

Projet d'établissement du lieu d'enfouissement technique de Danford Lake situé à Alleyn-et- Cawood

Réponses aux questions du Bureau d'audience publique sur l'environnement

Notre référence : CCHZ-001

Par

Teknika HBA inc.

170, rue Deveault, bureau 100
Gatineau (Québec) J8Z 1S6
Téléphone : 819 778-1770
Télécopieur : 819 778-6302
www.teknika-hba.com

JUIN 2007

À la suite de la première partie de l'audience publique portant sur le projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement technique à Danford Lake (Alleyn-et-Cawood), la commission du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) chargée de l'étude du dossier, a transmis des demandes d'information le 29 mai 2007. Le présent document répond à ces demandes d'information. De plus, les documents demandés au cours de la première partie de l'audience publique et, qui sont également joints à la présente, sont les suivants :

- 1) Étude traitant de l'effet des déchets et la chaîne alimentaire : « Stockage des déchets et santé publique » (voir annexe A).
- 2) La fréquentation en canot de la rivière Picanoc (voir en annexe B).
- 3) Une carte montrant l'emplacement du LET ainsi que les chalets, camps, etc. sur le bord de la rivière Picanoc, la position de l'émissaire et les périmètres de 2 et 4 km autour du lieu d'enfouissement (voir en annexe C).
- 4) La répartition horaire, avec et sans le LET, de la circulation des camions pour une période débutant 1 h avant l'ouverture du LET et se terminant 1 h après la fermeture (voir en annexe D).

Les pages qui suivent contiennent les réponses aux demandes d'information du 29 mai 2007.

- 1- Question 1 - Dans l'étude d'impact, il est conclu que « les impacts résiduels associés au projet d'établissement du LET seront négligeables à faibles » (PR3.1, p. 280).

**L'analyse tient-elle compte de la présence du projet domiciliaire Lac Miljour Estate (<http://www.lacmiljourestates.com>)? Expliquer comment ?
(Ce développement n'est pas mentionné dans l'étude d'impact)**

L'analyse environnementale réalisée n'a pas tenu compte spécifiquement du projet *Lac Miljour Estate* car celui-ci est entièrement localisé à l'extérieur de la zone d'étude. Cette zone d'étude comprend tout le territoire situé à l'intérieur d'un rayon de 2 km autour de la limite de propriété, telle qu'elle apparaît à la figure 3.1 du rapport d'étude d'impact (PR3.1, p. 41). Dans les faits, le projet *Lac Miljour Estate* est situé à plus de 2,7 km de l'emplacement projeté du LET et est séparé de ce dernier par un axe de colline le rendant invisible depuis la route 301.

Selon les renseignements disponibles sur le site Internet du promoteur de ce projet (<http://www.lacmiljourestates.com>, consulté en date du 6 juin 2007), la plupart des lots de villégiatures mis en vente sont localisés dans un secteur forestier au sud de la route 301, à l'exception d'une quarantaine de lots situés de part et d'autre de la route 301. Les impacts appréhendés pour les résidences qui seront éventuellement construites le long de la route 301 sont les mêmes que ce qui a été évalué pour les autres résidences déjà présentes le long de la route 301. Il s'agit essentiellement des impacts de la circulation, de la sécurité routière et du bruit. Ces impacts ont été évalués et discutés au chapitre 6 du document PR3.1 et les conclusions auxquelles nous sommes arrivés demeurent identiques, que l'on prenne en compte ou non la présence de ces futures résidences le long de la route 301.

- 2- La commission demande au promoteur de lui déposer les comptes rendus des séances de consultation tenues sur le projet de LET, dont les avis de convocation se trouvent à l'annexe A du document PR5.1 et qui avaient été demandés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (PR5.1, p.2).

Aucun compte rendu n'a été réalisé à la suite de la tenue des séances de consultation, mais des cassettes d'enregistrement de la journée du 29 octobre 2005 sont disponibles.

- 3- Quels engagements avez-vous pris envers la municipalité d'Alleyn-et-Cawood sur le plan de l'emploi, du revenu, de l'amélioration des infrastructures ou autre? Ces engagements ont-ils été mis par écrit? Si oui, pourriez-vous les décrire.

Il y a un protocole d'entente signé entre la municipalité d'Alleyn-et-Cawood et LDC qui stipule que LDC remettra 2,00 \$ à la municipalité pour chaque tonne de matières résiduelles enfouies. Il y a un deuxième protocole d'entente qui se négocie présentement. Cette deuxième entente traite de politique d'embauche qui favorise les résidents de la municipalité et de l'amélioration des infrastructures. Étant donné que la municipalité n'a pas encore accepté l'offre de LDC, nous considérons l'offre comme étant confidentielle. LDC serait néanmoins disposé à remettre au BAPE une copie des éléments contenus dans l'offre dans la mesure où ces informations demeurent confidentielles.

- 4- a) Considérant qu'il n'y a pas eu de forage dans le substrat rocheux, est-il possible de conclure avec certitude que l'aquifère rocheuse ne peut pas présenter de conductivité hydraulique élevée? Expliquer.

Les valeurs de conductivité hydraulique rapportées dans la documentation scientifique pour les roches ignées et métamorphiques (telles que celle présentes sur le site) varient de l'ordre de 1×10^{-3} à 1×10^{-11} cm/s selon que la roche soit fracturée ou non (Freeze et Cherry, *Groundwater*, Prentice-Hall, 1979). Ces valeurs sont qualifiées de très faibles à relativement élevées.

À noter que la valeur de l'ordre de 1×10^{-3} cm/s pour le roc fracturé se rapproche de la valeur de conductivité hydraulique moyenne mesurée lors des essais de conductivité hydraulique dans le dépôt de sable fin à moyen.

Ceci étant dit, en absence de données spécifiques sur la nature et les propriétés hydrogéologiques du socle rocheux sous le site du LET proposé, il est impossible de conclure avec certitude que celui-ci présente ou non une conductivité hydraulique élevée.

De plus, rappelons que le gradient hydraulique principal d'écoulement de l'eau est horizontal.

- b) **A-t-il été établi, hors de tout doute, que le sous-sol du terrain prévu pour le LET ne présente pas de potentiel aquifère élevé (au sens de l'article 16 du Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles) ? Expliquer.**

Cet aspect a été traité dans les *Réponses aux questions et commentaires du MDDEP* (document PR5.1, annexe B). Tel qu'indiqué dans ce dernier document, le potentiel aquifère a été évalué par la réalisation d'un essai de pompage dans un puits tubulaire installé près du forage F-102.

La construction de l'installation et l'essai de pompage ont été réalisés selon les principes énoncés dans le *Guide des essais de pompage et leurs interprétations* (Chapuis, 1999) tel que recommandé par le MDDEP.

Les résultats de l'essai de pompage, qui a été réalisé de manière à favoriser un rendement optimum de l'installation de captage, ont permis d'établir hors de tout doute raisonnable que le potentiel aquifère du sous-sol sous le LET ne présente pas de potentiel aquifère élevé au sens de l'article 16 du REIMR.

- c) **Le test de pompage a-t-il été localisé à un emplacement susceptible de fournir les rendements les plus élevés ? Expliquer.**

L'emplacement du puits d'essais a été choisi en fonction des données hydrostratigraphiques recueillies lors du programme d'exploration hydrogéologique.

Afin de mieux cibler le secteur d'étude, des discussions ont eu lieu avec M. Michel Bourret, hydrogéologue au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Les principes de base qui ont été établis sont les suivants :

- l'installation de captage devait être un puits tubulaire conventionnel;
- l'installation de captage devait être installée à l'endroit susceptible de fournir le rendement le plus élevé;
- et ce, dans le contexte des efforts raisonnables qui devraient être mis de l'avant par un utilisateur potentiel pour soutirer de l'eau souterraine le plus aisément possible.

De plus, le guide d'interprétation du *Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles* indique que :

« Il n'est pas nécessaire que des essais de pompage soient réalisés dans tous les dossiers d'établissement de lieu d'enfouissement, mais seulement pour ceux où l'étude hydrogéologique primaire indique la présence d'une unité hydrostratigraphique susceptible d'avoir un potentiel aquifère élevé (couche de sable grossier, gravier, etc. d'au moins quelques mètres d'épaisseur). »

Suite aux discussions avec M. Bourret et suivant le guide d'interprétation du MDDEP, il a été convenu, avec lui, que l'essai de pompage devait être réalisé dans l'unité hydrostratigraphique de sable grossier que l'on retrouve en surface.

Pour déterminer l'emplacement final de l'installation de captage, les rapports de forage ont donc été revus en détail afin d'identifier l'emplacement qui présentait la meilleure combinaison de facteurs hydrogéologiques. L'emplacement de l'essai de pompage, près du forage F-102 était l'endroit susceptible de fournir le rendement le plus élevé parce qu'on y retrouvait les meilleures conditions de conductivité hydraulique et d'épaisseur saturée (hauteur d'eau).

d) Selon les résultats de l'étude hydrogéologique, pourrait-il y avoir un lien hydraulique entre la rivière Picanoc et les formations sableuses sous-jacentes au lieu d'enfouissement proposé?

Cet aspect a été discuté dans le volume des annexes (1/2) de l'étude d'impact (document PR3.1.1, annexe E)

En fait, à partir des résultats de l'étude hydrogéologique, il a été établi que la nappe libre coule principalement vers l'ouest, soit vers un ruisseau tributaire de la rivière Picanoc.

Les eaux souterraines qui font résurgence dans ce ruisseau vont donc rejoindre éventuellement la rivière Picanoc. À l'exclusion de cet apport, il est également vraisemblable qu'une partie des eaux souterraines rejoint aussi la rivière Picanoc sans faire résurgence dans le ruisseau décrit ci-avant. Rappelons aussi que le temps requis entre la limite du LET du côté ouest et la limite de propriété est de l'ordre de 140 ans.

5- D'après certains participants, il aurait été question d'étendre les heures d'accès du LET de Danford Lake au samedi avant-midi. Est-il possible que l'exploitation du LET puisse un jour s'étendre au samedi?

Tel que mentionné par le directeur de la division environnement de la Ville de Gatineau lors de la première partie de l'audience publique, il peut arriver exceptionnellement que des camions en provenance de leur centre de transfert de Hull doivent absolument transporter des déchets le samedi matin en raison des nouvelles exigences du REIMR sur les centres de transfert des matières résiduelles. Ces épisodes pourraient survenir lors des périodes de production de pointe au printemps ou à la Fête du Travail.

LDC s'est engagé formellement dans son étude d'impact à ne jamais ouvrir le site d'enfouissement technique les fins de semaine et les soirs de la semaine, mais seulement du lundi au vendredi de 7 h 00 à 18 h 00. Cet engagement a été confirmé par LDC lors de la première partie de l'audience publique.

La Ville de Gatineau devra donc prendre les moyens pour respecter les nouvelles normes du REIMR et disposer de ses matières résiduelles.

6- Comment LDC pourrait-il s'assurer que les milieux humides situés en bordure du lieu d'enfouissement ne soient pas contaminés par les eaux de ruissellement ou par des fuites de lixiviat?

Tel que mentionné lors de la première partie de l'audience publique, la mise en place du système d'imperméabilisation proposé au fond et sur les parois du LET sera en tout point conforme aux exigences du nouveau règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles et assurera d'une part, un très bon confinement des eaux de lixiviation à l'intérieur du LET et d'autre part, leur drainage efficace et rapide vers le puits de pompage et le système de traitement des eaux.

Afin de s'assurer de la conformité des matériaux utilisés et de la qualité des travaux réalisés, un programme complet d'assurance-qualité sera mis en œuvre et réalisé par une tierce partie indépendante de l'entrepreneur à qui sera confié le contrat de construction. Ce programme vise à s'assurer que les matériaux utilisés et leur installation respectent les exigences de qualité et de construction.

Malgré toutes les précautions pouvant être prises, il est possible que quelques défauts ne soient pas détectés et réparés lors de la construction et que ces défauts conduisent à de très faibles fuites de lixiviat.

Dans ce cas, comme les volumes en jeu seront très faibles et qu'ils seront fortement dilués par les eaux souterraines s'écoulant sous le LET, les milieux humides situés en bordure du LET ne seront pas contaminés par des fuites potentielles de lixiviat.

Au niveau de la qualité des eaux de ruissellement qui seront recueillies dans le fossé entourant le LET, celle-ci sera vérifiée 3 fois par année. Seulement une partie des eaux de ruissellement recueillies dans ce fossé sera dirigée vers le fen situé au sud du lieu d'enfouissement projeté. Dans le cas où, lors d'une analyse, une détérioration de la qualité des eaux était observée par rapport à la qualité des eaux de ruissellement du point de référence (amont), ces eaux seraient alors pompées afin d'être traitées. Cette mesure serait réalisée tant que la cause de la contamination des eaux de ruissellement ne soit corrigée afin d'éviter l'envoi d'eaux de ruissellement contaminées vers le fen.

7- Des participants mentionnent qu'une des plus grosses compagnies de gestion de matières résiduelles en Amérique du Nord aurait été poursuivie à plusieurs reprises relativement à des problèmes d'odeurs.

a) LDC peut-elle fournir l'assurance qu'il n'y aurait pas d'odeur perceptible en provenance du LET proposé? Expliquer.

Les odeurs viennent principalement du H₂S qu'on retrouve dans les biogaz.

Les modélisations effectuées à partir de la production maximale de biogaz pour les SRT (soit les sulfures réduits totaux qui sont le composé incluant l'hydrogène sulfuré considéré comme le plus odorant des biogaz) démontrent que la concentration maximale à la limite de propriété serait de 3,34 µg/m³ alors que les normes d'air ambiant en vigueur au Québec selon le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* sont de 14 µg/m³ pour l'hydrogène sulfuré.

Même si le MDDEP abaisse cette norme à 6 µg/m³ comme il est prévu éventuellement, les résultats respectent toujours la valeur maximale permise au niveau de l'hydrogène sulfuré dans l'air ambiant en limite de propriété.

b) Dans un LET, quelles sont les sources potentielles d'odeurs et quelles sont les substances susceptibles de causer des odeurs?

Les sources potentielles engendrant ou risquant d'engendrer des odeurs dans un LET sont en général :

- le front de déchargement des matières résiduelles;
- les bassins de lixiviats et
- les émissions fugitives de biogaz.

Afin de minimiser les odeurs potentielles dont la source principale sont les biogaz, les actions suivantes seront effectuées :

- l'application d'un recouvrement bi-journalier et minimisation du front de matières résiduelles en exploitation;
- la mise en place d'un recouvrement intermédiaire et final avec géomembrane;
- un réseau de captage et d'élimination des biogaz performants;
- un système de traitement des lixiviats situé dans un bâtiment fermé;

8- Le brûlage du biogaz peut-il constituer une source de bruit? Préciser.

Les équipements de gestion des biogaz les plus bruyants sont les pompes d'aspiration des biogaz qui sont installés dans un bâtiment fermé donc le bruit généré par ces pompes est circonscrit. Dans le cas du brûlage des biogaz qui est réalisé par un incinérateur à flamme invisible, cet équipement installé à l'extérieur, génère un niveau de bruit de l'ordre de 60 dBA à une quinzaine de mètres de celui-ci. Ceci est équivalent au niveau de bruit généré par 2 personnes qui se parlent à 1m de distance, ce qui est très faible. Cet équipement n'est donc pas une source significative de bruit.

9- Les biogaz peuvent-ils migrer latéralement, par voie souterraine, et sortir à l'extérieur de l'enceinte du site d'enfouissement? Expliquer.

La migration latérale des biogaz, par voie souterraine, sera empêchée par le système d'imperméabilisation à double niveau de protection qui sera installé sur le fond et les parois du LET.

10- Des participants ont émis des questions sur les solutions prévues par le promoteur pour contrôler la prolifération de goélands et sur l'efficacité de ces méthodes qui seraient employées. L'engagement du promoteur en cette matière se retrouve dans les transcriptions de la 5^e séance en réponse à une question de M. George McCormick (DT5, p. 39). Un éclairage supplémentaire sur le contrôle des goélands et l'efficacité des méthodes est fourni dans les documents déposés DB18, DB19 et DB40. La commission transmet au promoteur la demande suivante : Indiquer si la plate-forme de compostage prévue dans le projet serait susceptible d'attirer des goélands et expliquer pourquoi.

La plate-forme de compostage prévue dans le projet est destinée à recevoir des résidus verts ainsi que de faibles quantités de boues d'épuration municipale. Comme ces matières ne contiennent pas de résidus alimentaires, la plate-forme de compostage ne constituera pas un attrait pour les goélands.

11- Le LET pourrait-il être frappé par la foudre? Quelles en seraient les conséquences éventuelles?

Il est possible que le LET soit frappé par la foudre comme un peu partout où il y a des orages. Dans ce cas, les conséquences éventuelles sont le bris d'équipements électriques. Afin de palier à ce genre de problèmes, LDC disposera de génératrices de secours et des parafoudres seront installés à l'entrée des bâtiments.

12- À propos des emplois créés par le projet :

a) Combien seraient réservés à des citoyens de Danford Lake?

Le nombre d'employés au LET sera bien entendu fonction de la quantité de matières résiduelles entrantes au site. Il est donc difficile à ce stade-ci de dire le nombre d'emplois qui seront créés. Tel que mentionné auparavant, à compétence égale, LDC offrira en priorité les emplois à combler à des citoyens de Alleyn-et-Cawood.

b) De ceux-ci, combien seraient à temps plein et combien à temps partiel?

Voir réponse précédente.

c) Pour ces emplois, quelles seraient les exigences linguistiques, de formation et de scolarité?

Tous les postes seront ouverts aux résidents d'Alleyn-et-Cawood. Pour ce qui est de la question linguistique, à la condition que les lois québécoises soient respectées en tout temps, tout poste qui ne demande aucun contact avec les instances gouvernementales ou le public pourra être comblé par un unilingue anglophone. Le principe est le même pour ce qui est de la scolarité, un poste qui exige une connaissance en chimie, en génie ou en comptabilité devra être comblé par des personnes ayant la compétence requise. Les postes d'opérateur d'équipements lourds, de journaliers ou de commis sont les postes qui seront les plus convoités par les gens locaux, selon leurs propres dires, et toute formation raisonnable qui s'impose sera offerte à ces employés.

d) Une formation sera-t-elle offerte localement? Dans quelle langue?

Tout effort raisonnable sera fait pour que les formations se fassent localement dans la langue maternelle des employés touchés.

13- Si un camion de transport de matières résiduelles se renversait sur la route, qui serait responsable du nettoyage?

Les responsables du nettoyage seraient la compagnie à qui appartient le camion en question ainsi que les autorités compétentes. Rappelons que LDC ne fait pas de collecte ni de transport de matières résiduelles.

- 14- Le promoteur a affirmé pouvoir exploiter le LET proposé avec un apport réduit à 100 000 t/an (DT2, p. 38).

Avec des apports plus faibles que ceux prévus (par exemple 25 000 t/an, 50 000 t/an et 100 000 t/an plutôt que 250 000 t/an) :

- a) Évaluer sommairement quel serait le coût d'aménagement du LET et le nombre d'emplois résultants.

Tel qu'indiqué dans l'étude d'impact de même que lors de la première partie de l'audience publique, l'apport le plus faible prévu au LET est de l'ordre de 100 000 tonnes par année et non de 50 000 ou 25 000 t/an. Seul le coût d'aménagement d'un LET pour un tonnage annuel de 100 000 t/an sur un horizon d'une trentaine d'années a donc été évalué. Dans ce cas, la superficie du LET serait moindre que celle du projet présenté dans l'étude d'impact. Plus précisément, pour un LET recevant 100 000 t/an pendant environ 30 ans, la surface requise serait d'environ 21 hectares et le nombre d'emplois résultants pourrait varier, selon les besoins, de 7 à 10. Le coût d'aménagement de ce scénario de LET serait de près de 40 millions de dollars tel que montré au tableau suivant qui réfère au tableau 5.2 de l'étude d'impact (PR3.1, p. 237).

Sommaire des coûts d'aménagement du LET de 21 ha⁽¹⁾

1	Ouvrages et infrastructures connexes (bâtiments, balance, chemin d'accès, alimentation électrique, piézomètres, etc.)	3 500 000 \$
2	Aménagement des cellules d'enfouissement	
2.1	Préparation du site (déboisement, essouchement, enlèvement de la terre végétale, excavation du sable et mise en forme finale)	5 860 000 \$
2.2	Imperméabilisation des cellules (natte bentonitique, géomembranes)	7 700 000 \$
2.3	Drainage et collecte du lixiviat (drains primaire et secondaire, sorties de nettoyage des drains, puits de pompage et conduite de refoulement)	1 560 000 \$
3	Fermeture des cellules (couche drainante, géomembrane, géotextile, couche de protection et végétale, ensemencement et fossé périphérique) et gestion des eaux pluviales	5 150 000 \$
4	Gestion des biogaz (tranchées horizontales et puits de captage verticaux, conduites interconnectrices, pompes et bâtiment, torchère à flamme invisible, etc.)	1 900 000 \$
5	Système de traitement du lixiviat et émissaire (construction des ouvrages, mécanique de procédé, etc.)	2 000 000 \$
	Sous-total	27 670 000 \$
	Imprévus (25 %)	6 900 000 \$
	Sous-total	34 570 000 \$
	Frais professionnels, ingénierie et contrôle de la qualité des matériaux (15 %)	5 180 000 \$
	MONTANT TOTAL	39 750 000 \$

(1) *Pouvant accueillir 100 000 t/an pendant une trentaine d'années*

- b) **Expliquer quels seraient les effets de la réduction des apports sur les montants du tableau 5.2 de l'étude d'impact (PR3.1, p.237)**

Voir réponse précédente.

ANNEXE A
ÉTUDE « STOCKAGE DES DÉCHETS ET SANTÉ PUBLIQUE »

INSÉRER LE FICHIER RAP-S75422 (ANNEXE A).PDF

ANNEXE B
FRÉQUENTATION EN CANOT DE LA RIVIÈRE PICANOC

Aucun recensement n'existe quant à la fréquentation en canot de la rivière Picanoc selon l'information verbale obtenue auprès de la Fédération québécoise du canot et du kayak. Néanmoins, selon M. Pierre Trudel, une centaine de personnes par année pourrait faire du canotage sur la rivière Picanoc. À cet égard, nous avons joint une carte-guide qui provient de l'organisme Cartes plein-air et qui couvre la section aval de la rivière, soit la portion située entre la route 105 et la pourvoirie WT Outfitter. Selon la carte plein-air, un accès à la rivière est possible à partir de la pourvoirie qui se trouve à 9 km en aval de la position projetée de l'émissaire du LET.

Rivière Picanoc (04-08-40-00)

Situation géographique

La rivière Picanoc coule en Outaouais, au Québec. Elle se jette dans la rivière Gatineau à Gracefield, à environ 95 km au nord d'Ottawa. La présente carte-guide couvre la section en aval de la pourvoirie « WT Outfitter », mieux connue sous son ancien nom de « Pourvoirie Club 2000 ». Noter qu'il y a des frais de 10\$ par canot pour mettre à l'eau à cet endroit.

Période navigable

En amont du chemin Ruisseau des Cerises :

Recommandable au printemps, mais possible durant une bonne partie de l'été selon quelques non-payeurs du coin. Avec un débit de 25 m³/s, lors du relevé, il y avait de l'eau à souhait, les vagues étaient bonnes mais pas épuisantes du tout.

Du chemin Ruisseau des Cerises au Camping Pickanock :

En tout temps.

Il y a une station de mesure de débit sur la rivière Picanoc, à 1,5 km de son embouchure. Débit disponible sur le site internet du Centre d'Expertise Hydrique du Québec :

<http://www.cehq.gouv.qc.ca/Suivihydro/graphique.asp?NoStation=040840>

Difficulté

WT Outfitter - chemin Ruisseau des Cerises:

Cote générale : R1-2 (5)

Distance : 9 km

Chemin Ruisseau des Cerises - Camping Pickanock:

Cote générale : aucune (aucun rapide)

Distance : 15 km

Campements

Km 26 : point d'accès chez WT Outfitter :

25\$, site pas très beau. +1.819.467.2749

Km 2 : Camping Pickanock

Nombre de sites de tentes limité. 20\$. Très recommandable : joli, bien aménagé, sites gazonnés au bord de la rivière. Canots de fibre de verre à louer (25\$ par jour), destinés seulement à la section calme, comprise entre le chemin Ruisseau des Cerises et le camping Pickanock.

Camping Pickanock, Gary et Janet Gauthier

59, chemin du lac Cayamant, C.P. 202

Gracefield (Québec) JOX 1W0

+1.819.463.2473

garyorjanet@yahoo.ca

Quelques sites sauvages relevés le long du parcours. Dans la partie amont, il y a peu de sites propices au camping improvisé, alors qu'en aval du chemin Ruisseau des Cerises, les emplacements potentiels sont nombreux, mais leur légalité est parfois incertaine. La zone comprise entre la piste cyclable et la rivière semble plus isolée, et moins accessible. Le site du km 13 est vraiment très, très grand, et fait penser à un parc urbain boisé.

Qualité du milieu

La première moitié du parcours est sauvage. L'eau y est propre et limpide. Ensuite, on alterne entre un milieu sauvage avec chalets dispersés, et des zones agricoles. L'eau reste propice à la baignade tout au long du parcours.

Accès

Depuis Ottawa :

- autoroute 5 nord, route 105 nord jusqu'à Gracefield.
 - accès difficile mais peut-être possible au pont de la Picanoc sur la route 105 Gracefield.
 - après le pont de la Picanoc, tourner à gauche sur le chemin du lac Cayamant et rouler environ 500m.
 - la rivière est accessible au camping Pickanock, à gauche.
 - il y a un autre accès au pont à quelques mètres plus loin
- Ottawa - Gracefield: 95 km, 1h10

Navette

Pour se rendre chez WT Outfitter, à partir de Kazabazua :

- route 301 ouest, rouler 11,5 km
- prendre Harrison Rd vers la droite, rouler 1,4 km
- à une fourche, garder la droite, rouler un autre 3,8 km
- à gauche sur Beauregard Rd (indications pour la pourvoirie), rouler 4,5 km jusqu'à la pourvoirie.

Réalisation - Distribution

Relevé

Charles Leduc, 07 mai 2006, 25 m³/s.

Cartographie/Mise-en-page

Charles Leduc, juillet 2006

Contributeurs

Angela Guzzo - révision détaillée

Cartes topographiques de base (1 : 50000)

31K/01 Blue Sea Lake

31F/16 Kazabazua

Copyright © Sa Majesté la Reine du Chef du Canada. Ministère des Ressources Naturelles. Tous droits réservés.

Distribution

Permise, tant que le contenu est préservé et la distribution gratuite. Disponible sur www.cartespleinair.org.

Contribution suggérée au :

Fonds pour la Préservation des Rivières

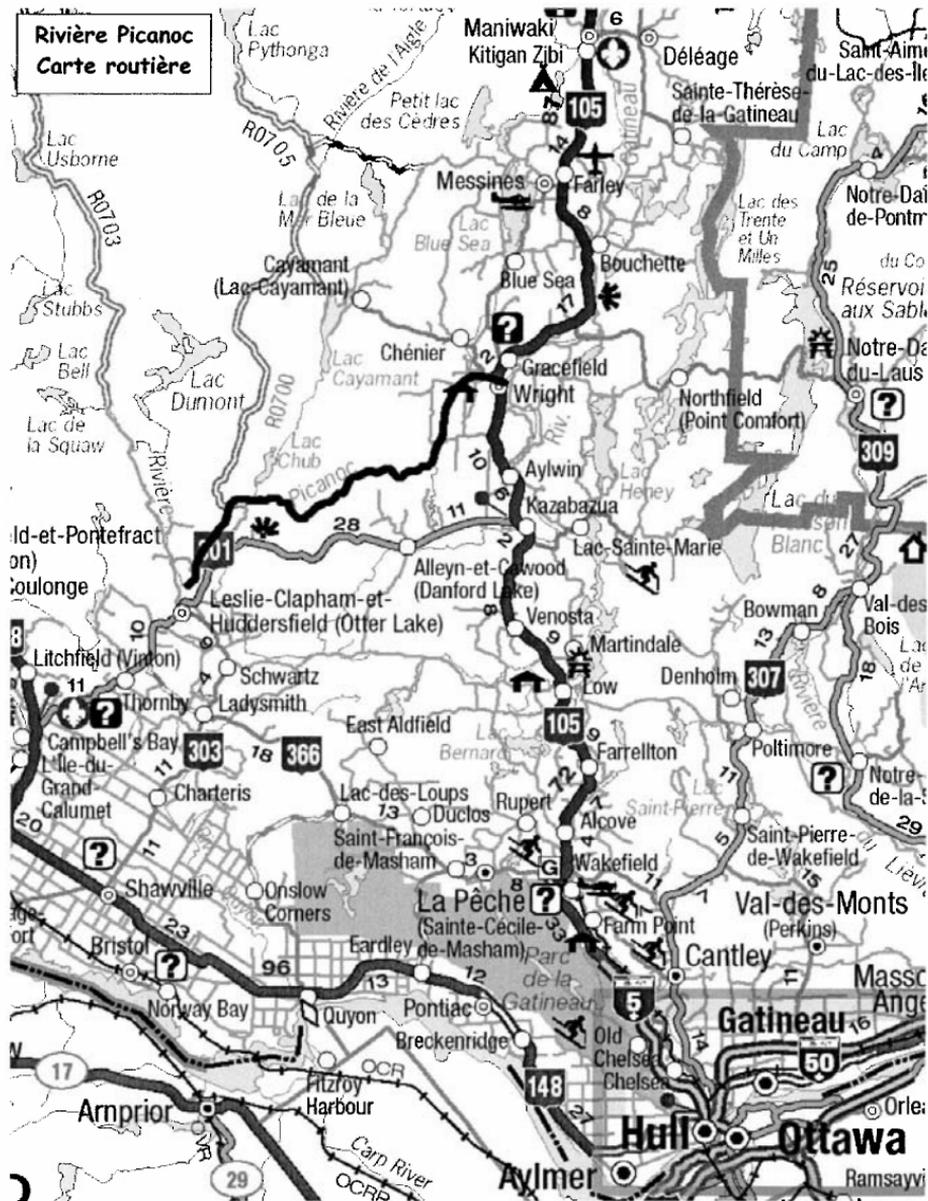
Fédération de Canot et de Kayak du Québec

www.canot-kayak.qc.ca ou +1.514.252.3001

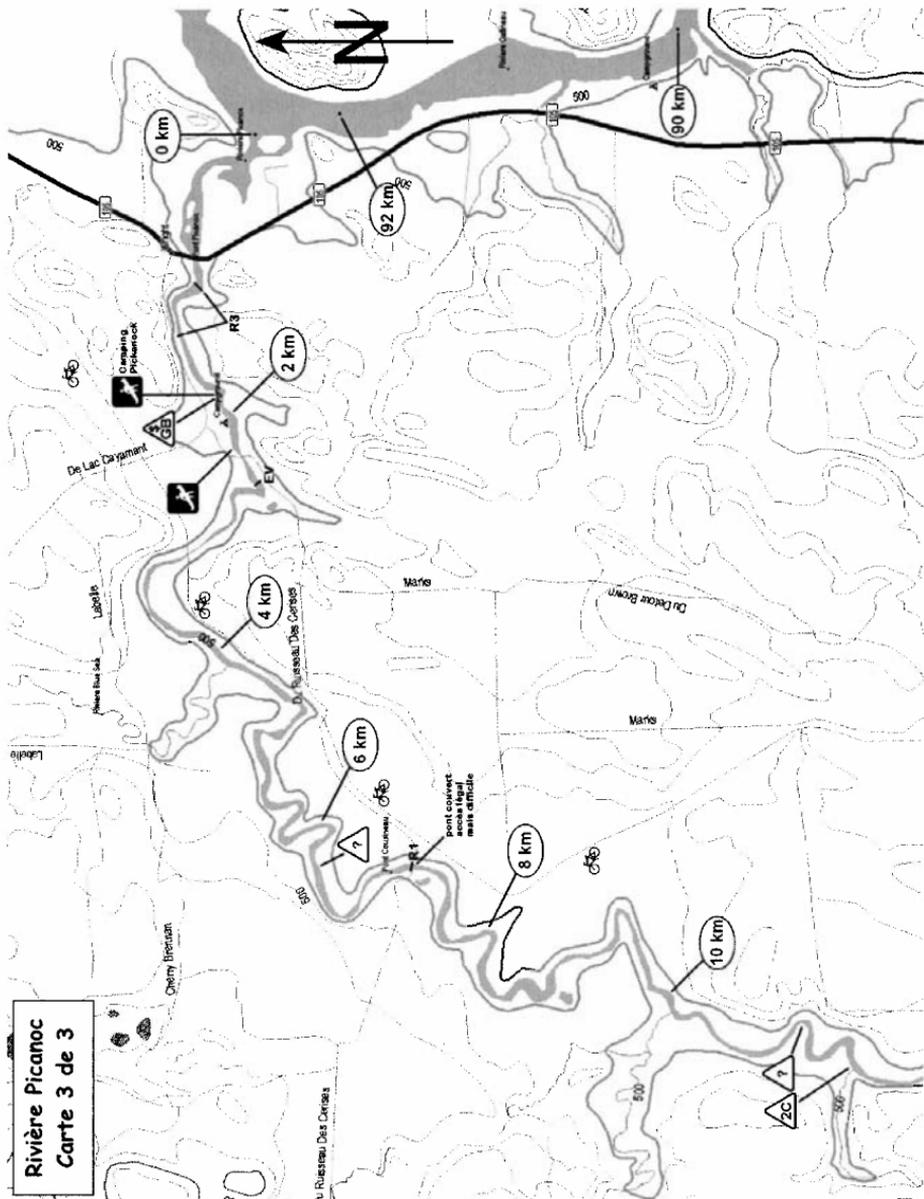
Avertissement

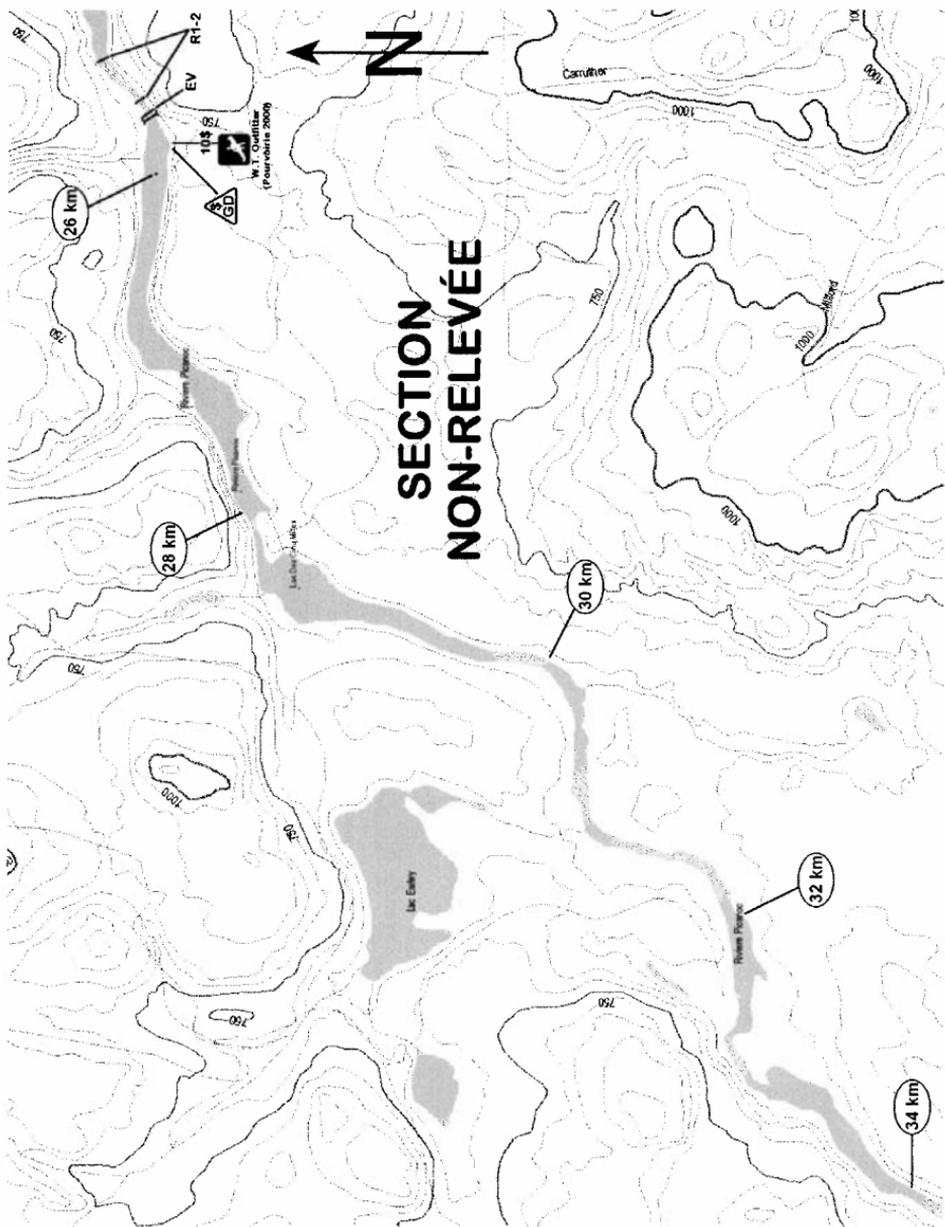
Cette carte a été produite bénévolement par des payeurs n'ayant pas la prétention d'être suffisamment fiables et expérimentés. Les auteurs se dégagent de toute responsabilité quant aux préjudices, dommages ou accidents pouvant découler de l'utilisation de cette carte. Des omissions ou erreurs sont toujours possibles, et nous vous serions reconnaissants de nous communiquer toute correction que vous auriez pu remarquer.

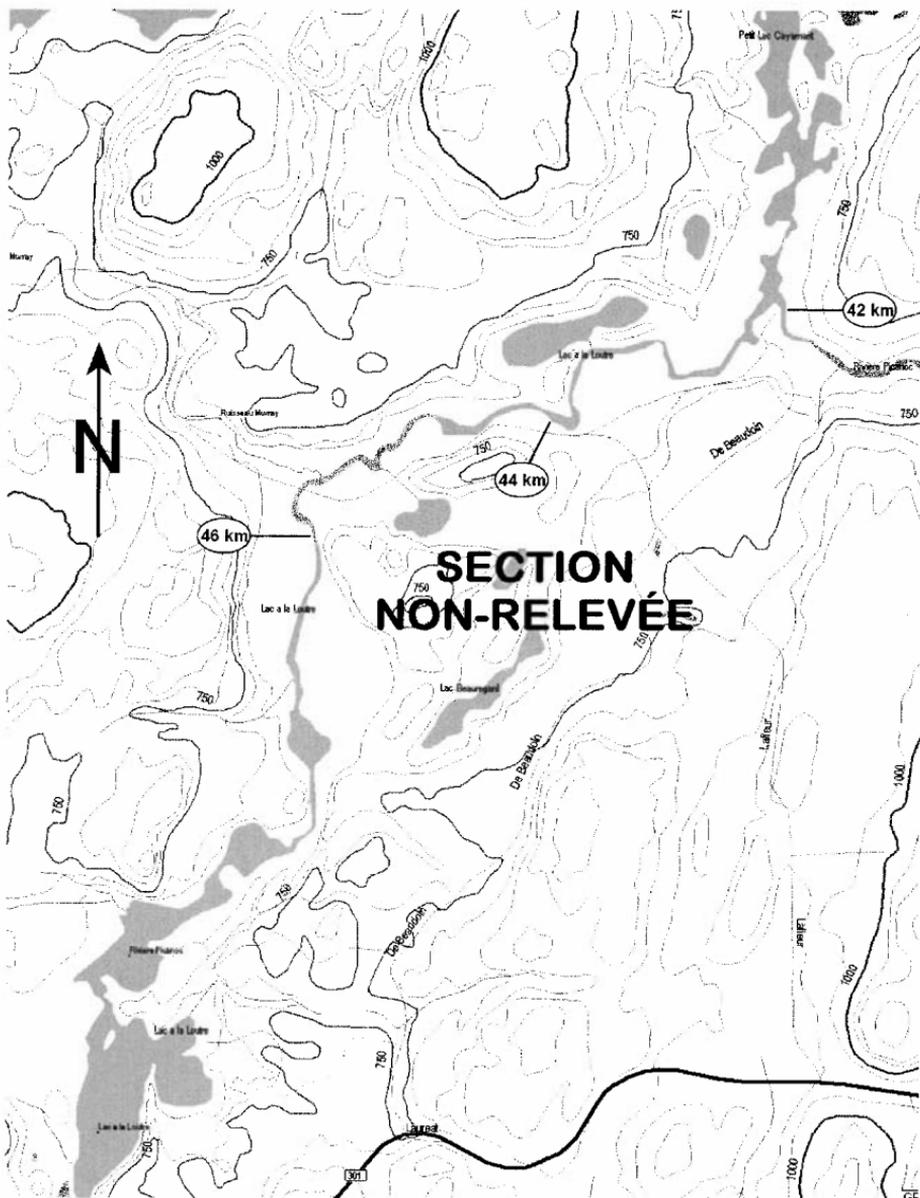
Rivière Picanoc
Carte routière



Rivière Picanoc Carte 3 de 3







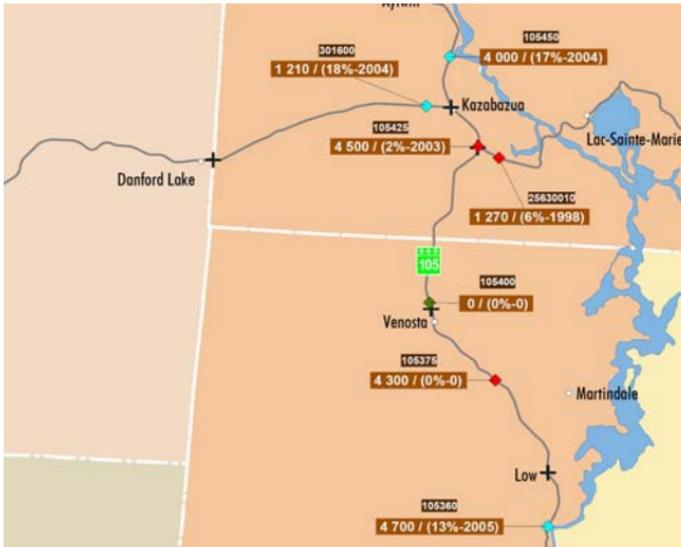
ANNEXE C
CARTE MONTRANT L'EMPLACEMENT DU LET

**ANNEXE D
RÉPARTITION HORAIRE, AVEC ET SANS LE LET,
DE LA CIRCULATION DES CAMIONS**

La figure 1 ci-après est un extrait de la carte des DJMA (Débits journaliers moyens annuels) de l'année 2005 de la Direction régionale de l'Outaouais du ministère des Transports du Québec (MTQ). Cet extrait de carte montre les stations de comptage de circulation situées dans le secteur de Danford Lake et de Kazabazua.

Nous remarquons que la carte des DJMA indique, pour la station 301600, un taux de camionnage de 18 % sur un DJMA de 1210 passages de véhicules par jour en moyenne au cours de l'année 2004. Ceci équivaut à un débit journalier de 218 passages de camions par jour. Afin de valider et vérifier ce pourcentage de camionnage ponctuel, deux séries de comptage ont été effectuées du 22 avril au 28 avril 2005 ainsi que du 17 août au 22 août 2005.

Figure 1



Les tableaux 1 et 2 représentent les données recueillies lors des deux séries de comptages de 2005 et réparties en deux blocs horaire, soit de jour (6 h 00 à 19 h 00) et de nuit (19 h 00 à 6 h 00).

Tableau 1
Sommaire des comptages du 22 avril au 28 avril 2005

Comptage effectué sur la période du 22 avril 2005 au 28 avril 2005. (en période de dégel)	Jour Circulation entre 06:00 et 19:00 (actuel)			Nuit Circulation entre 19:00 et 06:00 (actuel)			Total journalier (actuel)		
	Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions
	25 avril 2005 Lundi	774	164	17,5%	111	18	16,2%	885	182
26 avril 2005 Mardi	741	106	12,5%	136	18	13,2%	877	124	12,4%
27 avril 2005 Mercredi	766	117	13,3%	147	55	37,4%	913	172	15,9%
28 avril 2005 Jeudi*	436	106	19,6%	212	12	5,7%	436	106	19,6%
22 avril 2005 Vendredi*	735	107	12,7%	112	2	1,3%	947	119	11,2%
23 avril 2005 Samedi	803	58	6,7%	158	2	1,3%	961	60	5,9%
24 avril 2005 Dimanche	713	33	4,4%	137	16	11,7%	850	49	5,5%
Total sur semaine	3452	800	14,8%	606	103	14,5%	4058	703	14,77%
Total fin de semaine	1516	91	5,7%	295	18	5,8%	1811	109	5,68%
Total	4968	691	12,2%	901	121	11,8%	5869	812	12,15%

* Note : Comptage effectué sur 1/2 journée

Tableau 2
Sommaire des comptages du 17 août au 22 août 2005

Comptage effectué sur la période du 17 août 2005 au 22 août 2005. (en période hors dégel)	Jour Circulation entre 06:00 et 19:00 (actuel)			Nuit Circulation entre 19:00 et 06:00 (actuel)			Total journalier (actuel)		
	Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions
	22 août 2005 Lundi*	399	80	16,7%				399	80
23 août 2005 Mardi							0	0	
17 août 2005 Mercredi*	758	150	16,5%	264	73	27,7%	1022	223	17,9%
18 août 2005 Jeudi	1063	218	17,0%	244	59	24,2%	1307	277	17,5%
19 août 2005 Vendredi	1203	127	9,5%	337	29	8,6%	1540	156	9,2%
20 août 2005 Samedi	1354	109	7,5%	325	12	3,7%	1679	121	6,7%
21 août 2005 Dimanche	1249	108	8,0%	337	38	11,3%	1586	146	8,4%
Total sur semaine	3423	575	14,4%	845	161	16,0%	4268	736	14,71%
Total fin de semaine	2603	217	7,7%	662	50	7,0%	3265	267	7,56%
Total	6026	792	11,6%	1507	211	12,3%	7533	1003	11,75%

* Note : Comptage effectué sur 1/2 journée

Le bloc horaire de jour (6 h 00 à 19 h 00) inclut entièrement les heures d'opération du futur LET qui sont prévues de 7 h 00 à 18 h 00. Afin de tenir compte de certains délais pouvant amener un camionneur à dépasser ces heures, l'analyse des données de circulation a donc été réalisée entre 6 h 00 et 19 h 00.

Le tableau 3 présente la moyenne des deux comptages effectués en 2005.

Tableau 3
Sommaire moyen des comptages de 2005

Moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour			Nuit			Total journalier		
		Circulation moyenne entre 06:00 et 19:00 (actuel)			Circulation moyenne entre 19:00 et 06:00 (actuel)			(actuel)		
		Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions	Autos	Camions	% camions
semaine	Lundi	680	143	17,4%	28	5	14,0%	708	148	17,2%
	mardi	741	106	12,5%	136	18	11,7%	877	124	12,4%
	mercredi	764	125	14,1%	176	60	33,8%	940	185	16,4%
	jeudi	906	190	17,3%	183	44	24,2%	1089	234	17,7%
	vendredi	1086	122	10,1%	306	25	8,1%	1392	147	9,5%
	samedi	1079	84	7,2%	242	7	2,9%	1320	91	6,4%
	dimanche	981	71	6,7%	237	27	11,4%	1218	98	7,4%
Total sur semaine		4178	686	14,1%	829	151	15,4%	5006	837	14,33%
Total fin de semaine		2060	154	7,0%	479	34	6,6%	2538	188	6,90%
Total		6237	840	11,9%	1307	185	12,4%	7544	1025	11,96%
Moy./jour semaine		836	137	14,1%	166	30	15,4%	1001	167	14,33%

À partir de la moyenne des deux comptages réalisés en 2005 (tableau 3), on a ajouté le camionnage correspondant au tonnage maximal (250 000 t/an) qui pourrait éventuellement être reçu au lieu d'enfouissement technique de Danford Lake.

Les tableaux 4 à 33 présentent donc le camionnage projeté pour les années 2008 à 2037 en considérant, dès 2008, la réception de 250 000 t/an de matières résiduelles au LET de Danford Lake et en tenant compte d'une actualisation de l'achalandage routier. Encore une fois, il est important de souligner que la réception d'un tonnage de 250 000 t/an est un maximum qui ne pourrait survenir qu'à long terme seulement. Néanmoins, nous avons considéré le camionnage additionnel qui serait engendré par le scénario maximum dès 2008 afin de rester du côté sécuritaire.

Le taux d'augmentation de la circulation routière qui a été utilisé est de 1,79 %. Ce taux a été établi à partir d'une moyenne entre une augmentation annuelle constante de 2 % et une augmentation annuelle composée de 2 %.

Ces taux sont généralement utilisés par le Ministère. Le taux moyen d'actualisation représente donc une moyenne de ces deux méthodes qui donne une meilleure évaluation de l'augmentation du nombre de véhicules.

Tableau 4
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2008

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2008								
		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	680	265	28,0%	10,7%	28	5	14,0%	708	270
	mardi	741	228	23,5%	11,0%	136	18	11,7%	877	246
	mercredi	764	247	24,4%	10,4%	176	60	33,8%	940	307
	jeudi	906	312	25,6%	8,3%	183	44	24,2%	1089	356
	vendredi	1086	244	18,3%	8,2%	306	25	8,1%	1392	269
	samedi	1079	84	7,2%	0,0%	242	7	2,9%	1320	91
	dimanche	981	71	6,7%	0,0%	237	27	11,4%	1218	98
Total sur semaine		4178	1296	23,7%	9,6%	829	151	15,4%	5006	1447
Total fin de semaine		2060	154	7,0%	0,0%	479	34	6,6%	2538	188
Total		6237	1450	18,9%	7,0%	1307	185	12,4%	7544	1635
Moy./jour semaine		836	259	23,7%	9,6%	166	30	15,4%	1001	289

Tableau 5
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2009

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2009								
		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	692	268	27,9%	10,5%	28	5	14,0%	721	272
	mardi	754	230	23,4%	10,8%	138	18	11,7%	893	248
	mercredi	778	249	24,3%	10,2%	179	61	25,2%	957	310
	jeudi	922	315	25,5%	8,1%	186	45	19,5%	1109	360
	vendredi	1105	246	18,2%	8,1%	311	25	7,5%	1417	271
	samedi	1098	85	7,2%	0,0%	246	7	2,8%	1344	92
	dimanche	999	72	6,7%	0,0%	241	27	10,2%	1240	99
Total sur semaine		4252	1309	23,5%	9,4%	844	154	15,4%	5096	1462
Total fin de semaine		2096	157	7,0%	0,0%	487	35	6,6%	2583	191
Total		6349	1465	18,8%	6,9%	1331	188	12,4%	7679	1654
Moy./jour semaine		850	262	23,5%	9,4%	169	31	15,4%	1019	292

Tableau 6
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2010

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2010									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
ensemble	Lundi	705	270	27,7%	10,3%	29	5	14,0%	734	275	
	mardi	768	232	23,2%	10,7%	141	19	11,7%	909	250	
	mercredi	792	252	24,1%	10,0%	183	62	25,2%	974	313	
	jeudi	939	319	25,3%	8,0%	190	46	19,5%	1129	365	
	vendredi	1125	248	18,1%	8,0%	317	26	7,5%	1442	274	
	samedi	1117	87	7,2%	0,0%	250	7	2,8%	1368	94	
	dimanche	1016	73	6,7%	0,0%	246	28	10,2%	1262	101	
Total sur semaine		4328	1321	23,4%	9,3%	859	156	15,4%	5187	1477	
Total fin de semaine		2134	160	7,0%	0,0%	496	35	6,6%	2630	195	
Total		6462	1481	18,6%	6,8%	1354	192	12,4%	7817	1672	
Moy./jour semaine		866	264	23,4%	9,3%	172	31	15,4%	1037	295	

Tableau 7
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2011

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2011									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
ensemble	Lundi	717	273	27,6%	10,2%	29	5	14,0%	747	278	
	mardi	782	234	23,0%	10,5%	143	19	11,7%	925	253	
	mercredi	806	254	24,0%	9,9%	186	63	25,2%	992	317	
	jeudi	956	322	25,2%	7,9%	193	47	19,5%	1149	369	
	vendredi	1145	251	18,0%	7,9%	322	26	7,5%	1468	277	
	samedi	1137	88	7,2%	0,0%	255	7	2,8%	1392	95	
	dimanche	1035	74	6,7%	0,0%	250	28	10,2%	1285	103	
Total sur semaine		4406	1334	23,2%	9,1%	874	159	15,4%	5280	1493	
Total fin de semaine		2172	162	7,0%	0,0%	505	36	6,6%	2677	198	
Total		6578	1496	18,5%	6,7%	1379	195	12,4%	7957	1691	
Moy./jour semaine		881	267	23,2%	9,1%	175	32	15,4%	1056	299	

Tableau 8
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2012

		2012									
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00					
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	730	276	27,4%	10,0%	30	5	14,0%	760	280	
	mardi	795	236	22,9%	10,3%	146	19	11,7%	941	255	
	mercredi	820	256	23,8%	9,7%	189	64	25,2%	1009	320	
	jeudi	973	326	25,1%	7,8%	196	48	19,5%	1169	373	
	vendredi	1166	253	17,8%	7,7%	328	27	7,5%	1494	280	
	samedi	1158	90	7,2%	0,0%	259	8	2,8%	1417	97	
	dimanche	1053	76	6,7%	0,0%	254	29	10,2%	1308	105	
Total sur semaine		4485	1347	23,1%	9,0%	890	162	15,4%	5374	1509	
Total fin de semaine		2211	165	7,0%	0,0%	514	37	6,6%	2725	202	
Total		6696	1512	18,4%	6,5%	1403	199	12,4%	8099	1711	
Moy./jour semaine		897	269	23,1%	9,0%	178	32	15,4%	1075	302	

Tableau 9
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2013

		2013									
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00					
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	743	278	27,2%	9,9%	30	5	14,0%	774	283	
	mardi	810	238	22,7%	10,2%	149	20	11,7%	958	258	
	mercredi	835	259	23,7%	9,6%	193	65	25,2%	1027	324	
	jeudi	990	330	25,0%	7,6%	200	48	19,5%	1190	378	
	vendredi	1187	255	17,7%	7,6%	334	27	7,5%	1521	282	
	samedi	1179	91	7,2%	0,0%	264	8	2,8%	1442	99	
	dimanche	1072	77	6,7%	0,0%	259	30	10,2%	1331	107	
Total sur semaine		4565	1360	23,0%	8,8%	906	165	15,4%	5471	1525	
Total fin de semaine		2251	168	7,0%	0,0%	523	37	6,6%	2773	205	
Total		6816	1528	18,3%	6,4%	1429	202	12,4%	8244	1730	
Moy./jour semaine		913	272	23,0%	8,8%	181	33	15,4%	1094	305	

Tableau 10
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2014

		2014								
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	757	281	27.1%	9.7%	31	5	14.0%	788	286
	mardi	824	240	22.5%	10.0%	151	20	11.7%	976	260
	mercredi	850	261	23.5%	9.4%	196	66	25.2%	1046	328
	jeudi	1008	333	24.9%	7.5%	204	49	19.5%	1212	383
	vendredi	1208	258	17.8%	7.5%	340	28	7.5%	1548	285
	samedi	1200	93	7.2%	0.0%	269	8	2.8%	1468	101
	dimanche	1091	78	6.7%	0.0%	264	30	10.2%	1355	108
Total sur semaine		4647	1373	22.8%	8.7%	922	168	15.4%	5569	1541
Total fin de semaine		2291	171	7.0%	0.0%	532	38	6.6%	2823	209
Total		6938	1545	18.2%	6.3%	1454	206	12.4%	8392	1750
Moy./jour semaine		929	275	22.8%	8.7%	184	34	15.4%	1114	308

Tableau 11
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2015

		2015								
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	770	284	26.9%	9.8%	31	5	14.0%	802	289
	mardi	839	242	22.4%	9.9%	154	20	11.7%	993	262
	mercredi	865	264	23.4%	9.3%	200	67	25.2%	1065	331
	jeudi	1026	337	24.7%	7.4%	207	50	19.5%	1233	387
	vendredi	1230	260	17.5%	7.4%	346	28	7.5%	1576	288
	samedi	1221	95	7.2%	0.0%	273	8	2.8%	1495	102
	dimanche	1111	80	6.7%	0.0%	268	31	10.2%	1379	110
Total sur semaine		4730	1387	22.7%	8.6%	938	171	15.4%	5668	1558
Total fin de semaine		2332	174	7.0%	0.0%	542	38	6.6%	2874	213
Total		7062	1561	18.1%	6.2%	1480	209	12.4%	8542	1771
Moy./jour semaine		946	277	22.7%	8.6%	188	34	15.4%	1134	312

Tableau 12
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2016

2016										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	784	287	26,8%	9,4%	32	5	14,0%	816	292
	mardi	854	244	22,2%	9,7%	157	21	11,7%	1011	265
	mercredi	881	266	23,2%	9,1%	203	69	25,2%	1084	335
	jeudi	1044	341	24,6%	7,3%	211	51	19,5%	1255	392
	vendredi	1252	263	17,3%	7,2%	352	29	7,5%	1604	291
	samedi	1243	96	7,2%	0,0%	278	8	2,8%	1521	104
	dimanche	1131	81	6,7%	0,0%	273	31	10,2%	1404	112
Total sur semaine		4815	1401	22,5%	8,4%	955	174	15,4%	5770	1575
Total fin de semaine		2374	177	7,0%	0,0%	551	39	6,6%	2925	217
Total		7188	1578	18,0%	6,1%	1507	213	12,4%	8695	1792
Moy./jour semaine		963	280	22,5%	8,4%	191	35	15,4%	1154	315

Tableau 13
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2017

2017										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	798	290	26,6%	9,3%	33	5	14,0%	831	295
	mardi	869	246	22,1%	9,6%	160	21	11,7%	1029	267
	mercredi	896	269	23,1%	9,0%	207	70	25,2%	1103	339
	jeudi	1063	345	24,5%	7,2%	215	52	19,5%	1278	397
	vendredi	1274	265	17,2%	7,1%	359	29	7,5%	1633	294
	samedi	1265	98	7,2%	0,0%	283	8	2,8%	1549	106
	dimanche	1151	83	6,7%	0,0%	278	32	10,2%	1429	114
Total sur semaine		4901	1415	22,4%	8,3%	972	177	15,4%	5873	1592
Total fin de semaine		2416	181	7,0%	0,0%	561	40	6,6%	2977	221
Total		7317	1596	17,9%	6,0%	1534	217	12,4%	8850	1813
Moy./jour semaine		980	283	22,4%	8,3%	194	35	15,4%	1175	318

Tableau 14
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2018

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2018									
		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions	
	Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions		
moyenne	Lundi	812	293	26,5%	9,1%	33	5	14,0%	845	298	
	mardi	885	249	21,9%	9,4%	162	21	11,7%	1047	270	
	mercredi	912	272	22,9%	8,9%	210	71	25,2%	1123	343	
	jeudi	1082	349	24,4%	7,0%	219	53	19,5%	1301	402	
	vendredi	1297	268	17,1%	7,0%	365	30	7,5%	1662	297	
	samedi	1288	100	7,2%	0,0%	288	8	2,8%	1576	108	
	dimanche	1171	84	6,7%	0,0%	283	32	10,2%	1454	116	
Total sur semaine		4988	1429	22,3%	8,2%	990	180	15,4%	5978	1610	
Total fin de semaine		2459	184	7,0%	0,0%	571	41	6,6%	3031	224	
Total		7448	1613	17,8%	5,9%	1561	221	12,4%	9009	1834	
Moy./jour semaine		998	286	22,3%	8,2%	198	36	15,4%	1196	322	

Tableau 15
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2019

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2019									
		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions	
	Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions		
moyenne	Lundi	827	296	26,3%	9,0%	34	5	14,0%	861	301	
	mardi	901	251	21,9%	9,3%	165	22	11,7%	1066	273	
	mercredi	929	274	22,8%	8,7%	214	72	25,2%	1143	347	
	jeudi	1102	353	24,3%	6,9%	222	54	19,5%	1324	407	
	vendredi	1320	270	17,0%	6,9%	372	30	7,5%	1692	300	
	samedi	1311	101	7,2%	0,0%	294	9	2,8%	1604	110	
	dimanche	1192	86	6,7%	0,0%	288	33	10,2%	1480	119	
Total sur semaine		5078	1444	22,1%	8,0%	1007	184	15,4%	6085	1628	
Total fin de semaine		2503	187	7,0%	0,0%	582	41	6,6%	3085	229	
Total		7581	1631	17,7%	5,8%	1589	225	12,4%	9170	1856	
Moy./jour semaine		1016	289	22,1%	8,0%	201	37	15,4%	1217	326	

Tableau 16
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2020

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2020									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	842	299	26,2%	8,8%	34	6	14,0%	876	304	
	mardi	917	253	21,6%	9,1%	168	22	11,7%	1085	275	
	mercredi	945	277	22,7%	8,8%	218	74	25,2%	1163	351	
	jeudi	1121	357	24,2%	6,8%	226	55	19,5%	1348	412	
	vendredi	1344	273	16,9%	6,8%	378	31	7,5%	1722	304	
	samedi	1334	103	7,2%	0,0%	299	9	2,8%	1633	112	
	dimanche	1214	87	6,7%	0,0%	293	33	10,2%	1507	121	
Total sur semaine		5169	1459	22,0%	7,9%	1025	187	15,4%	6194	1646	
Total fin de semaine		2548	191	7,0%	0,0%	592	42	6,6%	3140	233	
Total		7717	1650	17,6%	5,7%	1617	229	12,4%	9334	1879	
Moy./jour semaine		1034	292	22,0%	7,9%	205	37	15,4%	1239	329	

Tableau 17
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2021

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2021									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	857	302	26,1%	8,7%	35	6	14,0%	892	308	
	mardi	933	255	21,5%	9,0%	171	23	11,7%	1105	278	
	mercredi	962	280	22,5%	8,4%	222	75	25,2%	1184	355	
	jeudi	1141	361	24,0%	6,7%	230	56	19,5%	1372	417	
	vendredi	1368	276	16,8%	6,7%	385	31	7,5%	1753	307	
	samedi	1358	105	7,2%	0,0%	304	9	2,8%	1662	114	
	dimanche	1235	89	6,7%	0,0%	298	34	10,2%	1534	123	
Total sur semaine		5261	1474	21,9%	7,8%	1044	190	15,4%	6305	1664	
Total fin de semaine		2594	194	7,0%	0,0%	603	43	6,6%	3196	237	
Total		7855	1668	17,5%	5,8%	1646	233	12,4%	9501	1901	
Moy./jour semaine		1052	295	21,9%	7,8%	209	38	15,4%	1261	333	

Tableau 18
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2022

2022										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	872	305	25,9%	8,6%	36	6	14,0%	908	311
	mardi	950	258	21,4%	8,8%	174	23	11,7%	1124	281
	mercredi	979	283	22,4%	8,3%	226	76	25,2%	1205	359
	jeudi	1162	366	23,9%	6,6%	235	57	19,5%	1396	422
	vendredi	1392	278	16,7%	6,6%	392	32	7,5%	1784	310
	samedi	1383	107	7,2%	0,0%	310	9	2,8%	1692	116
	dimanche	1258	90	6,7%	0,0%	304	35	10,2%	1561	125
Total sur semaine		5355	1490	21,8%	7,7%	1062	194	15,4%	6418	1683
Total fin de semaine		2640	197	7,0%	0,0%	613	44	6,6%	3254	241
Total		7996	1687	17,4%	5,6%	1676	237	12,4%	9671	1924
Moy./jour semaine		1071	298	21,8%	7,7%	212	39	15,4%	1284	337

Tableau 19
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2023

2023										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	888	309	25,8%	8,4%	36	6	14,0%	924	314
	mardi	967	260	21,2%	8,7%	177	23	11,7%	1144	284
	mercredi	997	285	22,3%	8,2%	230	78	25,2%	1227	363
	jeudi	1183	370	23,8%	6,5%	239	58	19,5%	1421	428
	vendredi	1417	281	16,6%	6,5%	399	32	7,5%	1816	313
	samedi	1407	109	7,2%	0,0%	315	9	2,8%	1722	118
	dimanche	1280	92	6,7%	0,0%	309	35	10,2%	1589	127
Total sur semaine		5451	1505	21,6%	7,5%	1081	197	15,4%	6533	1703
Total fin de semaine		2687	201	7,0%	0,0%	624	44	6,6%	3312	245
Total		8139	1706	17,3%	5,5%	1706	241	12,4%	9844	1948
Moy./jour semaine		1090	301	21,6%	7,5%	216	39	15,4%	1307	341

Tableau 20
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2024

2024										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	904	312	25,7%	8,3%	37	6	14,0%	940	318
	mardi	984	263	21,1%	8,6%	181	24	11,7%	1165	287
	mercredi	1015	288	22,1%	8,0%	234	79	25,2%	1249	367
	jeudi	1204	374	23,7%	6,4%	243	59	19,5%	1447	433
	vendredi	1442	284	16,5%	6,4%	406	33	7,5%	1849	317
	samedi	1433	111	7,2%	0,0%	321	9	2,8%	1753	120
	dimanche	1303	94	6,7%	0,0%	315	36	10,2%	1618	130
Total sur semaine		5549	1522	21,5%	7,4%	1101	201	15,4%	6650	1722
Total fin de semaine		2736	205	7,0%	0,0%	636	45	6,6%	3371	250
Total		8284	1726	17,2%	5,4%	1736	246	12,4%	10021	1972
Moy./jour semaine		1110	304	21,5%	7,4%	220	40	15,4%	1330	344

Tableau 21
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2025

2025										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	920	315	25,5%	8,2%	38	6	14,0%	957	321
	mardi	1002	265	20,9%	8,4%	184	24	11,7%	1186	290
	mercredi	1033	291	22,0%	7,9%	238	80	25,2%	1271	372
	jeudi	1225	379	23,6%	6,3%	247	60	19,5%	1473	439
	vendredi	1468	287	16,3%	6,2%	413	33	7,5%	1882	320
	samedi	1458	113	7,2%	0,0%	327	9	2,8%	1785	122
	dimanche	1326	95	6,7%	0,0%	320	37	10,2%	1647	132
Total sur semaine		5648	1538	21,4%	7,3%	1120	204	15,4%	6769	1742
Total fin de semaine		2785	208	7,0%	0,0%	647	46	6,6%	3431	254
Total		8433	1746	17,2%	5,3%	1767	250	12,4%	10200	1996
Moy./jour semaine		1130	308	21,4%	7,3%	224	41	15,4%	1354	348

Tableau 22
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2026

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2026								
		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	936	319	25,4%	8,0%	38	6	14,0%	974	325
	mardi	1020	268	20,8%	8,3%	187	25	11,7%	1207	293
	mercredi	1051	294	21,9%	7,8%	243	82	25,2%	1294	376
	jeudi	1247	383	23,5%	6,2%	252	61	19,5%	1499	444
	vendredi	1495	290	16,2%	6,1%	421	34	7,5%	1915	324
	samedi	1484	115	7,2%	0,0%	332	10	2,8%	1817	125
	dimanche	1350	97	6,7%	0,0%	326	37	10,2%	1676	134
Total sur semaine		5749	1554	21,3%	7,2%	1141	208	15,4%	6890	1762
Total fin de semaine		2834	212	7,0%	0,0%	659	47	6,6%	3493	259
Total		8584	1766	17,1%	5,2%	1799	255	12,4%	10383	2021
Moy./jour semaine		1150	311	21,3%	7,2%	228	42	15,4%	1378	352

Tableau 23
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2027

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2027								
		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	953	322	25,3%	7,9%	39	6	14,0%	992	329
	mardi	1038	270	20,7%	8,2%	191	25	11,7%	1229	296
	mercredi	1070	297	21,7%	7,7%	247	83	25,2%	1317	381
	jeudi	1270	388	23,4%	6,1%	256	62	19,5%	1526	450
	vendredi	1521	293	16,1%	6,0%	428	35	7,5%	1950	328
	samedi	1511	117	7,2%	0,0%	338	10	2,8%	1849	127
	dimanche	1374	99	6,7%	0,0%	332	38	10,2%	1706	137
Total sur semaine		5852	1571	21,2%	7,1%	1161	212	15,4%	7013	1783
Total fin de semaine		2885	216	7,0%	0,0%	670	48	6,6%	3555	263
Total		8737	1787	17,0%	5,1%	1831	259	12,4%	10568	2046
Moy./jour semaine		1170	314	21,2%	7,1%	232	42	15,4%	1403	357

Tableau 24
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2028

2028										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	970	326	25,1%	7,8%	40	6	14,0%	1010	332
	mardi	1057	273	20,5%	8,0%	194	26	11,7%	1251	299
	mercredi	1089	301	21,6%	7,5%	251	85	25,2%	1341	385
	jeudi	1292	393	23,3%	6,0%	261	63	19,5%	1553	456
	vendredi	1549	296	16,0%	5,9%	436	35	7,5%	1985	331
	samedi	1538	119	7,2%	0,0%	344	10	2,8%	1882	129
	dimanche	1399	101	6,7%	0,0%	338	39	10,2%	1737	139
Total sur semaine		5957	1589	21,1%	6,9%	1182	215	15,4%	7139	1804
Total fin de semaine		2937	220	7,0%	0,0%	682	48	6,6%	3619	268
Total		8894	1808	16,9%	5,0%	1864	264	12,4%	10758	2072
Moy./jour semaine		1191	318	21,1%	6,9%	236	43	15,4%	1428	361

Tableau 25
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2029

2029										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	987	330	25,0%	7,7%	40	7	14,0%	1028	336
	mardi	1076	276	20,4%	7,9%	197	26	11,7%	1273	302
	mercredi	1109	304	21,5%	7,4%	256	86	25,2%	1365	390
	jeudi	1315	398	23,2%	5,9%	266	64	19,5%	1581	462
	vendredi	1576	299	15,9%	5,8%	444	36	7,5%	2020	335
	samedi	1565	121	7,2%	0,0%	351	10	2,8%	1916	131
	dimanche	1424	102	6,7%	0,0%	344	39	10,2%	1768	142
Total sur semaine		6064	1606	20,9%	6,8%	1203	219	15,4%	7266	1825
Total fin de semaine		2989	224	7,0%	0,0%	695	49	6,6%	3684	273
Total		9053	1830	16,8%	4,9%	1897	269	12,4%	10950	2098
Moy./jour semaine		1213	321	20,9%	6,8%	241	44	15,4%	1453	365

Tableau 26
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2030

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2030									
		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions	
	Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	1005	333	24,9%	7,5%	41	7	14,0%	1046	340	
	mardi	1095	279	20,3%	7,8%	201	27	11,7%	1296	305	
	mercredi	1129	307	21,4%	7,3%	260	88	25,2%	1389	395	
	jeudi	1339	403	23,1%	5,8%	270	85	19,5%	1609	468	
	vendredi	1605	302	15,9%	5,8%	452	37	7,5%	2056	339	
	samedi	1593	123	7,2%	0,0%	357	10	2,8%	1950	134	
	dimanche	1449	104	6,7%	0,0%	350	40	10,2%	1800	144	
Total sur semaine		6172	1624	20,8%	6,7%	1224	223	15,4%	7396	1847	
Total fin de semaine		3043	228	7,0%	0,0%	707	50	6,6%	3750	278	
Total		9215	1851	16,7%	4,9%	1931	273	12,4%	11146	2125	
Moy./jour semaine		1234	325	20,8%	6,7%	245	45	15,4%	1479	369	

Tableau 27
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2031

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2031									
		Jour				Nuit			Total journalier		
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Autos	Camions	
	Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions				
moyenne	Lundi	1023	337	24,8%	7,4%	42	7	14,0%	1065	344	
	mardi	1114	281	20,2%	7,6%	205	27	11,7%	1319	308	
	mercredi	1149	310	21,3%	7,2%	265	89	25,2%	1414	400	
	jeudi	1363	408	23,0%	5,7%	275	67	19,5%	1638	474	
	vendredi	1633	305	15,8%	5,7%	460	37	7,5%	2093	343	
	samedi	1622	126	7,2%	0,0%	363	11	2,8%	1985	136	
	dimanche	1475	106	6,7%	0,0%	356	41	10,2%	1832	147	
Total sur semaine		6283	1642	20,7%	6,6%	1246	227	15,4%	7529	1869	
Total fin de semaine		3097	232	7,0%	0,0%	720	51	6,6%	3817	283	
Total		9380	1874	16,6%	4,8%	1966	278	12,4%	11346	2152	
Moy./jour semaine		1257	328	20,7%	6,6%	249	45	15,4%	1506	374	

Tableau 28
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2032

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2032									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	1041	341	24,7%	7,3%	42	7	14,0%	1084	348	
	mardi	1134	284	20,0%	7,5%	208	28	11,7%	1343	312	
	mercredi	1170	314	21,2%	7,1%	270	91	25,2%	1439	405	
	jeudi	1367	413	22,9%	5,6%	280	68	19,5%	1667	481	
	vendredi	1662	309	15,7%	5,6%	468	38	7,5%	2131	347	
	samedi	1651	128	7,2%	0,0%	370	11	2,8%	2021	139	
	dimanche	1502	108	6,7%	0,0%	363	41	10,2%	1865	149	
Total sur semaine		8395	1661	20,6%	6,5%	1269	231	15,4%	7664	1892	
Total fin de semaine		3153	236	7,0%	0,0%	732	52	6,6%	3885	288	
Total		9548	1896	16,6%	4,7%	2001	283	12,4%	11549	2179	
Moy./jour semaine		1279	332	20,6%	6,5%	254	46	15,4%	1533	378	

Tableau 29
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2033

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2033									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	1060	345	24,5%	7,2%	43	7	14,0%	1103	352	
	mardi	1155	287	19,9%	7,4%	212	28	11,7%	1367	315	
	mercredi	1190	317	21,0%	7,0%	275	93	25,2%	1465	410	
	jeudi	1412	418	22,8%	5,5%	285	69	19,5%	1697	487	
	vendredi	1692	312	15,6%	5,5%	476	39	7,5%	2169	351	
	samedi	1681	130	7,2%	0,0%	376	11	2,8%	2057	141	
	dimanche	1529	110	6,7%	0,0%	369	42	10,2%	1898	152	
Total sur semaine		6509	1679	20,5%	6,4%	1291	235	15,4%	7801	1915	
Total fin de semaine		3209	240	7,0%	0,0%	746	53	6,6%	3955	293	
Total		9719	1919	16,5%	4,6%	2037	288	12,4%	11756	2208	
Moy./jour semaine		1302	336	20,5%	6,4%	258	47	15,4%	1560	383	

Tableau 30
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2034

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2034									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	1079	349	24,4%	7,1%	44	7	14,0%	1123	356	
	mardi	1175	290	19,8%	7,3%	216	29	11,7%	1391	319	
	mercredi	1212	321	20,9%	6,8%	280	94	25,2%	1491	415	
	jeudi	1437	423	22,8%	5,4%	290	70	19,5%	1728	494	
	vendredi	1723	316	15,5%	5,4%	485	39	7,5%	2207	355	
	samedi	1711	132	7,2%	0,0%	383	11	2,8%	2094	144	
	dimanche	1556	112	6,7%	0,0%	376	43	10,2%	1932	155	
Total sur semaine		6626	1698	20,4%	6,3%	1314	240	15,4%	7940	1938	
Total fin de semaine		3267	244	7,0%	0,0%	759	54	6,6%	4026	298	
Total		9893	1943	16,4%	4,5%	2073	293	12,4%	11966	2236	
Moy./jour semaine		1325	340	20,4%	6,3%	263	48	15,4%	1588	388	

Tableau 31
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2035

Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		2035									
		Jour Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Nuit Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00			Total journalier		
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions	
moyenne	Lundi	1098	353	24,3%	6,9%	45	7	14,0%	1143	360	
	mardi	1196	293	19,7%	7,2%	220	29	11,7%	1416	322	
	mercredi	1233	324	20,8%	6,7%	285	96	25,2%	1518	420	
	jeudi	1463	429	22,7%	5,3%	295	71	19,5%	1759	500	
	vendredi	1753	319	15,4%	5,3%	494	40	7,5%	2247	359	
	samedi	1741	135	7,2%	0,0%	390	11	2,8%	2131	146	
	dimanche	1584	114	6,7%	0,0%	383	44	10,2%	1966	157	
Total sur semaine		6745	1718	20,3%	6,2%	1338	244	15,4%	8083	1962	
Total fin de semaine		3325	249	7,0%	0,0%	773	55	6,6%	4098	304	
Total		10070	1967	16,3%	4,5%	2111	299	12,4%	12180	2265	
Moy./jour semaine		1349	344	20,3%	6,2%	268	49	15,4%	1617	392	

Tableau 32
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2036

2036										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00				
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions		
moyenne	Lundi	1118	357	24,2%	6,8%	46	7	14,0%	1164	364
	mardi	1218	296	19,6%	7,0%	224	30	11,7%	1441	326
	mercredi	1256	328	20,7%	6,6%	290	98	25,2%	1545	426
	jeudi	1489	434	22,8%	5,2%	301	73	19,5%	1790	507
	vendredi	1785	322	15,3%	5,2%	502	41	7,5%	2287	363
	samedi	1772	137	7,2%	0,0%	397	12	2,8%	2169	149
	dimanche	1612	116	6,7%	0,0%	389	44	10,2%	2002	160
Total sur semaine		8865	1738	20,2%	6,1%	1362	248	15,4%	8227	1986
Total fin de semaine		3385	253	7,0%	0,0%	786	56	6,6%	4171	309
Total		10250	1991	16,3%	4,4%	2148	304	12,4%	12398	2295
Moy./jour semaine		1373	348	20,2%	6,1%	272	50	15,4%	1645	397

Tableau 33
Projection du camionnage au tonnage maximum pour l'année 2037

2037										
Basé sur la moyenne des deux comptages (avril et août 2005)		Jour				Nuit			Total journalier	
		Projection de la circulation entre 06:00 et 19:00 (actuel)				Projection de la circulation entre 19:00 et 06:00 (actuel)			(actuel)	
		Autos	Camions pass.suppl. 122	% camions	Augmentation en %	Autos	Camions pass.suppl. 0	% camions	Autos	Camions
moyenne	Lundi	1138	361	24,1%	6,7%	46	8	14,0%	1184	369
	mardi	1240	299	19,5%	6,9%	228	30	11,7%	1467	329
	mercredi	1278	332	20,6%	6,5%	295	100	25,2%	1573	431
	jeudi	1516	440	22,5%	5,2%	306	74	19,5%	1822	514
	vendredi	1817	326	15,2%	5,1%	511	41	7,5%	2328	367
	samedi	1804	140	7,2%	0,0%	404	12	2,8%	2208	151
	dimanche	1641	118	6,7%	0,0%	396	45	10,2%	2037	163
Total sur semaine		6988	1758	20,1%	6,0%	1386	253	15,4%	8375	2011
Total fin de semaine		3445	258	7,0%	0,0%	800	57	6,6%	4246	314
Total		10433	2016	16,2%	4,3%	2187	309	12,4%	12620	2325
Moy./jour semaine		1398	352	20,1%	6,0%	277	51	15,4%	1675	402

Conclusion

Nous remarquons que même selon le scénario où, dès l'ouverture du LET, celui-ci recevrait 250 000t/an, le pourcentage de camion sur les jours de semaine et sur la période de 6 h 00 à 19 h 00 serait de 23,7 %, soit une augmentation de 9,6 % par rapport à la moyenne des deux séries de comptage effectuées par le MTQ en avril et en août 2005 sur la route 301 près de Kazabazua. Or, tel que mentionné, la réception d'un tonnage de 250 000 t/an représente un maximum qui ne pourrait se produire qu'à long terme soit dans une trentaine d'années seulement en tenant compte d'un accroissement de 0,75 % par année de la population. Le camionnage additionnel associé à l'ouverture éventuelle d'un lieu d'enfouissement technique (LET) à Danford Lake sera donc moindre à court et moyen terme.

À long terme, avec l'ajout journalier des 122 passages projetés au tonnage maximal de 250 000 t/an combiné à une actualisation de 1,79 % par année des véhicules (automobiles et camions), le pourcentage de camionnage diminuera progressivement pour atteindre 6 % (voir tableau 33) pendant le jour (6 h 00 à 19 h 00), du lundi au vendredi alors qu'actuellement, il atteint en moyenne 14,1 % (voir tableau 3).