ordures à trois essieux.;
- 4 camions à quatre essieux;
- 8 camions semi-remorques.

Prévision de camionnage avec fermeture du site de Saint-Raymond, sans aménagement de cellules

Le tableau 6.1.1 permet de comparer la situation actuelle et celle prévue au milieu de 2008 aux abords du site de Neuville et sur la route 365, lorsque le site de Saint-Raymond sera fermé aux camions. La fermeture du site de Saint-Raymond n'aura pas d'impact sur le nombre d'automobiles avec et sans remorque, accédant au *LES de Neuville* par la route 365 puisqu'ils continueront d'aller à Saint-Raymond, ni sur le nombre de camions à deux essieux ou sur les activités de la sablière.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 12 Rév. : 00

Tableau 6.1.1 - Comparaison du nombre de véhicules au LES de Neuville 2007- 2008, avec la fermeture du site de Saint-Raymond aux camions (total des deux directions)

	Automobile	Auto avec remorque	Camion 2 essieux	Camion 3 essieux	Camion 4 essieux	Semi-remorque	Camion de la sablière
Situation actuelle (2007)	137	141	4	49	6	26	3
Avec fermeture St-Raymond (2008)	137	141	4	100	10	34	3

Ces données sont similaires à celles du tableau de l'annexe 2 qui présente les hypothèses du nombre de camions pour l'exploitation du site entre 2009 et 2046 (colonne A – déchets et colonne B – recouvrement journalier) pour des arrivages annuels de 75 000 tonnes métriques de matières résiduelles et elles sont représentatives des années d'opération du futur LET où il n'y aura pas d'aménagement de cellules.

Prévision de camionnage avec aménagement de cellules seulement

Les prévisions du nombre de camions engendré par l'aménagement des cellules sont présentées aux colonnes D (déblais) et E (sable drainant) du tableau de l'annexe 2. Le tableau 6.1.2 résume l'augmentation additionnelle de camions provenant de ces activités pour la période 2009-2046. Soulignons que les activités d'aménagement des cellules ne se produisent qu'environ aux cinq ans et qu'elles s'effectuent avec des camions semi-remorques.

Tableau 6.1.2- Augmentation du nombre quotidien de camions semi-remorques au LES de Neuville 2009- 2046, pour les activités d'aménagement des cellules (total des deux directions)

Année	Nombre de camions <u>Déblais</u>	Nombre de camions <u>Sable drainant</u>	Nombre de camions <u>Total</u>
2009	40	10	50
2015	40	10	50
2020	40	10	50
2025	40	10	50
2029	40	10	50
2033	40	10	50
2037	40	10	50

L'augmentation quotidienne sur la route 365 et à l'accès au site sera ainsi de 50 camions semi-remorques additionnels (total des deux directions) pour les années où des cellules seront aménagées. Ces camions

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 13 Rév. : 00

feront plusieurs voyages de transport à l'intérieur du site de Neuville mais ils arriveront vides au site le matin et repartiront également vides en fin d'après-midi.

Prévisions de camionnage avec aménagement de cellules seulement

Le tableau 6.1.3 donne le nombre total de camions qui sera généré sur la route 365 et à l'accès au site par l'agrandissement du *LES de Neuville* durant les années les plus achalandées, soit celles où il y aura des activités d'aménagement des cellules, en tenant compte de la fermeture du site de Saint-Raymond aux camions.

Tableau 6.1.3 - Comparaison du nombre de véhicules au *LES de Neuville*, avec la fermeture du site de Saint-Raymond aux camions et l'aménagement de cellules (total des deux directions)

	Automobile	Auto avec remorque	Camion 2 essieux	Camion 3 essieux	Camion 4 essieux	Semi-remorque	Camion de la sablière
Situation actuelle (2007)	137	141	4	49	6	26	3
Avec fermeture St-Raymond (2008)	137	141	4	100	10	34	3
Avec aménagement de cellules*	137	141	4	<u>100</u>	<u>10</u>	<u>84</u>	3

* : Années 2009, 2015, 2020, 2025, 2029, 2033 et 2037, selon tableau 6.1.2

6.2 IMPACTS DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 365

Les principales caractéristiques de la circulation sur la route 365 se résument ainsi :

- DJMA 2007 (Estimé): 7 700 véhicules / jour;
- Taux d'accroissement de la circulation : 2,2% par année;
- Pourcentage de camions : 12,46%.

La fermeture du site de Saint-Raymond entraînera une augmentation quotidienne de camions sur la route 365, à l'approche du *LES de Neuville*. Le nombre de camions augmentera également les années où des cellules sont aménagées (une année sur cinq) Pour ces deux cas, les prévisions d'augmentation du camionnage sur la route 365 et à l'accès au site sont les suivantes :

- Année sans aménagement de cellules : **+ 63 camions par jour, total deux directions;**
- Année avec aménagement de cellules : **+ 113 camions par jour, total deux directions.**

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 14 Rév. : 00

Pour fin d'assignation des camions additionnels sur le réseau routier, il est supposé que ces véhicules arriveraient ou repartiraient principalement par l'approche Nord de la route 365 en raison de la localisation des municipalités desservies actuellement par le site de Saint-Raymond (section 4.2) qui sont situées au nord.

Les relevés indiquent qu'un total de 955 camions circule présentement sur la route 365 dans le secteur à l'étude, dont environ 575 entre 7h30 et 16h30, soit durant les heures d'ouvertures du *LES de Neuville*. Ainsi, l'ajout des 63 camions par jour, généré par la fermeture du site de Saint-Raymond, se traduira par une augmentation de 11% du nombre de camions sur la route 365 durant la période comprise entre 7h30 à 16h30 et une augmentation de moins de 1% du DJMA sur la route 365. Pour sa part, l'ajout des 113 camions qui est prévu durant les années d'aménagement de cellules représente un accroissement de 19,6% du pourcentage de camions entre 7h30 et 16h30 et 1,5% du DJMA de 2007.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue régionale et d'intensité faible est moyenne selon la grille d'évaluation des impacts. Toutefois, ce résultat n'est pas justifié dans les circonstances. Une augmentation quotidienne de la circulation de l'ordre de 1 à 1,5% du DJMA de 2007 ne peut engendrer un impact d'une telle importance sur l'achalandage de la route 365. Ainsi, étant donné la faiblesse de cette augmentation, l'appréciation globale de l'impact est revue et ce dernier est qualifié de faible.

Aucune mesure d'atténuation n'est prévue puisque l'augmentation quotidienne de la circulation sur la route 365 devrait se situer entre 1% et 1,5% du DJMA de 2007.

Synthèse de l'impact :

Augmentation de la circulation sur la route 365	
Source : Augmentation du nombre de camions sur la route 365.	
Valeur de la composante transport : Moyenne	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Régionale	
Durée : Longue	
Mesure d'atténuation :	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (impact résiduel) : Impact faible	

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 15 Rév. : 00

6.3 RISQUE D'ACCIDENTS SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER

L'augmentation du nombre de camions durant les phases d'exploitation et d'aménagement des cellules est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité routière. Toutefois, les risques sont surtout associés à la circulation à l'accès au site sur la route 365 (voir section 6.4) d'où proviendront les camions utilisant présentement le site de Saint-Raymond.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue régionale et d'intensité faible est moyenne selon la grille d'évaluation des impacts. Toutefois, ce résultat n'est pas justifié dans les circonstances. Une augmentation quotidienne de 63 à 113 camions sur l'ensemble du débit n'augmentera pas le risque d'accidents de façon significative pour que son impact soit jugé d'une telle importance.

Ainsi, étant donné la faiblesse de l'augmentation sur l'ensemble du débit, l'impact résiduel sur le risque d'accidents sur l'ensemble du réseau routier est qualifié de faible et aucune mesure d'atténuation n'est prévue.

Synthèse de l'impact :

Risque d'accidents sur l'ensemble du réseau	
Source : Augmentation du nombre de camions sur la route 365.	
Valeur de la composante transport : Moyenne	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Régionale	
Durée : Longue	
Mesure d'atténuation :	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (impact résiduel) : Impact faible	

6.4 RISQUE D'ACCIDENTS À L'ENTRÉE DU SITE

L'intersection de la route 365 et de l'accès au *LES de Neuville* n'est pas à angle droit (107 degrés), il y a également une courbe à l'approche nord de la route 365, à environ 75 m de l'accès et le nombre de camions accédant au site augmentera légèrement.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue locale et d'intensité faible est moyenne selon la grille d'évaluation des impacts.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 16 Rév. : 00

Compte tenu de l'augmentation prévue du camionnage à l'accès au site et de la présence d'une courbe sur la route 365, il faudrait réaménager cette intersection à angle droit. Le réaménagement proposé à l'annexe 3 (figure 7) permet d'avoir une intersection à 90 degrés ce qui améliore la sécurité au carrefour et augmente légèrement la distance entre la courbe de la route 365 et l'accès au site. Les correctifs proposés sur le chemin d'accès du *LES de Neuville* à l'intersection de la route 365 s'étendent sur une longueur d'environ 67 m.

Synthèse de l'impact :

Risque d'accidents à l'entrée du site	
Sources: Augmentation du nombre de camions sur la route 365 et à l'entrée au <i>LES de Neuville</i> .	
Valeur de la composante transport : Grande	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Locale	
Durée : Longue	
Mesure d'atténuation : Réaménager à angle droit l'intersection de la route 365 et de l'accès au <i>LES de Neuville</i> .	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (Impact résiduel): Impact faible	

6.5 IMPACTS SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Les activités de transports de matériaux durant les périodes d'aménagement des cellules auront un impact faible sur les infrastructures routières puisque ce matériel proviendra en bonne partie du terrain même où est situé le futur *LET*. Toutefois, le transport par camion lié à l'exploitation du site risque d'endommager le réseau routier.

La plupart des camions de matières résiduelles additionnels qui iront au *LES* dans un premier temps puis au futur *LET* par la suite sont ceux qui vont présentement au site de Saint-Raymond, ce qui implique que l'étendue de l'impact est qualifiée de régionale. Pour leur part, les camions servant à l'aménagement de cellules qui représentent 50 aller-retour par jour (véhicules entrant et sortant) ne seront pas chargés pour la plupart lorsqu'ils arriveront et partiront du site, ce qui réduira leur impact sur les infrastructures routières.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue régionale et d'intensité faible est moyenne selon la grille d'évaluation des impacts.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 17 Rév. : 00

L'impact résiduel est toutefois jugé négligeable en raison de la faible augmentation de l'achalandage sur le réseau routier et du respect des normes et règlements relatifs à la charge des camions ce qui implique qu'aucune mesure d'atténuation spécifique n'est prévue.

Synthèse de l'impact :

Détérioration des infrastructures routières	
Sources : Légère augmentation du nombre de camions sur la route 365.	
Valeur de la composante transport : Moyenne	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Régionale	
Durée : Longue	
Mesure d'atténuation : Respect des normes et règlements relatifs à la charge des camions.	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (Impact résiduel) : Impact faible	

6.6 IMPACTS SUR LA VITESSE

L'accès au *LES de Neuville* est localisé à 40 m au nord de l'endroit où la vitesse affichée passe de 90 à 70 km/h sur la route 365. Les observations effectuées durant les comptages indiquent qu'à l'occasion, les camions qui sortent du site pour effectuer un virage à gauche vers la route 365, direction Nord, sont en conflit avec les véhicules circulants sur la route 365 en direction Nord. L'accroissement du nombre de camions sortants du *LES de Neuville* suite à l'agrandissement prévue en 2008 fera augmenter le risque potentiel d'accidents, ainsi que l'aménagement des cellules qui entraînera une augmentation quotidienne d'environ 25 camions par direction à tous les cinq ans. De plus, de nouveaux bâtiments ont été construits aux cours des dernières années, en bordure de la route 365, modifiant ainsi le caractère de ce tronçon.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue locale et d'intensité faible est moyenne selon la grille d'évaluation.

Il y aurait lieu que le ministère des Transports évalue la possibilité de déplacer vers le sud le début de la zone du 90 km/h.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 18 Rév. : 00

Synthèse de l'impact :

Limite de vitesse sur la route 365	
Sources : Conflit potentiel entre la limite de vitesse de 90 km/h du côté sud de la route 365 et les manœuvres des camions sortants du <i>LES de Neuville</i> .	
Valeur de la composante transport : Grande	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Locale	
Durée : Longue	
Mesure d'atténuation : Réévaluation par le MTQ de la localisation du début de la zone à 90 km/h du côté sud de la route 365.	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (Impact résiduel): Impact faible	

6.7 ÉMISSIONS DE GAZ ET DE POUSSIÈRES ET LES DÉBRIS

Durant la construction, la qualité de l'air est susceptible d'être altérée par l'émission de poussière et de gaz d'échappement sur le *LES de Neuville* et sur les voies de circulation à proximité. Durant l'exploitation, la qualité de l'air sur le site du *LES* et sur le réseau routier de la région pourra être affectée par l'émission de poussière et de gaz d'échappement issus des opérations d'enfouissement quotidiennes et de la circulation des camions de matières résiduelles. Toutefois, le chemin d'accès entre la route 365 et la pesée a une longueur de 350 m. et il est pavé ce qui minimise le risque d'émission de poussière.

L'importance absolue de cet impact potentiel de longue durée, d'étendue locale, d'intensité faible est moyen selon la grille d'évaluation des impacts.

Plusieurs mesures d'atténuation seront mises en place, si nécessaire, afin de minimiser l'impact de ces activités. Parmi celles-ci, on compte l'application d'abat poussière ou d'eau sur les chemins, l'utilisation de véhicules en bon état de marche et l'utilisation de bâches durant le transport des matériaux granulaires.

Pour sa part, la salubrité du milieu environnant pourrait être affectée par la présence de matières résiduelles (papier et sacs de plastiques) qui s'échappent des camions lors de leur transport jusqu'au site. Pour corriger cette situation potentielle, des collectes de ces rebuts seront effectuées, au besoin, aux environs du site par les employés du site. Ainsi, l'impact est jugé faible sur le site et sur le réseau routier de la région.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Août 2007	Page : 19 Rév. : 00

Synthèse de l'impact :

Altération de la qualité de l'air et de la salubrité	
Sources : Émission de gaz, de poussières et de débris.	
Valeur de la composante transport : moyen	
Intensité : Faible	Importance absolue : Impact moyen
Étendue : Locale	
Durée : Longue	
Mesures d'atténuation :	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Application d'abat poussière ou d'eau sur les chemins; ▪ Utilisation de véhicules en bon état ; ▪ Utilisation d'une bâche durant le transport pour tous les camions non fermés; ▪ Cueillette, au besoin, des déchets volants aux environ du site. 	
Appréciation globale après application des mesures d'atténuation (Impact résiduel): Impact faible	

6.8 RÉSUMÉ DES IMPACTS

Le tableau 6.8 présente le résumé des impacts sur le transport et la circulation de l'agrandissement du *LES de Neuville* pour les éléments suivants:

- *Impacts sur la circulation sur la route 365;*
- *Risque d'accidents sur l'ensemble du réseau routier;*
- *Risque d'accidents à l'entrée du site;*
- *Impacts sur les infrastructures routières;*
- *Impacts sur la vitesse;*
- *Émissions de gaz et de poussières et les débris.*

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation		Projet n° : 58465M137	
	Rapport final		Date : Juillet 2007	Page : 20
			Rév. : 00	

Tableau 6.8 – Résumé des impacts sur le transport et la circulation

	SITUATION ACTUELLE	AVEC AGRANDISSEMENT DU SITE	IMPACT	MESURE D'ATTÉNUATION
IMPACT DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 365	Le DJMA de 2007 sur la route 365 est de 7 700 véhicules par jour dont 955 camions. Entre 7h30 et 16h30, on dénombre 575 camions.	Augmentation quotidienne de 63 à 113 camions (total 2 directions) sur la route 365.	Impact faible sur l'achalandage de la route 365 : augmentation de 1 à 1,5% du DJMA.	Aucune mesure d'atténuation n'est prévue.
RISQUE D'ACCIDENTS SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER	Le DJMA de 2007 sur la route 365 est de 7 700 véhicules par jour dont 955 camions. Entre 7h30 et 16h30, on dénombre 575 camions.	Augmentation quotidienne de 63 à 113 camions (total 2 directions) sur la route 365.	Peu d'impacts sur le risque d'accidents en raison de la faible augmentation du camionnage suite à l'agrandissement du <i>LES</i> .	Aucune mesure d'atténuation n'est prévue.
RISQUE D'ACCIDENTS À L'ENTRÉE DU SITE	L'intersection de la route 365 et de l'accès au site <i>LES de Neuville</i> n'est pas à angle droit et il y a une courbe à l'approche nord de la route 365, à environ 75 m de l'accès au <i>LES</i> .	Augmentation quotidienne de 63 à 113 camions (total 2 directions) sur la route 365.	Risque potentiel plus élevé d'accidents à l'intersection de la route 365 et de l'accès au site <i>LES de Neuville</i> .	Réaménager à angle droit (90°) l'intersection de la route 365 et de l'accès au site <i>LES de Neuville</i> .
DÉTÉRIORATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	L'état des infrastructures de la route 365 est adéquat.	Augmentation quotidienne de 63 à 113 camions (total 2 directions) sur la route 365.	Peu d'impacts sur le risque de détérioration des infrastructures routières dû à la faible augmentation prévue du nombre de camions suite à l'agrandissement du <i>LES</i> .	Le respect des normes et règlements relatifs à la charge des camions permettront de minimiser les impacts sur les infrastructures routières.
IMPACTS SUR LA VITESSE	L'accès au site est localisé à 40 m au nord de l'endroit où la limite de vitesse passe de 90 à 70 km/h sur la route 365.	Augmentation quotidienne de 63 à 113 camions (total 2 directions) sur la route 365.	Augmentation du risque potentiel d'accidents à l'intersection de la route 365 et de l'accès au <i>LES de Neuville</i> .	Demander au ministère des Transports du Québec de réévaluer la localisation du début de la zone de 90 km/h du côté sud de la 365.
ÉMISSIONS DE GAZ ET DE POUSSIÈRES ET LES DÉBRIS	Les déplacements des camions engendrés par les activités du <i>LES</i> peuvent entraîner des émissions de gaz, de poussières et de débris.	L'accroissement du nombre de camions pourrait faire augmenter les émissions de gaz, de poussières et de débris.	Légère diminution de la qualité de l'air et de la salubrité : Émissions supplémentaires de poussière et de gaz d'échappement et de débris volants.	Application d'abat poussières; Utilisation de véhicules en bon état; Utilisation d'une bâche; Cueillette des déchets volants près du site.

LES de Neuville	Étude d'impact sur le transport et la circulation Rapport final	Projet n° : 58465M137	
		Date : Juillet 2007	Page : 21 Rév. : 00

7.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'agrandissement du *LES de Neuville* aura peu d'impact sur les conditions de déplacement sur la route 365. L'augmentation du nombre de camions, engendrée par cet agrandissement, est estimée à environ 63 camions pour les années où il n'y a pas d'aménagements de cellules et à 113 lorsqu'il y en a, soit un accroissement de 1% du DJMA de la route 365 et une augmentation de 11% du nombre de camions circulant entre 7h30 et 16h30. Le niveau de service de l'intersection formée par la route 365 et l'accès au site est adéquat et le carrefour offre de bonnes conditions de circulation, même avec l'ajout des camions qui proviendront du site de Saint-Raymond. Pour sa part, la géométrie de la route 365 dans ce secteur correspond aux normes du MTQ. Finalement, la localisation de la pesée qui est située à 350 m de la route 365 permet un emmagasinement amplement suffisant pour éviter tout risque de refoulement, sur la route 365, de camions en attente à la pesée.

La principale lacune concerne l'aménagement de l'intersection de la route 365 et de l'accès au site d'enfouissement qui n'est pas à angle droit. Il est ainsi proposé d'apporter des correctifs mineurs afin d'aménager l'intersection à 90 degrés pour améliorer la sécurité au carrefour. Il est également proposé de demander au ministère des Transports du Québec d'évaluer la possibilité de déplacer le début de la limite de vitesse à 70 km/h vers le sud afin de faciliter le virage à gauche pour les camions sortants du site d'enfouissement.

Sur la route 365, la légère hausse du nombre de camions aura des impacts faibles sur les achalandages de la route, la sécurité des déplacements et la charge sur les infrastructures routières. Des mesures sont proposées pour minimiser l'impact du projet sur les émissions de gaz, de poussières et de débris.

ANNEXE 1

DÉBITS DE CIRCULATION

**Heures de pointe du matin, de fin d'après-midi
et total de la période de comptage**

- *ROUTE 365 / ACCÈS LES DE NEUVILLE;*
- *CHEMIN DE BOURG-LOUIS / ACCÈS SITE SAINT-RAYMOND.*

FIGURE 1
DÉBITS DE CIRCULATION - POINTE DU MATIN
(7h30 à 8h30)

ROUTE 365 / ACCÈS LES NEUVILLE

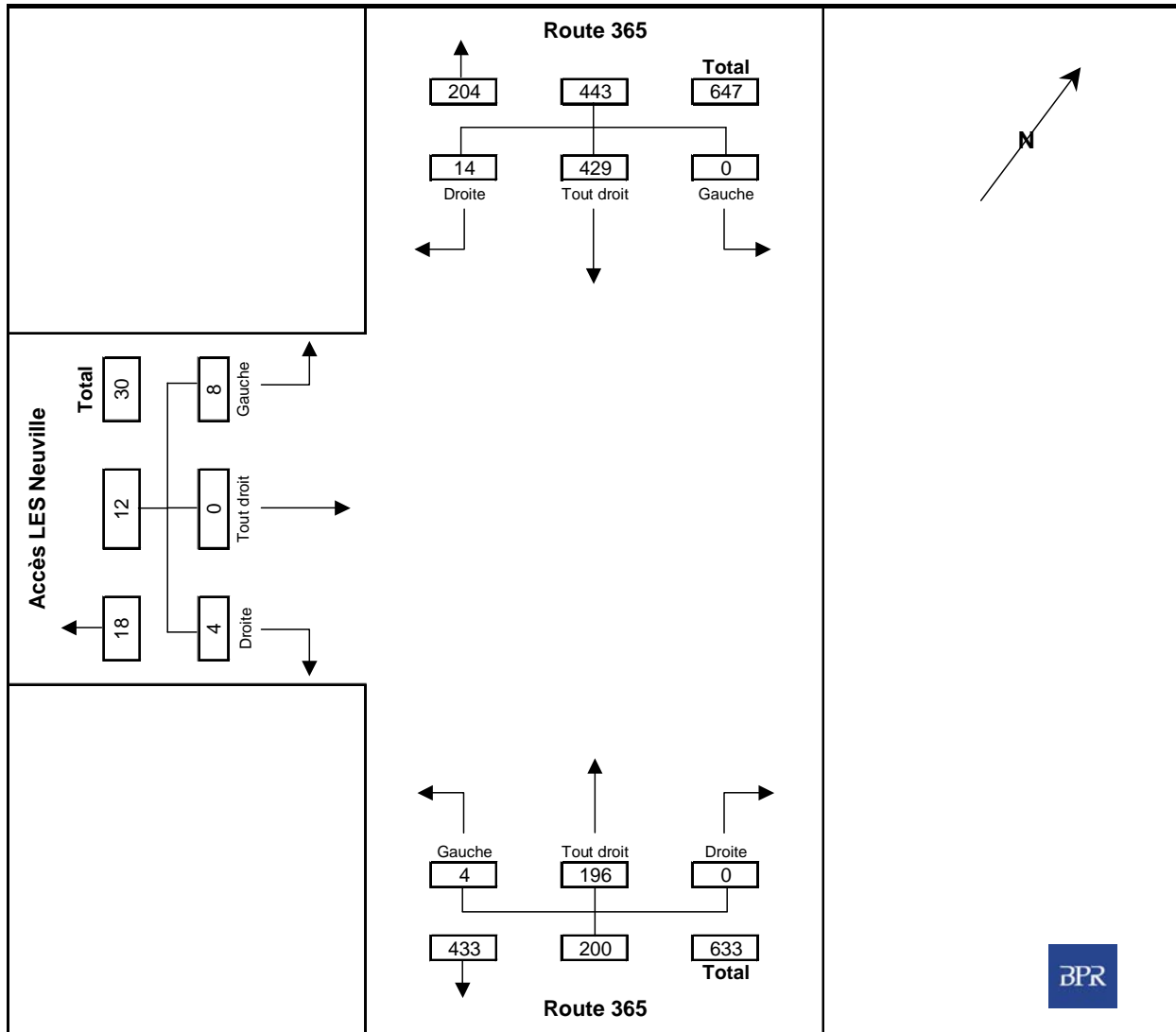


FIGURE 2
DÉBITS DE CIRCULATION - POINTE DE FIN D'APRÈS-MIDI
(15h45 à 16h45)

ROUTE 365 / ACCÈS LES NEUVILLE

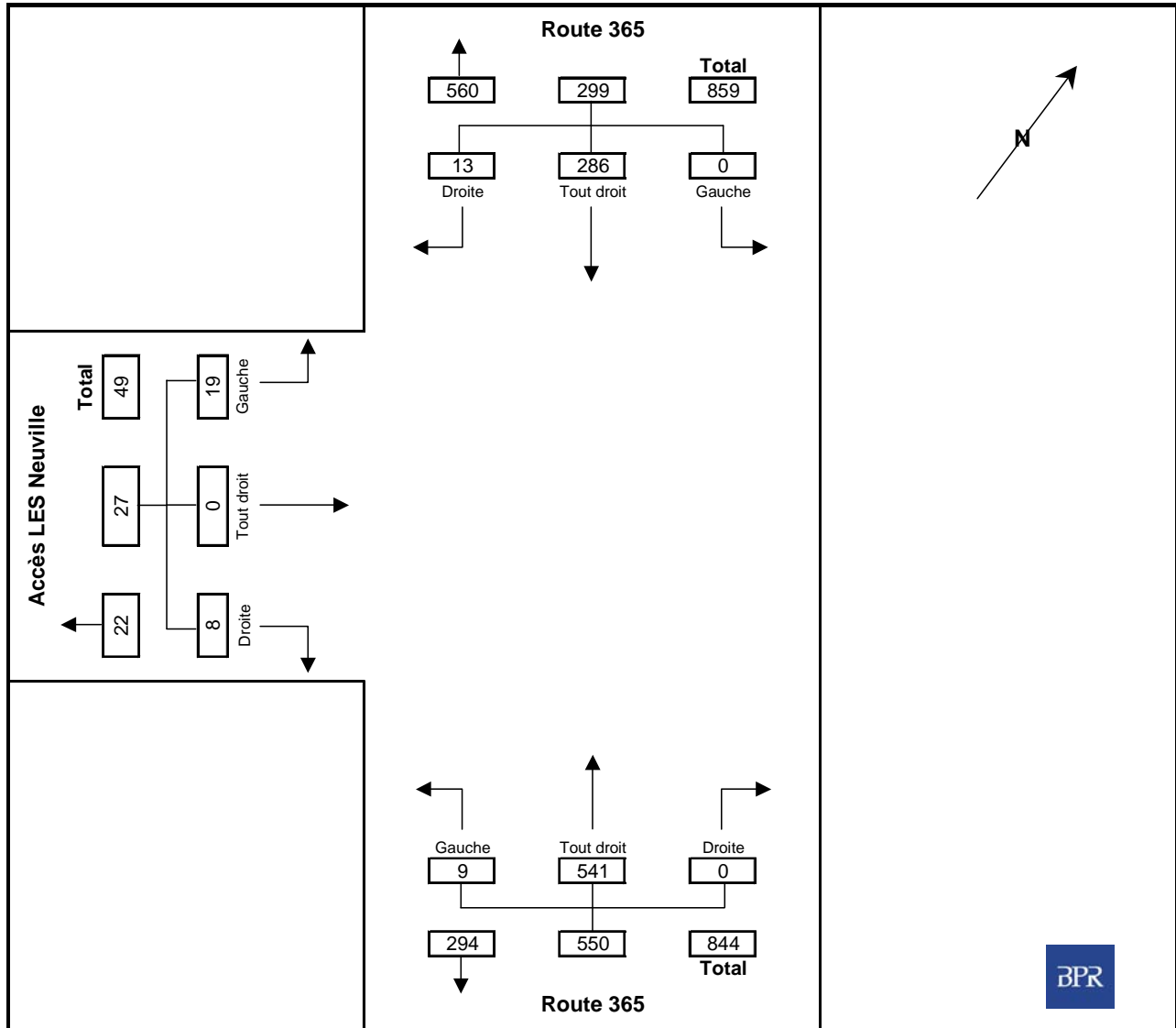


FIGURE 3
DÉBITS DE CIRCULATION - TOTAL DE 7H30 À 16H45

ROUTE 365 / ACCÈS LES NEUVILLE

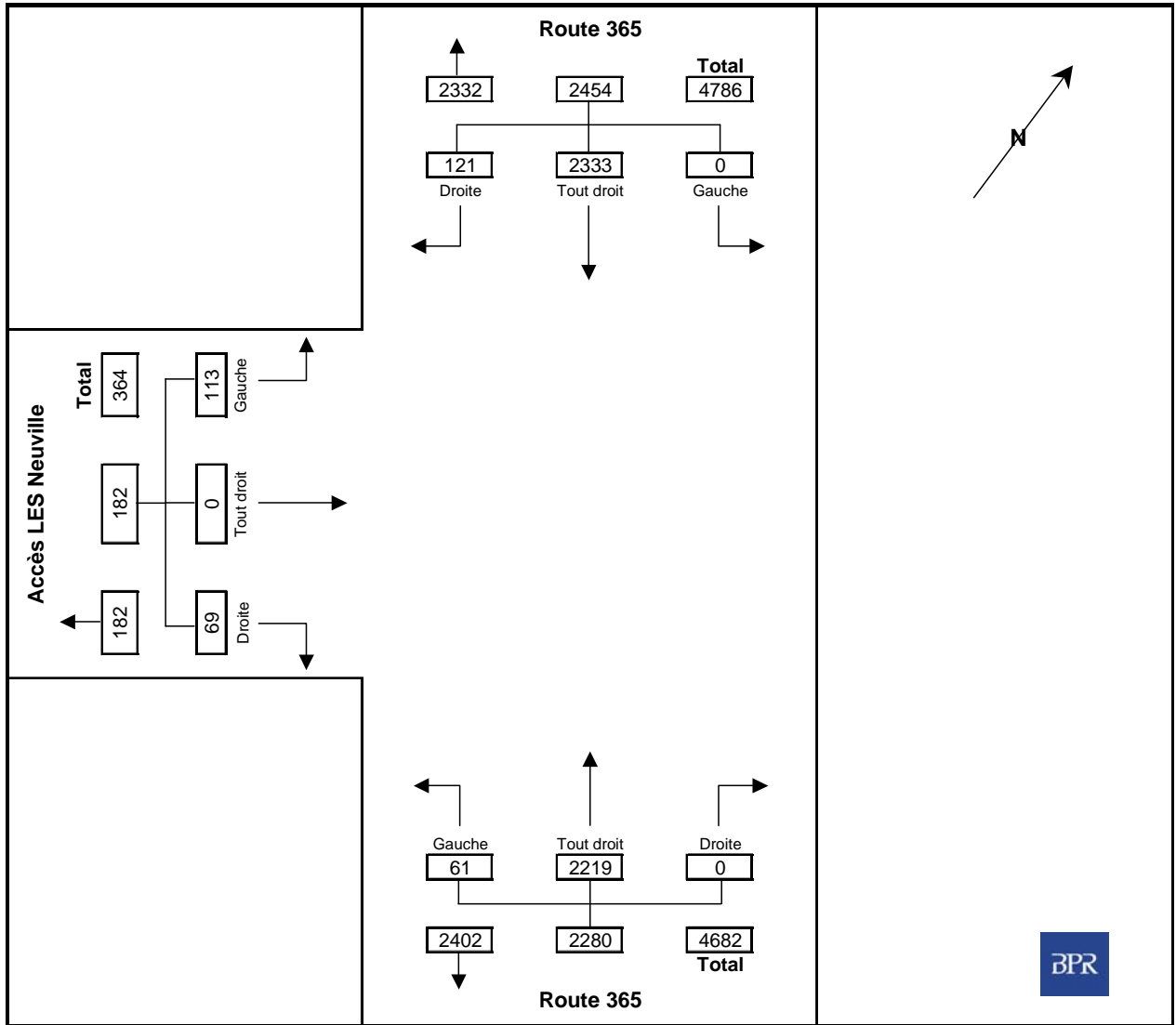


FIGURE 4
DÉBITS DE CIRCULATION - TOTAL DE 8H00 À 9h00

CHEMIN BOURG-LOUIS / ACCÈS SITE SAINT-RAYMOND

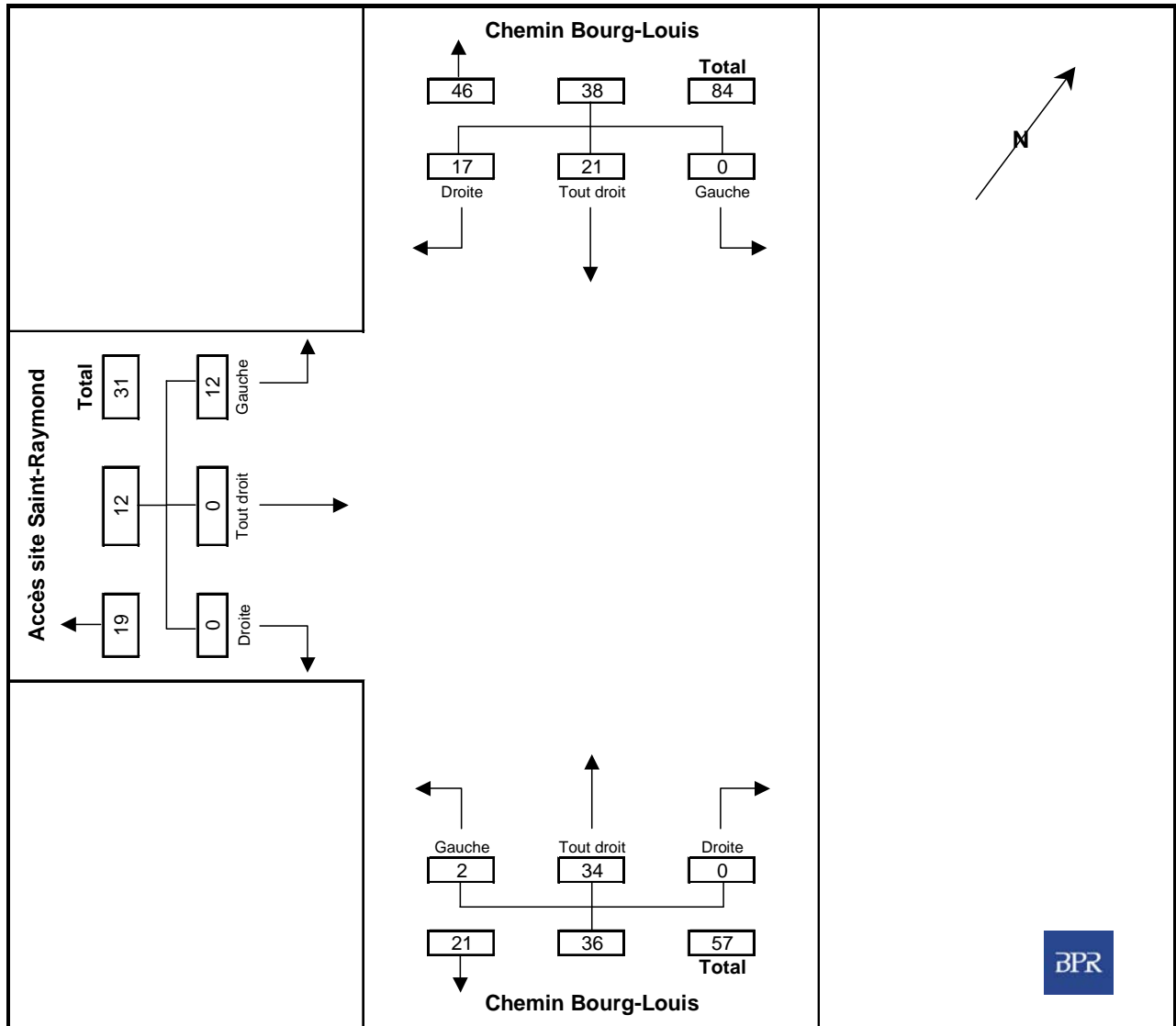


FIGURE 5
DÉBITS DE CIRCULATION - TOTAL DE 15H30 À 16h30

CHEMIN BOURG-LOUIS / ACCÈS SITE SAINT-RAYMOND

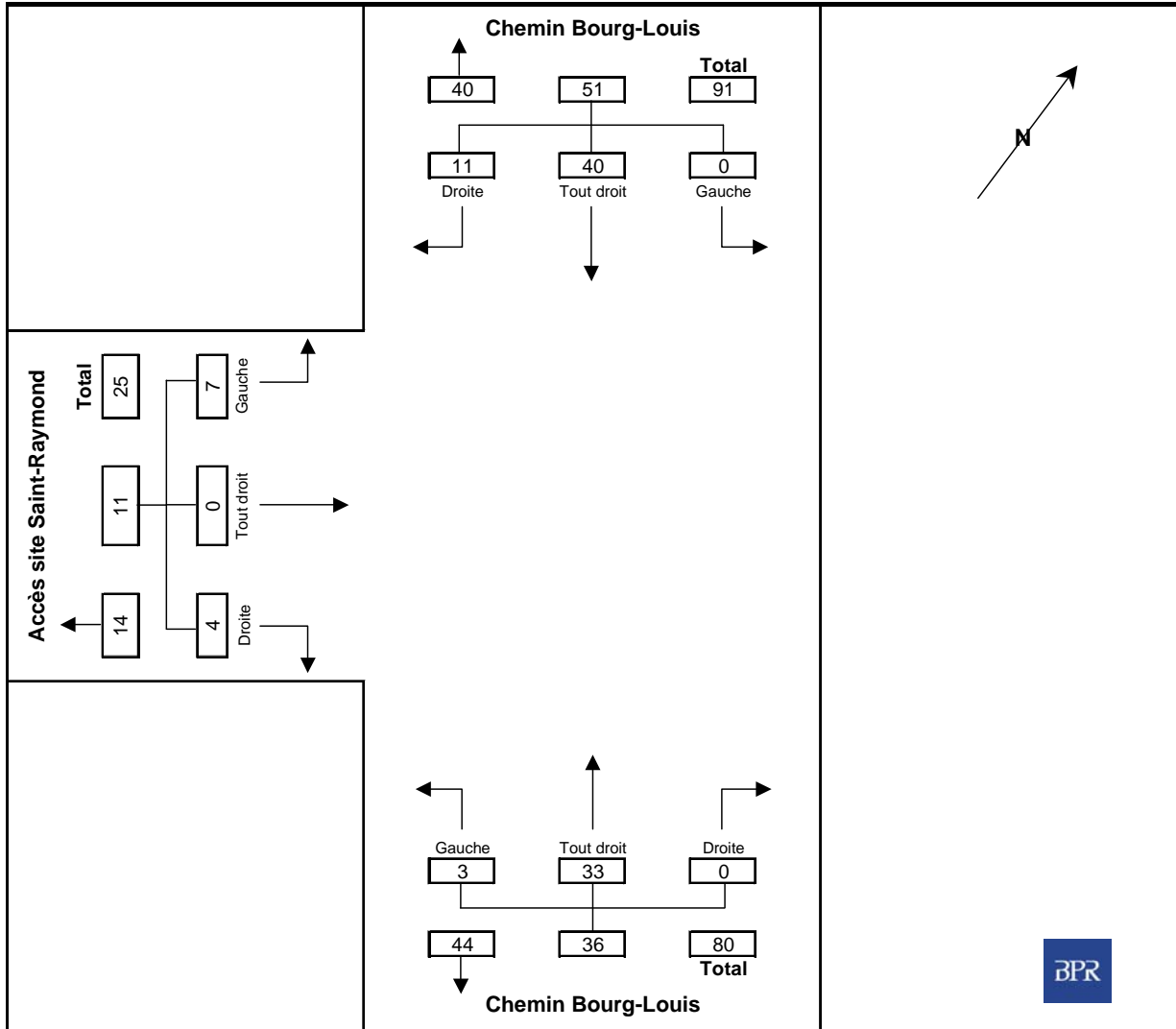
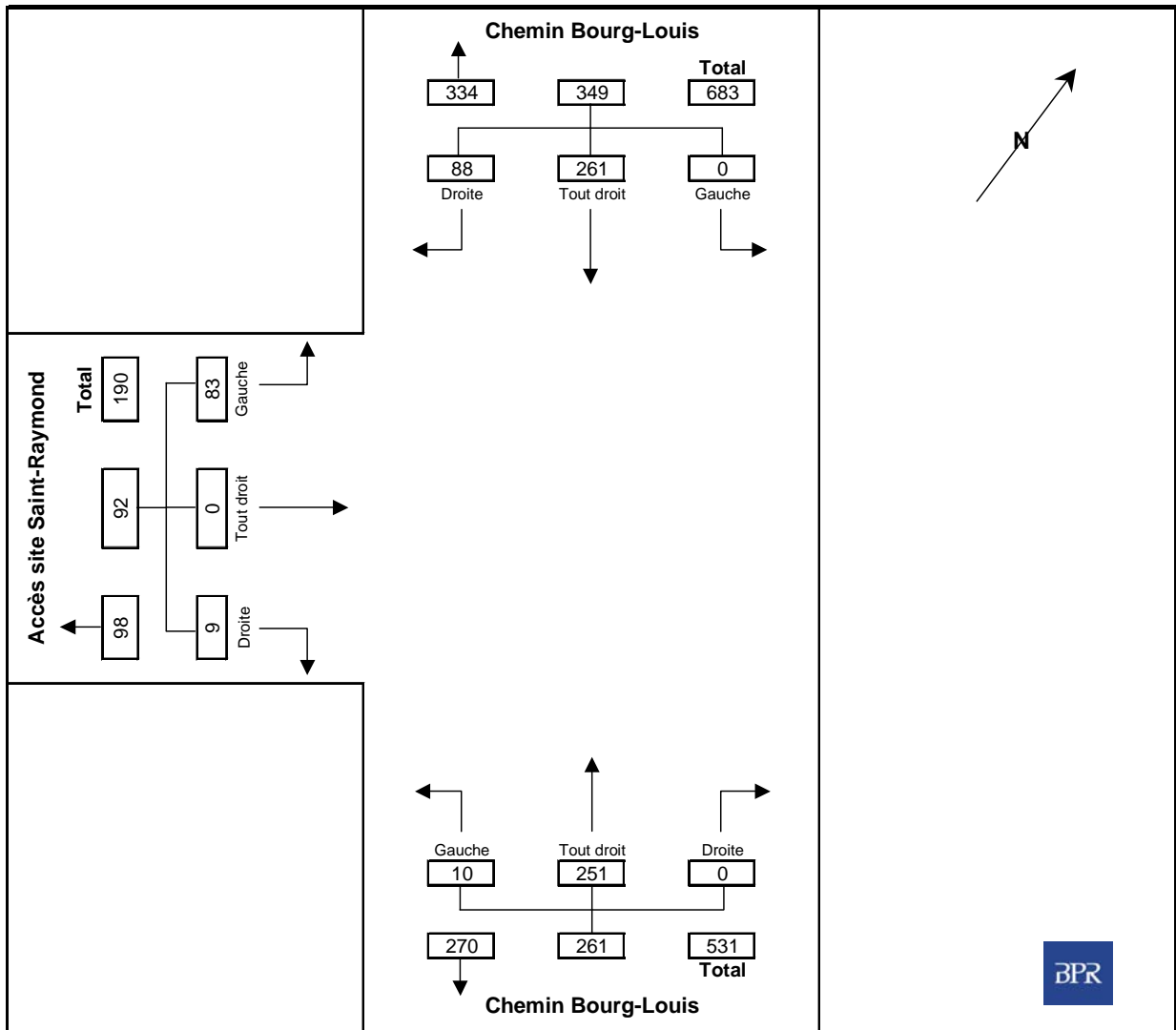


FIGURE 6
DÉBITS DE CIRCULATION - TOTAL DE 8H00 À 16H45

CHEMIN BOURG-LOUIS / ACCÈS SITE SAINT-RAYMOND



ANNEXE 2

**Prévision du nombre de camions pour l'exploitation du *LES de Neuville*
et l'aménagement des cellules d'enfouissement 2009- 2046**

Agrandissement du LES de Neuville
Hypothèse du nombre de camions pour l'exploitation du site et l'aménagement des cellules d'enfouissement

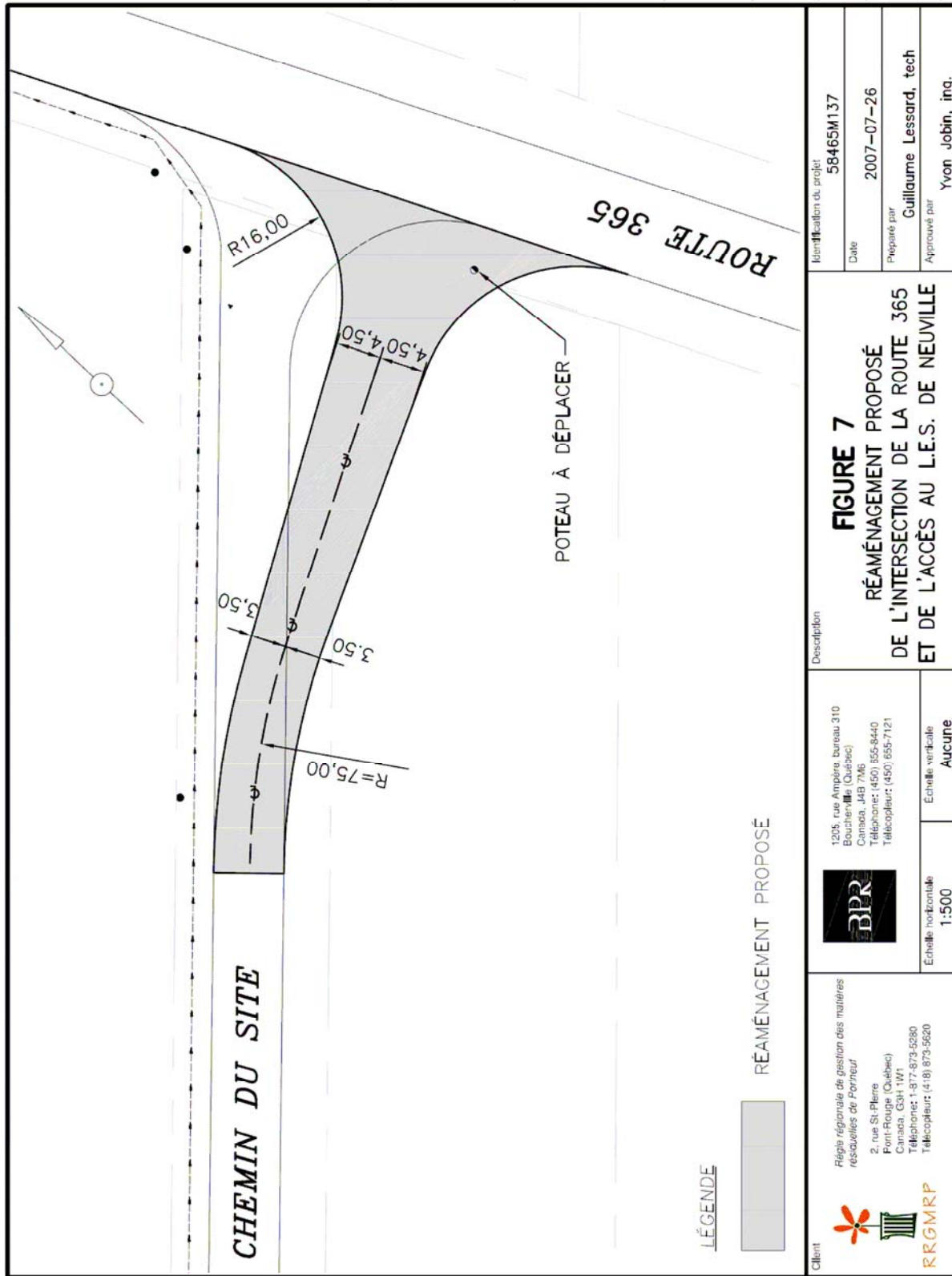
Année de référence	Exploitation (260 jours/an)										Aménagement des cellules(*) (**)				TOTAL du nombre de camions pendant l'aménagement des cellules (*) (C+ D ou E)	
	Tonnage enfou		DÉCHETS (A)		RECOUVREMENT JOURNALIER (B)		EXPLOITATION (EXCLUANT AMÉNAGEMENT DES CELLULES) (A) + (B)		Aménagement des cellules		DÉBLAIS (*) (D)		SABLE DRAINANT (E)			
	Recouvrement journalier		12 t.m. / cam. (10 roues/ 12 roues)		32 t.m. / cam. (semi-remorque)		(C)		Déblais (t.m.)		Sable drainant (t.m.)		32 t.m. / cam. (camion semi-remorque)			Temps de construction pour sable drainant par jour
	(t.m.)	(t.m.)	par année	par jour	par année	par jour	par année	par jour	Total/année	Total/jour	(t.m.)	(t.m.)	Temps de construction pour déblais par jour	par jour		
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255 000	42 500	30	20	14	5	26
2010	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2011	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2012	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2013	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2014	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2015	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	178 000	30 000	20	20	10	5	51
2016	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2017	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2018	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2019	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	180 000	30 000	20	20	10	5	51
2020	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2021	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2022	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2023	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2024	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2025	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	181 000	30 000	20	20	10	5	51
2026	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2027	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2028	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2029	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	182 000	31 000	20	20	10	5	51
2030	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2031	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2032	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2033	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	188 000	28 000	20	20	10	5	51
2034	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2035	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2036	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	153 000	25 400	20	20	10	5	51
2037	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2038	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2039	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2040	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2041	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2042	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2043	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2044	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2045	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0
2046	75 000	17 250	6 250	24	539	2	6789	26	6789	0	0	0	0	0	0	0

* L'apport des matériaux de construction des cellules ne se fait pas simultanément, mais de façon successive avec un intervalle d'un plus un mois entre les remblais et le sable drainant.
 ** L'augmentation de la superficie d'une cellule n'augmentera pas le nombre de camions par jour mais va plutôt prolonger la période d'apport du matériel.

ANNEXE 3


**Réaménagement proposé de l'intersection de la route 365
et de l'accès au *LES de Neuville***

(Figure 7)



Identification du projet	58465M137
Date	2007-07-26
Préparé par	Guillaume Lessard, tech
Approuvé par	Yvon Jobin, ing.

FIGURE 7
RÉAMÉNAGEMENT PROPOSÉ
DE L'INTERSECTION DE LA ROUTE 365
ET DE L'ACCÈS AU L.E.S. DE NEUVILLE

 1205, rue Ampleure bureau 310 Boucherville (Québec) Canada, J4B 7M6 Téléphone: (450) 855-8440 Télécopieur: (450) 855-7121	Echelle horizontale 1:500	Echelle verticale Aucune
	Description	

 Régie régionale de gestion des matières résiduelles de Pointe 2, rue St-Pierre Front Royal (Québec) Canada, G3H 1W1 Téléphone: 1-877-873-6380 Télécopieur: (418) 873-5620	Client
--	--------