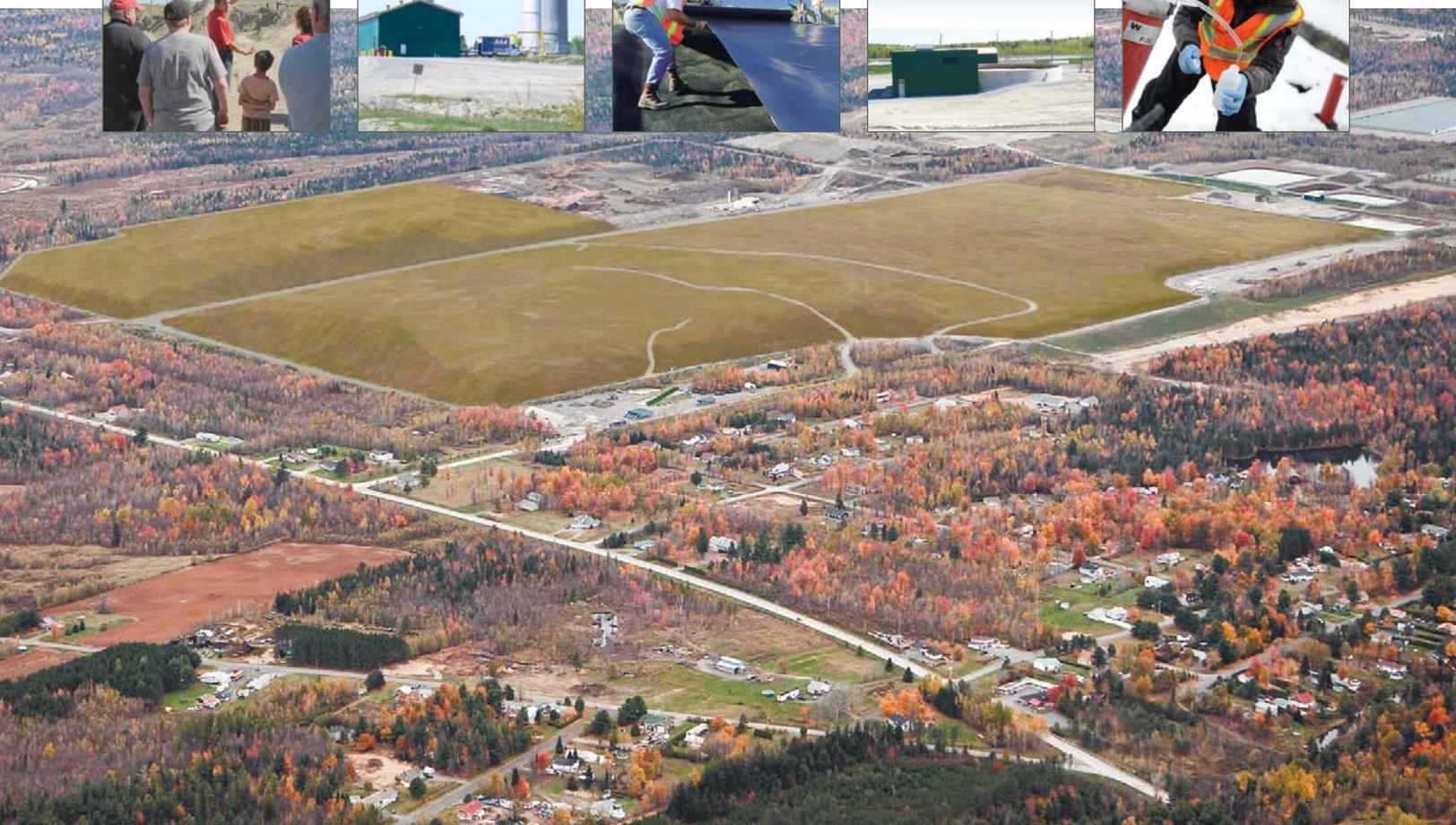


# Agrandissement du lieu d'enfouissement technique de Saint-Nicéphore

## Étude d'impact sur l'environnement

### Étude spécifique au transport routier

Décembre 2010





PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

ÉTUDE SPÉCIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER

**CIMA**  
Partenaire de génie  
3400, boul. du Souvenir,  
bureau 600  
Laval (Québec)  
H7V 3Z2  
Tél. : (514) 337-2462  
Tél. : (450) 682-1013

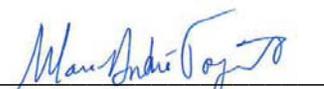
Projet no : L02883A  
Décembre 2010

## ÉQUIPE DE RÉALISATION DU PROJET

**Geneviève Lefebvre, ing.**  
Directrice de projet

Marc-André Tousignant, ing.  
Audrey Véronneau, ing. jr  
Anny Lévesque, dess.  
Denis Montpetit, dess.

Préparé par :   
**Audrey Véronneau, ing. jr**  
Ingénieure de projet  
No membre OIQ : 500 4134

Véifié par :   
**Marc-André Tousignant, ing.**  
Chargé de projet  
No membre OIQ : 119 801

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS ANTÉRIEURES		
IDENTIFICATION	DATE	DESCRIPTION DE L'ÉMISSION ET/OU DE RÉVISION
Émission 03	29 mars 10	Rapport d'étape – situation actuelle
Émission 04	31 mars 10	Rapport d'étape – situation actuelle
Émission 05	15 avril 10	Rapport complet – pour commentaires
Émission 06	13 mai 10	Dépôt final
Émission 07	11 novembre 10	Dépôt final
Émission 08	13 décembre 10	Dépôt final révisé

# Index des rapports



## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1 MÉTHODOLOGIE.....	2
<b>2. SITUATION ACTUELLE .....</b>	<b>4</b>
2.1 ZONE D'ÉTUDE .....	4
2.1.1 TRONÇONS À L'ÉTUDE.....	4
2.1.2 CARACTÉRISTIQUES DES TRONÇONS .....	5
2.1.3 ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE .....	6
2.2 FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE .....	8
2.2.1 STATISTIQUES D'OPÉRATION DE L'ANNÉE 2008 .....	8
2.2.2 TYPES DE CAMION.....	10
2.3 CIRCULATION .....	12
2.3.1 DESCRIPTION DES RELEVÉS DE CIRCULATION EFFECTUÉS .....	12
2.3.2 ITINÉRAIRES D'ACCÈS AU SITE .....	13
2.3.3 CONDITIONS DE CIRCULATION.....	15
2.3.4 IMPORTANCE RELATIVE DU L.E.T. DE SAINT-NICÉPHORE DANS LA CIRCULATION LOURDE .....	18
2.4 SIGNALISATION.....	20
2.5 SÉCURITÉ.....	22
2.6 INFRASTRUCTURE .....	23
<b>3. ACHALANDAGE PRÉVU AU SITE .....</b>	<b>25</b>
3.1 ACHALANDAGE RÉGULIER PRÉVU AU SITE.....	25
3.2 ACHALANDAGE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION.....	25

<b>4.</b>	<b>ÉVALUATION DES IMPACTS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT ROUTIER.....</b>	<b>27</b>
4.1	IMPACTS SUR LA CIRCULATION.....	27
4.1.1	IMPACT SUR LES DÉBITS 9 HEURES.....	29
4.1.2	IMPACT SUR LES DÉBITS HORAIRES.....	30
4.1.3	IMPACT SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION .....	31
4.2	IMPACT SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE.....	31
<b>5.</b>	<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>32</b>

### TABLEAUX

Tableau 2.1 :	Tronçons à l'étude .....	5
Tableau 2.2 :	Caractéristiques des tronçons à l'étude .....	5
Tableau 2.3 :	Circulation associée à l'exploitation du L.E.T. en 2008 .....	10
Tableau 2.4 :	Classification des véhicules lourds à l'accès du L.E.T. de Saint-Nicéphore .....	11
Tableau 4.1 :	Impact du développement du L.E.T. de Saint-Nicéphore sur la circulation – Période de construction en 2016.....	29

### FIGURES

Figure 1.1 :	Localisation générale du projet.....	3
Figure 2.1 :	Tronçons à l'étude .....	7
Figure 2.2 :	Répartition annuelle du camionnage au L.E.T. de Saint- Nicéphore en 2008.....	9
Figure 2.3 :	Axes routiers empruntés par les véhicules à destination du L.E.T. de Saint-Nicéphore.....	14
Figure 2.4 :	Conditions actuelles de circulation – Heure de pointe du matin .....	16
Figure 2.5 :	Conditions actuelles de circulation - Heure de pointe de l'après-midi .....	17
Figure 2.6 :	Importance relative du L.E.T. de Saint-Nicéphore dans la circulation.....	19
Figure 2.7 :	Signalisation .....	21
Figure 4.1 :	Débits actuels et anticipés sur 9 heures (total des deux sens) .....	28

## ANNEXES

ANNEXE A	PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ
ANNEXE B	DONNÉES DES COMPTAGES ANNEXE C
ANNEXE C	DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE
ANNEXE D	CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION
ANNEXE E	PÉRIODE DE CONSTRUCTION
ANNEXE F	CONDITIONS DE CIRCULATION ANTICIPÉES

## 1. INTRODUCTION

La compagnie Waste Management (WM) compte poursuivre ses activités d'élimination des matières résiduelles au lieu d'enfouissement de Saint-Nicéphore en développant une nouvelle aire d'exploitation voisine à celle actuellement en opération.

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur le développement du L.E.T. de Saint-Nicéphore, une étude spécifique au transport routier est nécessaire afin d'évaluer les impacts du projet sur la circulation. La figure 1.1 montre la localisation du projet.

WM a donc mandaté la firme d'ingénierie CIMA+ afin de réaliser cette étude.

Le mandat comprend spécifiquement :

- La description du milieu récepteur;
- L'évaluation de la situation actuelle du réseau routier, dont l'analyse des conditions actuelles de circulation du réseau routier adjacent au site;
- La caractérisation et la modélisation de la situation future en matière de circulation, ce pour deux scénarios soit l'achalandage régulier et l'achalandage en période de construction;
- L'évaluation des impacts routiers du projet;
- Les recommandations quant aux mesures de mitigation spécifiques au transport pour minimiser les impacts, si nécessaire.

Actuellement, le lieu d'enfouissement de Saint-Nicéphore abrite les installations suivantes :

- Poste d'identification et de contrôle (barrière d'accueil, zone de réception, poste de pesée et de détection des matières radioactives);
- Aire de déchargement ouverte aux citoyens;
- Système de traitement du lixiviat;
- Système de collecte et de destruction des biogaz;
- Bureaux administratifs et garage.

WM désire aménager la future aire d'exploitation du L.E.T. sur ses terrains adjacents à ceux exploités actuellement.

La configuration du L.E.T. proposé est subdivisée en phases, lesquelles seront exploitées progressivement en sous phases appelées cellules d'enfouissement technique (CET), permettant l'optimisation des opérations d'enfouissement des matières résiduelles. La figure de l'annexe A illustre les phases visées par le projet.

## 1.1 MÉTHODOLOGIE

La première phase de cette étude est la description du milieu récepteur. Cette phase consiste à délimiter la zone d'étude, à effectuer des relevés terrain, puis, sur la base des données fournies par WM et des observations terrain à caractériser la situation actuelle permettant de décrire, les éléments suivants :

- Fonctionnement et achalandage du site;
- Itinéraires d'accès des camions ;
- Conditions de circulation actuelles;
- Caractéristiques et environnement des routes empruntées pour accéder au site;
- Activités de camionnage autres que celles attribuables à l'exploitation du site.

Une fois le portrait de la situation actuelle établi, la phase suivante est l'évaluation des impacts du développement du L.E.T. de Saint-Nicéphore sur la circulation. Les informations fournies par WM permettent d'estimer l'achalandage supplémentaire au site, ce tant pour l'achalandage en période d'opération qu'en période de construction.

Connaissant les débits futurs des véhicules liés au L.E.T. de Saint- Nicéphore, les impacts sur le réseau routier sont ensuite évalués en termes de conditions de circulation, de voirie, d'impact sur les riverains et autres.

Des recommandations sont finalement énoncées, si requis, dans le but d'atténuer ou d'éliminer les impacts causés par le développement du L.E.T. de Saint-Nicéphore.



**LÉGENDE**

- Site à l'étude
- Zone à l'étude

Source : Google Maps

PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

**LOCALISATION GÉNÉRALE DU PROJET**

L02883A  
Novembre 2010



Figure 1.1

## 2. SITUATION ACTUELLE

Ce chapitre décrit en premier lieu la zone d'étude et son environnement. Ensuite, le fonctionnement du lieu d'enfouissement technique (L.E.T.) est expliqué et les activités qui s'y déroulent actuellement sont chiffrées. Les résultats des relevés de circulation servant de base à l'étude sont finalement énoncés.

### 2.1 ZONE D'ÉTUDE

Le site étudié se trouve dans le secteur Saint-Nicéphore de la ville de Drummondville, elle-même située dans la MRC de Drummond. Le L.E.T. se situe à l'est<sup>1</sup> du boulevard Saint-Joseph (route 143), à l'ouest de la rivière Saint-François et au nord de la route Caya. La figure 2.1 illustre l'emplacement du site ainsi que le réseau routier environnant.

L'accès au lieu d'enfouissement technique (L.E.T.) se fait principalement par la route Caya. L'échangeur de l'autoroute 55 (sortie 111) et de la route Caya a d'ailleurs été conçu spécifiquement pour assurer l'accès au L.E.T. par la route Caya, WM a contribué financièrement à ce projet, limitant ainsi le passage des véhicules lourds sur la route 139 dans le noyau urbain du secteur Saint-Nicéphore (via la sortie 116). Il est à noter que le tronçon de la route Caya dessert au plus une dizaine d'habitations. L'intersection de la route Caya/boulevard Saint-Joseph de même que la portion de route entre cette intersection et l'échangeur sont davantage sollicitées par les véhicules lourds en destination du site, ils font donc partie de l'étude. L'accès au site en provenance du boulevard Saint-Joseph Nord est surtout utilisé par la circulation liée aux activités de la ville de Drummondville, notamment le secteur Saint-Nicéphore. Une entrée secondaire du boulevard Saint-Joseph est située au nord de l'entrée principale : elle est utilisée lors des travaux de construction plus importants. Cette entrée permet de séparer la circulation des camions de matières résiduelles de la circulation des camions reliés aux travaux de construction, lors des périodes de fort achalandage.

#### 2.1.1 Tronçons à l'étude

La zone d'étude est divisée en trois tronçons ayant chacun leurs caractéristiques propres. Le tableau suivant présente les tronçons routiers qui sont également illustrés à la figure 2.1.

---

1. Pour des raisons de commodités de lecture et pour faciliter la localisation des éléments du milieu, les points cardinaux sont définis en fonction du Nord du projet et non pas du Nord géographique (cf figures).

TABLEAU 2.1 : TRONÇONS À L'ÉTUDE

TRONÇON	AXE	DE ... À ...
T-1	Boulevard Saint-Joseph	de 300 m au Nord de la rue de la Cordelle à l'accès secondaire au site
T-2A	Boulevard Saint-Joseph	de l'accès secondaire à l'accès principal au site
T-2	Boulevard Saint-Joseph	de l'accès principal au site à la route Caya
T-3	Route Caya	du boulevard Saint-Joseph à l'autoroute 55

Le tronçon T-3 se limite à la partie de la route Caya située à l'ouest du boulevard Saint-Joseph puisque la majorité des camions circulent sur ce tronçon, tel que démontré à la section traitant des débits.

### 2.1.2 Caractéristiques des tronçons

Le tableau suivant présente les résultats des observations recueillies par tronçon lors de la visite terrain.

TABLEAU 2.2 : CARACTÉRISTIQUES DES TRONÇONS À L'ÉTUDE

TRONÇON	AXE	NOMBRE D'ACCÈS TOTAL	TYPE D'ACCÈS*	LONGUEUR DU TRONÇON	ACCÈS/KM
T-1	Boulevard Saint-Joseph	10	R, C	0,98 km	10,2
T-2A	Boulevard Saint-Joseph	7	R	0,65 km	10,8
T-2	Boulevard Saint-Joseph	20	R, C	1,17 km	17,1
T-3	Route Caya	13	R	1,81 km	7,2

\* Type d'accès : R= résidentiel, C= commercial, I= industriel

Au nord du T-1 (boulevard Saint-Joseph), à 4 km du L.E.T. de Saint-Nicéphore, se trouvent de nombreuses résidences, soit environ 10 accès/km. Notons également que la route 139 relie le noyau urbain du secteur Saint-Nicéphore à l'autoroute 55 (sortie 116). Dans ce noyau, la route 139 est bordée entre autres de l'ancien hôtel-de-ville, d'un garage municipal et service des incendies, d'une église, d'un parc et d'une école, qui ont tous leur accès sur cette route.

Le tronçon T-2A (boulevard Saint-Joseph) compte sept accès résidentiels, soit 10,8 accès/km.

Le tronçon T-2 (boulevard Saint-Joseph) compte de nombreux commerces. Il s'agit du tronçon comportant le plus grand nombre d'accès, 17 accès/km.

Le tronçon T-3 (route Caya) est de type rural. Peu d'accès y sont dénombrés, soit environ sept accès/km.

Notons enfin que de nombreuses traverses de motoneige croisent les trois axes routiers à l'étude.

### **2.1.3 Activités de camionnage**

Outre le L.E.T. de Saint-Nicéphore, quelques industries et commerces sont établis à proximité de la zone d'étude, notamment un fabricant de dalles de patio situé sur le boulevard Saint-Joseph à quelques mètres au sud de la route Caya, ainsi qu'une carrière, située sur la route Caya au nord du boulevard Saint-Joseph.



**Accès au site**  
 Intersection Boulevard Saint-Joseph /  
 Rue Gagnon, direction Est



PROJET D'AGRANDISSEMENT  
 DU LIEU D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE  
 DE SAINT-NICÉPHORE

**ZONE ET TRONÇONS  
 À L'ÉTUDE**

Figure 2.1

**CIMA**  
 L02883A  
 Novembre 2010

Source : Google Maps

## 2.2 FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE

Le L.E.T. de Saint-Nicéphore est actuellement en opération. Les données fournies par WM , conjuguées avec les données de comptages recueillies sur le terrain par CIMA+, permettent d'établir un portrait du fonctionnement actuel du site au plan de la circulation.

### 2.2.1 Statistiques d'opération de l'année 2008

L'année 2008 constitue la période de référence puisque des statistiques sont disponibles pour l'année entière.

Durant l'année 2008, 696 498 tonnes métriques ont été acheminées au site pendant les jours ouvrables selon les statistiques d'achalandage du site fournies par WM. Le site est ouvert toute l'année, en semaine, du lundi au vendredi entre 7 h et 18 h, mais quelques camions peuvent circuler en dehors de ces heures pour répondre à des besoins ponctuels. Le site est ouvert le samedi matin pour la desserte des citoyens (éco-centre).

Des 696 498 tonnes métriques acheminées au site, 77,8 % sont des matières résiduelles qui ont été enfouies, tandis que les 22,2 % restants représentent l'apport des sols de recouvrement.

Ainsi, sur la base de l'ensemble des statistiques recueillies au poste de pesée à l'entrée du site pour l'année 2008, une moyenne de 144 camions par jour fréquente le site, tandis que le jour le plus achalandé a été le 21 avril 2008, avec un maximum de 288 camions. La moyenne quotidienne pour le mois le plus achalandé (avril) est de 202 camions par jour. La figure 2.2 montre le nombre moyen de camions par jour enregistré au poste de pesée pour chaque mois de l'année 2008 et le tableau 2.3 résume la situation de l'achalandage au site.

FIGURE 2.2 : RÉPARTITION ANNUELLE DU CAMIONNAGE AU L.E.T. DE SAINT-NICÉPHORE EN 2008

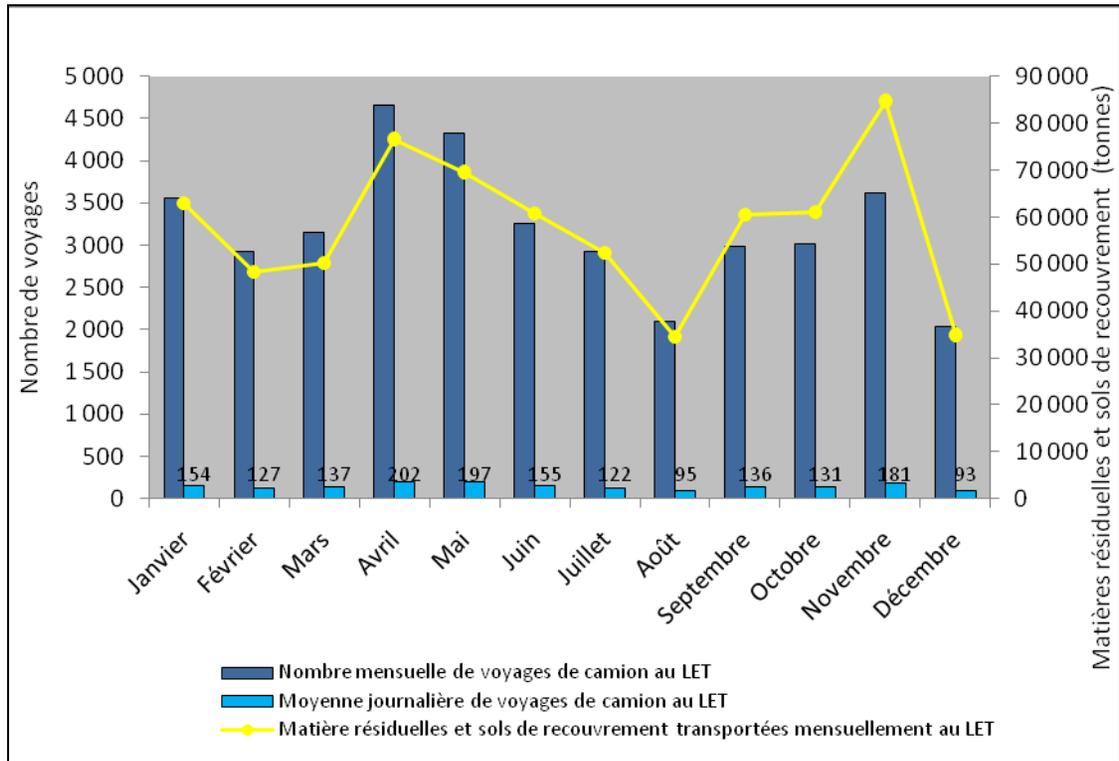


TABLEAU 2.3 : CIRCULATION ASSOCIÉE À L'EXPLOITATION DU L.E.T. EN 2008

MOIS	NOMBRE DE VOYAGES	NOMBRE DE VÉHICULES MOYEN/JOUR	TONNAGES	MATIÈRES RÉSIDUELLES	SOLS DE RECOUVREMENT	NOMBRE DE JOURS
Janvier	3 553	154	62 890	54 430	8 460	23
Février	2 921	127	48 333	45 112	3 222	23
Mars	3 152	137	50 204	43 337	6 867	23
Avril	4 653	202	76 600	57 974	18 626	23
Mai	4 326	197	69 579	62 469	7 110	22
Juin	3 256	155	60 802	59 169	1 632	21
Juillet	2 918	122	52 358	46 925	5 433	24
Août	2 100	95	34 461	27 916	6 545	22
Septembre	2 981	136	60 502	36 751	23 751	22
Octobre	3 013	131	61 110	35 368	25 742	23
Novembre	3 612	181	84 753	44 095	40 658	20
Décembre	2 035	93	34 905	29 310	5 595	22
<b>TOTAL</b>	<b>38 520</b>	<b>144</b>	<b>696 498</b>	<b>542 857</b>	<b>153 641</b>	<b>268</b>

### 2.2.2 Types de camion

Plusieurs types de camions composent la flotte de véhicules lourds qui se rend au site. Un portrait de l'achalandage au site, ventilé par type de véhicule, a été établi : pour ce faire, tous les camions entrant au site lors du comptage du jeudi 18 juin 2009 ont été classés en fonction de leur type. Les résultats sont présentés au tableau 2.4.

**TABLEAU 2.4 : CLASSIFICATION DES VÉHICULES LOURDS À L'ACCÈS DU L.E.T. DE SAINT-NICÉPHORE**

TYPE	PHOTO	COMPTAGE DU 18 JUIN (6 H À 20 H 15)	
Chargement avant		17	12,5 %
Chargement arrière		5	3,7 %
Roll-off		23	16,9 %
Semi-remorque		23	16,9 %
Remorque (transbordement)		44	32,4 %
10-12 roues		12	8,8 %
Camion citerne	---	3	2,2 %
Autres	---	9	6,6 %
<b>TOTAL</b>		<b>136 camions</b>	100 %

La classe de véhicule la plus fréquente est le camion remorque en provenance des postes de transbordement (32 %). Ce type de camion est utilisé pour recueillir le contenu d'environ trois camions de types chargement avant, chargement arrière ou roll off, permettant ainsi de diminuer les déplacements de plus petits véhicules de collecte. Ces camions peuvent contenir jusqu'à 30 tonnes métriques de matières résiduelles. Le camion semi-remorque est un autre type de camion remorque qui est également fréquent (16,9 %).

Les camions roll-off, sont également nombreux ils arrivent ex-æquo avec les semi-remorques (16,9 %). Ces camions servent principalement à la collecte des matières résiduelles domestiques.

## 2.3 CIRCULATION

### 2.3.1 Description des relevés de circulation effectués

Pour réaliser cette étude, divers relevés de circulation ont été exécutés :

- Comptages manuels de circulation;
- Comptages automatisés par plaques Nu-Metrics;
- Relevés de la signalisation sur les itinéraires d'accès.

Le jeudi 18 juin 2009, des comptages ont été réalisés afin de comptabiliser et classer les véhicules qui accèdent au site selon neuf classes (dont sept de véhicules lourds). Les comptages ont été réalisés aux intersections suivantes : boulevard Saint-Joseph/rue Gagnon (accès au site), boulevard Saint-Joseph/route Caya, rue Charland/route Caya et bretelles d'entrée-sortie de l'A55/route Caya. Les intersections boulevard Saint-Joseph/route Caya et bretelles de l'échangeur A-55/route Caya ont fait l'objet de comptages avec une classification plus sommaire (3 classes). Les comptages se sont déroulés sur une période allant de 6 h à 20 h 15 au niveau de l'accès au site et de 7 h à 18 h pour les trois autres intersections, couvrant ainsi la période d'activité du L.E.T. et les heures de pointe du réseau routier. Les résultats des comptages sont présentés à l'annexe B.

Les comptages permettent de déterminer le nombre de camions générés par le L.E.T. de Saint-Nicéphore, de connaître leur provenance et de qualifier les conditions de circulation aux heures de pointe. En outre, les données des comptages automatisés (plaques Nu-Metrics) ont permis d'établir le débit journalier moyen annuel (DJMA) pour le boulevard Saint-Joseph, qui est estimé à 3 525 véhicules par jour.

Des relevés visuels ont également eu lieu dans la zone d'étude, afin d'identifier la signalisation routière en place telles les interdictions de camionnage, les limites de vitesse, etc. Par ailleurs, l'observation du fonctionnement du L.E.T. et de ses abords sur une période de 12 heures a permis de formuler quelques constats en ce qui a trait à la sécurité routière.

### **2.3.2 Itinéraires d'accès au site**

La provenance de chaque camion a été obtenue à partir de la base de données de WM pour la journée du 18 juin 2009 au L.E.T de Saint-Nicéphore. La figure 2.3 illustre les itinéraires d'accès des camions au L.E.T.

La majorité des camions allant vers le L.E.T. de Saint-Nicéphore arrivent par l'autoroute 55 Nord (47 %). La totalité de ces camions proviennent de l'autoroute 20 : 38 % arrivent de l'Ouest et 9 % de l'Est. L'ensemble de ces camions empruntent ensuite la route Caya. Cette dernière est également empruntée par les camions en provenance de l'A-55 Sud, qui représentent 22 % des camions se rendant au site.

En somme, 69 % des camions accédant au site du L.E.T. de Saint-Nicéphore empruntent l'échangeur entre l'A-55 et la route Caya. Les itinéraires d'accès au site démontrent que la construction de cet échangeur répond bien aux attentes et joue le rôle pour lequel il a été construit.

Les véhicules restants (31 %) accèdent au site par le boulevard Saint-Joseph. De ce nombre, 26 % proviennent du centre de Drummondville (et empruntent donc le boulevard Saint-Joseph sur une grande partie de leur parcours), tandis que 5 % proviennent de la route 139.

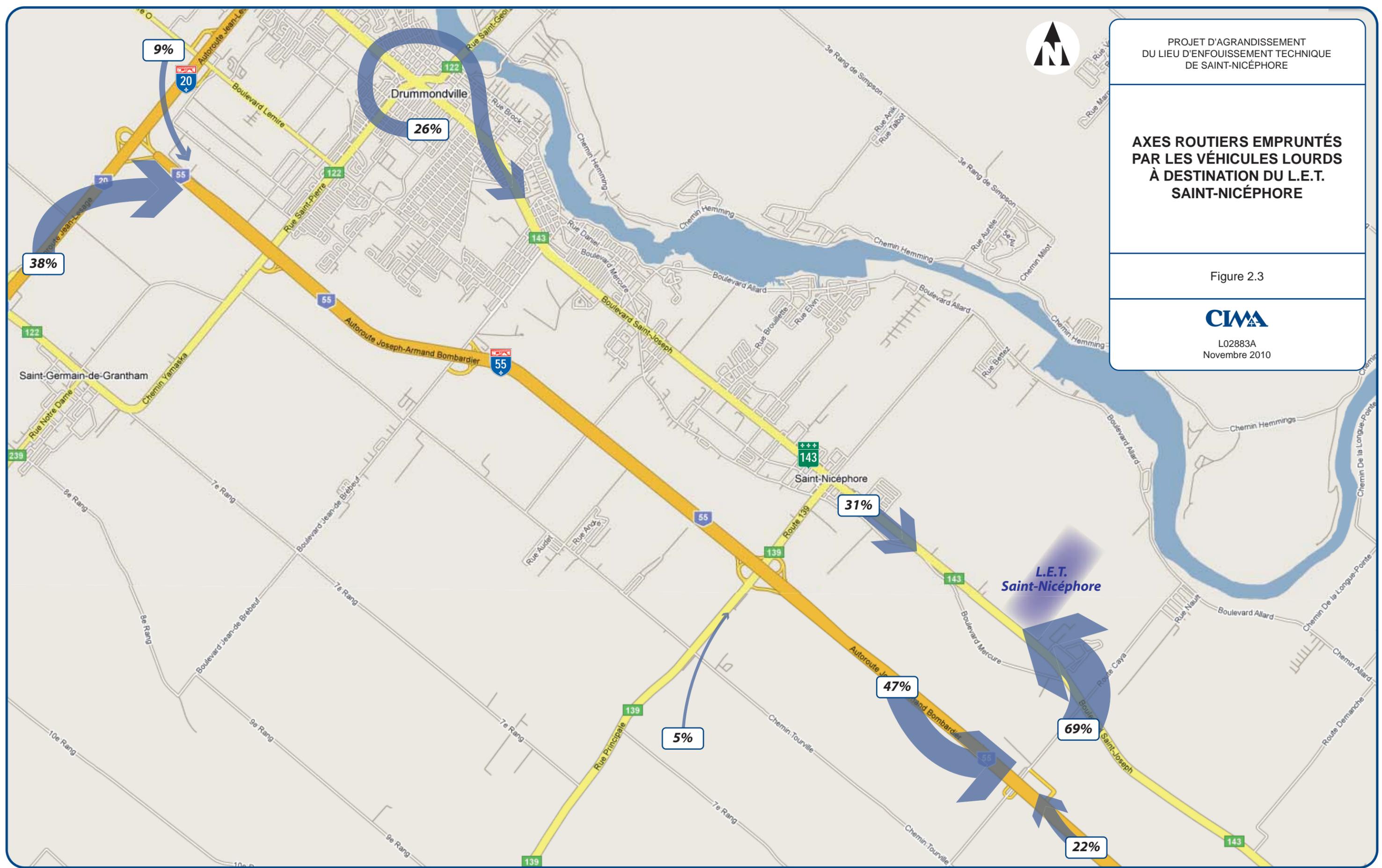


PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

**AXES ROUTIERS EMPRUNTÉS  
PAR LES VÉHICULES LOURDS  
À DESTINATION DU L.E.T.  
SAINT-NICÉPHORE**

Figure 2.3

**CIMA**  
L02883A  
Novembre 2010



### 2.3.3 Conditions de circulation

Une compilation par période de 15 minutes des données de comptage a permis d'établir les débits circulant aux heures de pointe. Ces heures de pointe sont communes pour les intersections recensées :

- Heure de pointe du matin : de 7 h 15 à 8 h 15;
- Heure de pointe du soir : de 16 h 15 à 17 h 15.

Les conditions actuelles de circulation ont été modélisées à l'aide du logiciel HCS2000, reconnu dans le domaine de la circulation. Il est à noter que le logiciel prend en compte le pourcentage de camions.

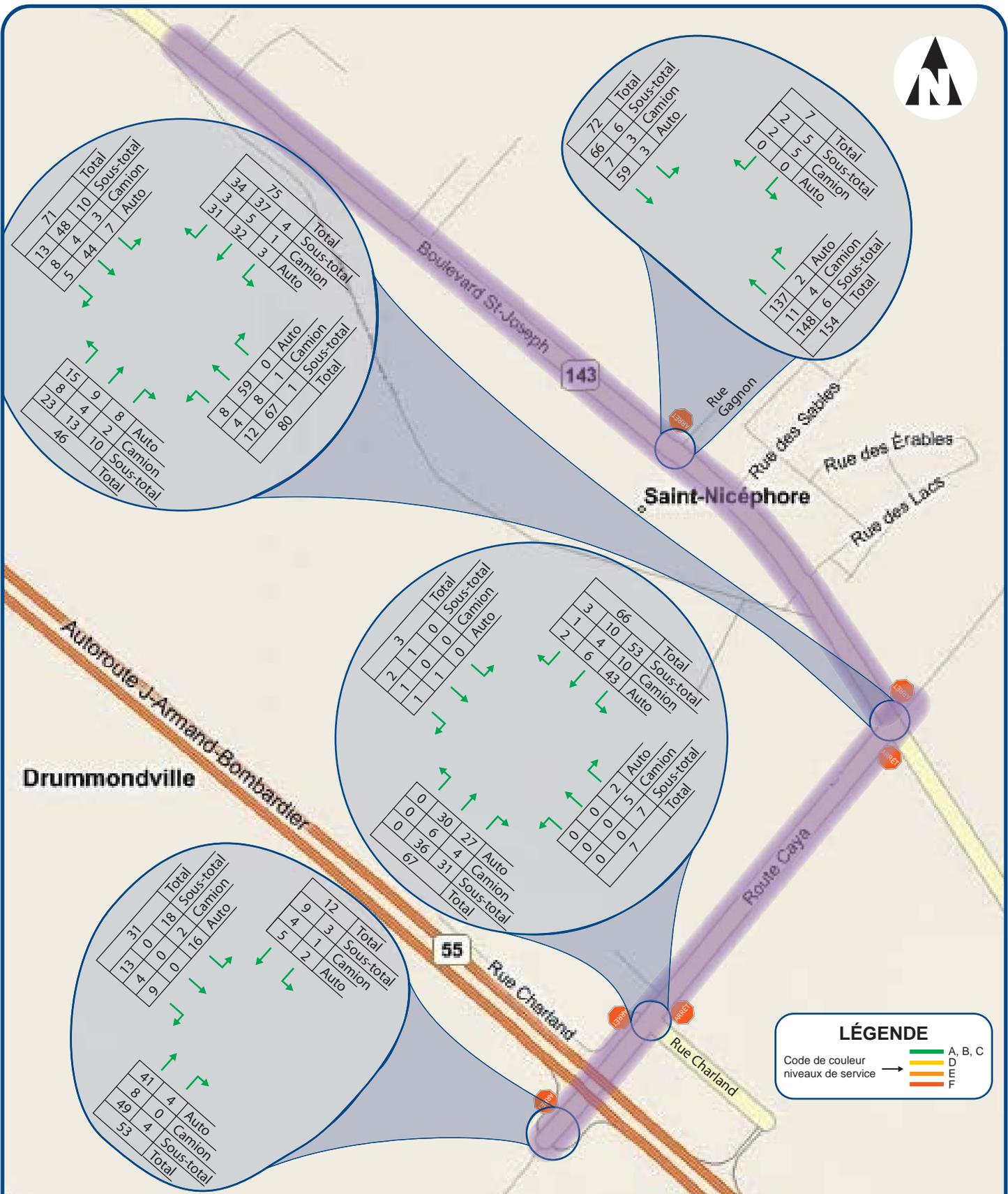
Les résultats sont résumés dans les paragraphes ci-dessous et les figures 2.4 et 2.5 présentent les débits générés pour les intersections analysées. L'annexe C contient la définition des niveaux de service et l'annexe D les résultats détaillés des conditions actuelles de circulation.

#### Débits

Dans l'ensemble de la zone d'étude, les débits de circulation sont plutôt faibles. À l'heure de pointe du matin, les débits les plus élevés se trouvent sur le boulevard Saint-Joseph en direction Nord, ce qui démontre l'importance de cet axe qui sert entre autres de lien entre le secteur Saint-Nicéphore et le centre-ville de Drummondville. À l'heure de pointe du soir sur le boulevard Saint-Joseph, les débits de circulation sont plus élevés en direction Sud, soit un constat inverse à celui du matin.

#### Condition de circulation

Les niveaux de services globaux pour l'ensemble des intersections recensées sont de niveau excellent soit A, tant à l'heure de pointe du matin que du soir. À l'accès du L.E.T. et aux approches Est et Ouest de la route Caya à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph, le niveau de service est très bon soit B pour les deux heures de pointe.



**LÉGENDE**

Code de couleur  
niveaux de service →

Green	A, B, C
Yellow	D
Orange	E
Red	F

PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

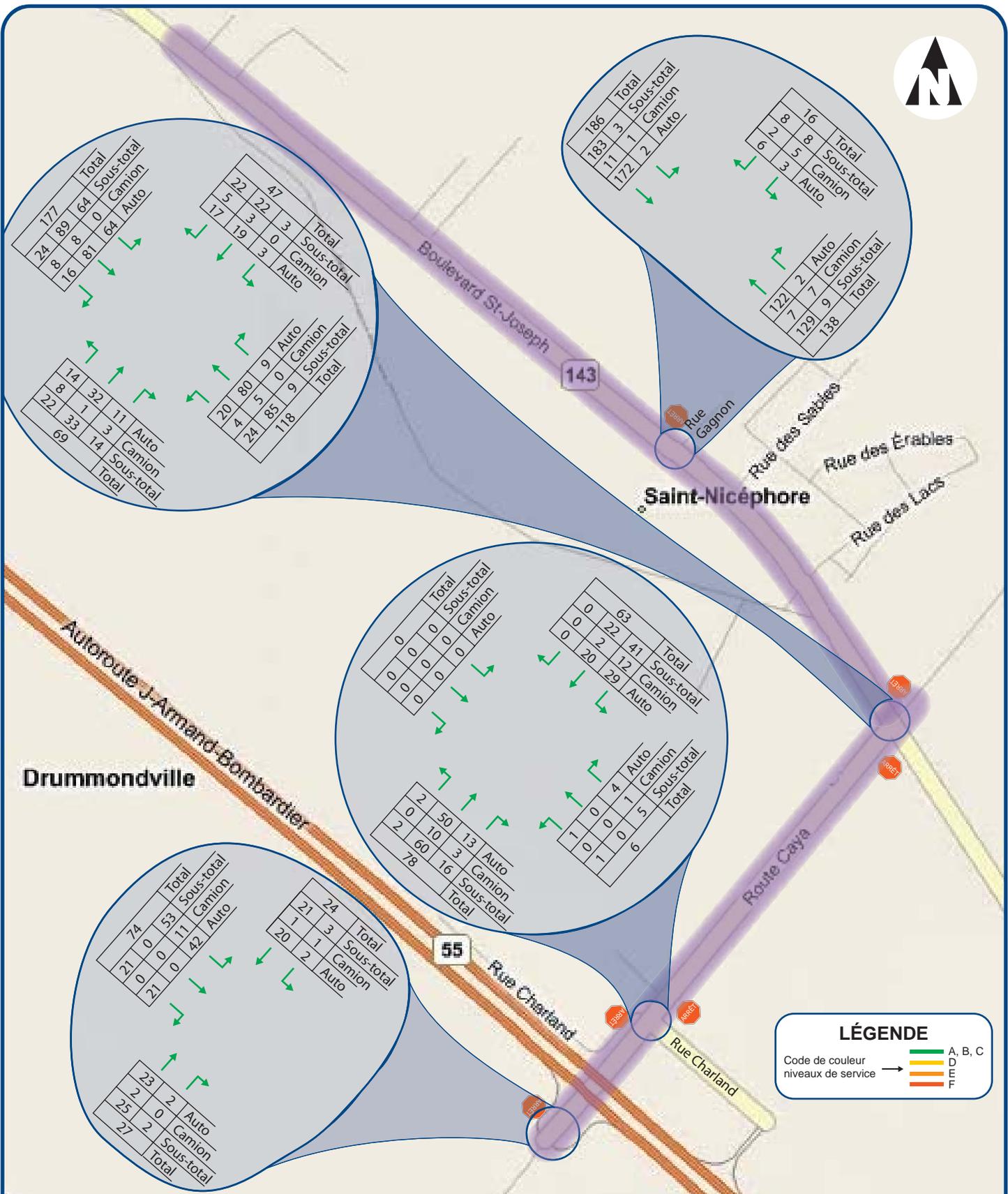
**CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION**

Heure de pointe du matin 07h15-08h15  
Comptage effectué le jeudi 18 juin 2009 de 6h00 à 20h15

L02883A  
Novembre 2010



Figure 2.4



**LÉGENDE**

Code de couleur  
niveaux de service

Green	A, B, C
Yellow	D
Orange	E
Red	F

PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

**CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION**

Heure de pointe du soir 16h15-17h15  
Comptage effectué le jeudi 18 juin 2009 de 6h00 à 20h15

L02883A  
Novembre 2010



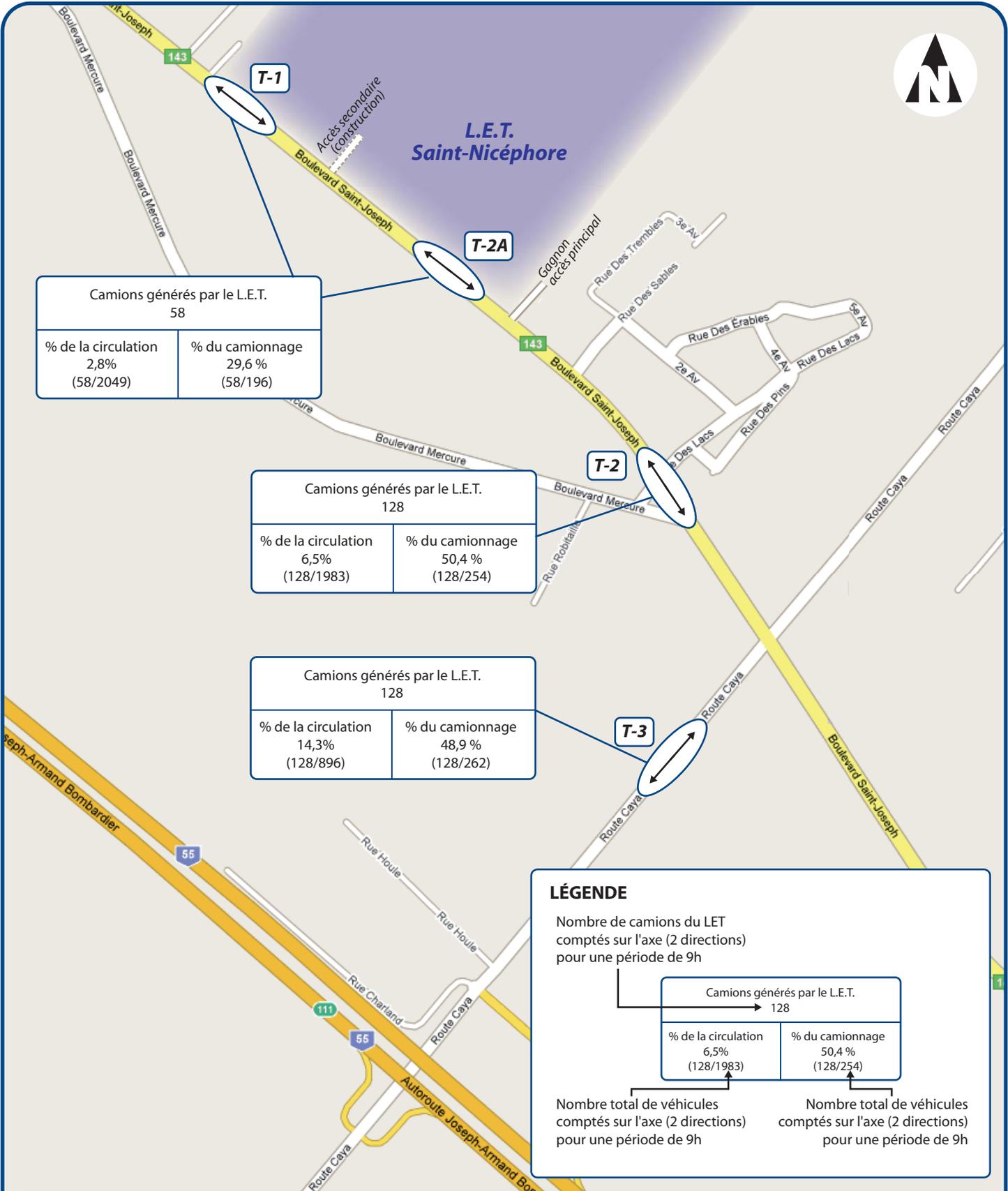
Figure 2.5

#### 2.3.4 Importance relative du L.E.T. de Saint-Nicéphore dans la circulation lourde

La figure 2.6 illustre les débits actuels de camions générés par le L.E.T., ainsi que l'importance des camions reliés au site par rapport à l'ensemble des activités de camionnage sur les axes étudiés pour une période de neuf heures. Ces heures sont celles les plus achalandées de la journée, couvrant les pointes du matin (7 h à 10 h), du midi (11 h à 14 h) et de l'après-midi (15 h à 18 h).

Sur le boulevard Saint-Joseph, au Nord de l'accès du L.E.T. (tronçon T-1), les camions générés quotidiennement par le L.E.T. comptent pour près de 30 % des véhicules lourds. C'est donc dire que l'achalandage de camions supporté par le boulevard Saint-Joseph comprend une quantité importante de véhicules lourds ayant d'autres origines et destinations que le L.E.T. de Saint-Nicéphore. De plus, pour ce tronçon, le nombre de camions générés par le L.E.T. représente seulement 3 % de tous les véhicules circulant sur le boulevard Saint-Joseph.

Par ailleurs, les véhicules lourds générés quotidiennement par le L.E.T. sur le boulevard Saint-Joseph, au Sud de l'accès au site (tronçon T-2), et sur la route Caya (tronçon T-3), comptent pour 50 % du total des véhicules lourds. Le L.E.T n'est donc pas la seule source de camionnage sur ces deux tronçons puisqu'il y génère la moitié des véhicules lourds. Il est également à noter que, par rapport à la circulation totale, la proportion des camions du L.E.T. est plus élevée sur ces deux tronçons (T-2 et T-3) que sur celui du boulevard Saint-Joseph au Nord de l'accès au site (T-1). Cette analyse vient confirmer que l'échangeur entre l'A-55 et la route Caya joue bien son rôle, soit de centraliser l'accès au site par un même itinéraire.



PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

**IMPORTANCE RELATIVE DU L.E.T.  
DANS LA CIRCULATION**

L02883A  
Novembre 2010



Figure 2.6

## 2.4 SIGNALISATION

La signalisation a été relevée sur les tronçons à l'étude. Elle est décrite dans les paragraphes qui suivent et est illustrée à la figure 2.7.

### Vitesses affichées

Le L.E.T. de Saint-Nicéphore se trouve dans un milieu rural où les vitesses affichées sont plutôt élevées. La limite affichée est de 90 km/h sur le boulevard Saint-Joseph et de 80 km/h sur la route Caya.

### Réglementation concernant les véhicules lourds

La circulation de transit pour les véhicules lourds est permise sur le boulevard Saint-Joseph. L'interdiction du frein moteur « Jacob » est appliquée sur la route Caya, aux approches de la rue Houle puisque ce type de frein est bruyant.

### Vitesse suggérée dans les courbes

La zone d'étude ne présente aucune courbe où la vitesse suggérée est plus faible que la vitesse limite permise. La conception des courbes a été prévue de façon à pouvoir maintenir la même vitesse.

### Signalisation avancée d'arrêt d'autobus scolaire

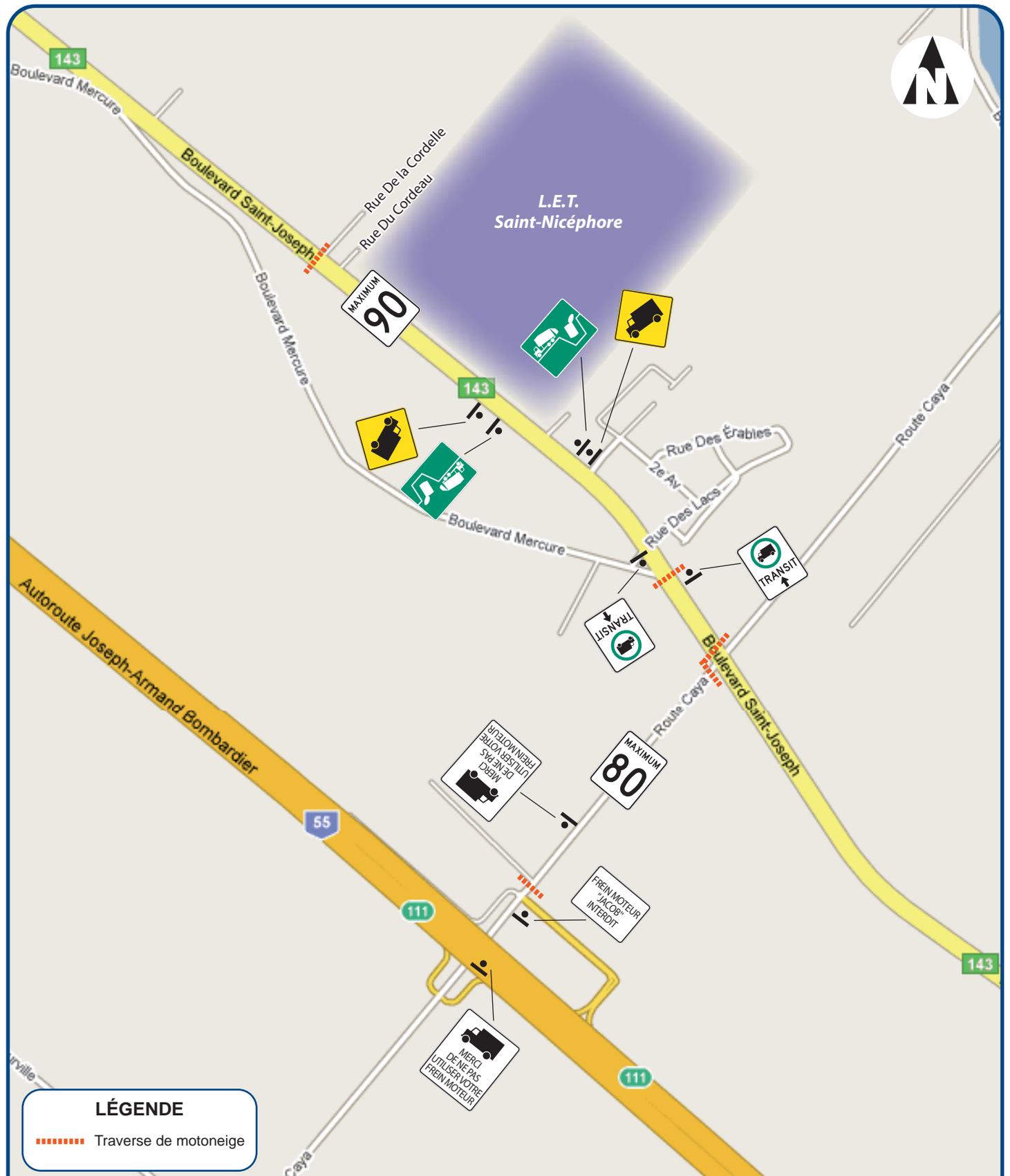
Les autobus scolaires effectuent quelques arrêts sur la route Caya et le boulevard Saint-Joseph. Aucun panneau de signalisation avancée d'arrêt d'autobus scolaire n'est présent sur ces tronçons, les tronçons étudiés étant majoritairement rectilignes et de bonne visibilité. Les quelques courbes situées dans la zone d'étude ne présentent pas de problème de sécurité relatif à la présence d'autobus scolaires puisqu'elles sont situées hors des zones résidentielles. D'ailleurs, très peu d'autobus scolaires circulent sur les tronçons à l'étude.

### Signalisation d'acheminement au L.E.T.

Deux panneaux importants signalent la présence du L.E.T de Saint-Nicéphore. Ces panneaux se situent sur le boulevard Saint-Joseph de part et d'autre de l'accès au site. Une pré-signalisation est également implantée en amont de ceux-ci.

### Traverse de motoneige

Plusieurs traverses de motoneige sont présentes dans la zone étudiée. Les traverses sont toujours bien signalées au niveau des intersections avec en plus, une pré-signalisation adéquate.



**LÉGENDE**

----- Traverse de motoneige

PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

L02883A  
Novembre 2010



**SIGNALISATION**

Figure 2.7

## 2.5 SÉCURITÉ

L'accès au L.E.T. ne présente pas de problématique particulière en raison du faible achalandage de l'intersection et de la visibilité suffisante de l'accès qui se situe le long d'un alignement droit.

De plus, une équipe est chargée du ramassage des résidus tombés des camions circulant sur le chemin. Cette activité est essentielle au maintien de la sécurité car un débris d'importance laissé sur la chaussée peut provoquer des situations dangereuses.

Également, un gardien de sécurité assure le contrôle des lieux et le respect de la signalisation à l'intérieur du site.

Une demande de consultation des plaintes recensées par rapport à la circulation ou autres actions en lien avec le L.E.T. de Saint-Nicéphore a été faite à la ville de Drummondville, mais il ne semble pas avoir eu de dépôt de plainte à ce sujet. Toutefois, un employé du L.E.T de Saint-Nicéphore nous a précisé qu'il y avait déjà eu auparavant une plainte pour le signal sonore de recul d'un véhicule lourd qui se faisait entendre durant la nuit. À la suite de cette plainte, la manœuvre du véhicule en question a été modifiée de sorte à ne plus enclencher le signal sonore de recul.

## 2.6 INFRASTRUCTURE

L'infrastructure du boulevard Saint-Joseph et de la route Caya est analysée de façon qualitative dans cette section (inspection visuelle).

Tout d'abord, le boulevard Saint-Joseph est une route nationale (route 143) dont les principales fonctions sont d'assurer la desserte des différentes municipalités du secteur et d'assurer la circulation de transit des personnes et marchandises. Le MTQ doit donc maintenir cette infrastructure en bon état. La visite de terrain a permis d'observer une chaussée en bon état, bien qu'à certains endroits, les accotements soient endommagés, tel que visible sur les photos ci-dessous.

ACCOTEMENT ENDOMMAGÉ SUR LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH ENTRE LE L.E.T. ET LA ROUTE CAYA



L'échangeur entre l'A-55 et la route Caya a été conçu pour accueillir de la circulation lourde. La route Caya doit être en mesure d'assurer la desserte et doit par le fait même être maintenue en bon état. D'ailleurs, une inspection visuelle de la chaussée de la route Caya a permis de témoigner de son bon état. Toutefois, la chaussée pourrait être élargie au niveau des intersections. En effet, une surlargeur faciliterait le passage des camions, dont les virages fréquents usent la chaussée en bordure des intersections, tel que visible sur les photos suivantes.

CHAUSSÉE ENDOMMAGÉE EN BORDURE DES INTERSECTIONS SUR LA ROUTE CAYA



### **3. ACHALANDAGE PRÉVU AU SITE**

Ce chapitre présente les prévisions de circulation pour les périodes d'achalandage régulier et de construction.

#### **3.1 ACHALANDAGE RÉGULIER PRÉVU AU SITE**

Dans le cadre du développement d'une nouvelle aire d'exploitation, le tonnage annuel prévu est au maximum de 700 000 tonnes métriques, incluant les sols de recouvrement.

Par hypothèse de similarité entre les activités au site d'enfouissement de l'année 2008 (696 468 tonnes) et celles prévues à la suite du développement du L.E.T. (700 000 tonnes), les débits de circulation reliés au site seront semblables.

Les débits de circulation reliés au site seront du même ordre que la situation actuelle présentée précédemment. Pour un jour moyen, le site génère donc 144 camions, comme le jour moyen de l'année 2008 (voir le tableau 2.3). Les données obtenues lors des comptages sont représentatives de l'achalandage régulier moyen à la suite du développement du L.E.T., puisque l'achalandage au site observé lors de cette journée était de 136 camions pour la journée, soit tout près de l'achalandage de la journée moyenne.

Au cours des neuf heures les plus achalandées de la journée, soit de 7 h à 10 h, de 11 h à 14 h et de 15 h à 18 h, le nombre de véhicules allant au L.E.T. sera de 93 camions et de 22 véhicules légers, soit respectivement 186 et 44 passages.

#### **3.2 ACHALANDAGE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION**

Les activités au lieu d'enfouissement se poursuivent en période de construction. L'achalandage au site correspond donc aux activités reliées au site d'enfouissement auxquelles s'ajoutent celles reliées aux travaux d'aménagement de nouvelles cellules.

Le développement du site sera effectué par phases de construction. La période d'activité de camionnage la plus critique sera celle analysée. Les détails de construction avec les évaluations de transports prévus sont présentés à l'annexe E.

Selon les données consultées, les travaux prévus présentent une pointe d'activité de camionnage durant l'aménagement des cellules d'enfouissement technique (CET) 1 à 4 de la phase 3B. En effet, un achalandage important entre les mois d'août et d'octobre 2016 se concentrera sur **une période de 10 semaines**. Les travaux incluent l'installation de la membrane géosynthétique, la mise en place de la couche drainante et la démobilisation. Au cours de ces 10 semaines, la journée la plus critique aura lieu à la 35<sup>e</sup> semaine de l'échéancier des travaux où les activités de livraison de la couche drainante seront effectuées en simultanée avec d'autres activités, engendrant **72 véh./jour** au site (65 camions, 1 roulotte, 4 plateformes, 2 "camions cube"), soit **144 passages**. Pour des fins d'analyse, la pire journée est celle retenue pour évaluer les conditions de circulation.

Il faut mentionner que l'accès au site, dédié aux véhicules de construction, est l'accès secondaire situé sur le boulevard Saint-Joseph (entre les rues Gagnon et du Corbeau). Cet accès est utilisé seulement en période de construction et uniquement par des véhicules de construction.

L'itinéraire recommandé pour les camions reliés à la construction est par le boulevard Saint-Joseph au Sud de l'accès au site (tronçons T-2A et T-2) et par la route Caya (tronçon T-3) afin de rejoindre le réseau routier supérieur sans emprunter les rues locales.

## 4. ÉVALUATION DES IMPACTS SPÉCIFIQUES AU TRANSPORT ROUTIER

Ce chapitre présente les impacts du projet de développement du L.E.T. sur la circulation et l'infrastructure routière.

### 4.1 IMPACTS SUR LA CIRCULATION

Les impacts sur la circulation sont quantifiés pour un jour moyen de l'année. Les périodes de temps sont analysées sur une base de 9 heures (heures les plus occupées de la journée). Deux scénarios d'achalandage sont étudiés, soit celui en exploitation régulière (activité d'enfouissement seulement) et celui en période de construction (trafic lié à la construction superposé aux activités d'enfouissement).

Pour l'exploitation régulière (activité d'enfouissement seulement) de la future aire d'enfouissement du L.E.T., les débits seront les mêmes qu'actuellement. Aucun véhicule supplémentaire ne sera généré par le site pour la poursuite des activités régulières. Aucun impact sur la circulation n'est donc anticipé. Toutefois, la croissance naturelle des débits de circulation sur le réseau doit être considérée.

Pour l'achalandage en période de construction, l'année 2016 a été retenue car c'est au cours d'une courte période de cette année que la superposition des trafics d'exploitation et de construction atteint un maximum. En 2016, le camionnage lié à la construction génère en moyenne 65 camions par jour et un maximum de 72 camions supplémentaires lors de la journée la plus achalandée (144 passages). Ces camions circuleront majoritairement à l'intérieur de la période de neuf heures couvrant les heures normales de chantier, soit de 7 h à 18 h). Ils s'ajoutent aux camions de l'achalandage régulier lié à l'enfouissement. Notons que cette période d'activité de camionnage plus intense ne dure que dix semaines en 2016.

Comme l'horizon considéré est 2016, une croissance des débits sur le réseau de 4,35 % par année entre 2009 et 2016 a été appliquée, tout en laissant les débits du L.E.T. constants. Ce taux d'accroissement a été obtenu à partir des données du recensement de la circulation sur les routes du Québec<sup>2</sup>.

Ceci permet de constituer la figure 4.1, qui montre les débits actuels et les débits estimés en 2016 lors de l'exploitation régulière du L.E.T. ainsi que la combinaison de l'exploitation et la construction. Les débits sont présentés pour une période de neuf heures et pour les deux sens.

2. Recensement de la circulation sur les routes du Québec - Rapport annuel 2007, section 00055 210 00, municipalité de Drummondville, p. 497.



**L.E.T.  
Saint-Nicéphore**

T-1	Actuel	2016 exploitation régulière	2016 construction et exploitation
Camion LET	58	58	58*
Camion Non-LET	138	186	186
Auto LET	35	35	35
Auto Non-LET	1818	2449	2449

\* Aucun impact relié aux travaux d'agrandissement

T-2A	Actuel	2016 exploitation régulière	2016 construction et exploitation
Camion LET	58	58	202
Camion Non-LET	138	186	186
Auto LET	35	35	35
Auto Non-LET	1818	2449	2449

T-2	Actuel	2016 exploitation régulière	2016 construction et exploitation
Camion LET	128	128	272
Camion Non-LET	126	170	170
Auto LET	9	9	9
Auto Non-LET	1720	2317	2317

T-3	Actuel	2016 exploitation régulière	2016 construction et exploitation
Camion LET	128	128	272
Camion Non-LET	134	181	181
Auto LET	9	9	9
Auto Non-LET	625	842	842

SOURCE : Google Maps

PROJET D'AGRANDISSEMENT  
DU LIEU D'ENFOUSSEMENT TECHNIQUE  
DE SAINT-NICÉPHORE

**DÉBITS ACTUELS ET ANTICIPÉS  
SUR 9 HEURES — TOTAL DES DEUX SENS**

L02883A  
Novembre 2010



Figure 4.1

#### 4.1.1 Impact sur les débits 9 heures

##### Achalandage régulier (horizon 2016)

La figure 4.1 montre l'impact du développement du L.E.T. sur les débits des trois tronçons. La différence entre les deux premières colonnes « Actuel » et « 2016 exploitation régulière » montre l'impact de la croissance naturelle anticipée de la circulation seulement puisqu'il y a maintien des débits reliés au site. Rappelons que l'exploitation en 2016 n'entraîne pas de hausse de camions et car la quantité de matières enfouies demeure la même qu'en 2008. **Aucun impact** n'est donc anticipé pour les camions ou les autos.

Tenant compte de ces faits, l'impact du développement du L.E.T. sur la circulation est jugé nul en période d'achalandage régulier.

##### Achalandage en période de construction (horizon 2016)

L'impact du développement d'une nouvelle aire d'enfouissement au L.E.T. sur les débits des trois tronçons illustrés à la figure 4.1 est résumé au tableau 4.1. L'impact est calculé avec les colonnes « 2016 construction et exploitation » et « 2016 exploitation régulière » afin de comptabiliser seulement l'impact du L.E.T. et non l'impact de la croissance naturelle de la circulation.

TABLEAU 4.1 : IMPACT DU DÉVELOPPEMENT DU L.E.T. DE SAINT-NICÉPHORE  
SUR LA CIRCULATION – PÉRIODE DE CONSTRUCTION EN 2016

IMPACT DU L.E.T.	TRONÇON T-1	TRONÇON T-2A	TRONÇON T-2	TRONÇON T-3
Camions/9 h (total deux sens)	0	+ 144	+ 144	+ 144
Augmentation de la circulation liée au L.E.T. (%)	0 %	5,0 %	5,2 %	11,0 %

En période de construction, la hausse de la circulation lourde associée au L.E.T. est de 144 passages de camions (total des deux directions) sur le boulevard Saint-Joseph (tronçons T-2A et T-2) et la route Caya (tronçon T-3).

Le pourcentage d'augmentation de la circulation liée au L.E.T par rapport à la circulation sur le réseau en 2016 est nul pour le tronçon T-1 car aucun camion ne devrait y circuler. La hausse du niveau de circulation est plutôt attendue sur les tronçons T-2A, T-2 et T-3, les trois tronçons les moins habités du secteur. Il faut aussi rappeler que la pointe d'activité de camionnage liée à la construction ne dure que dix semaines en 2016.

Tenant compte de ces faits, l'impact du développement du L.E.T. sur la circulation est jugé mineur en période de construction et à tout le moins possiblement équivalent à ce qui a pu être observé au L.E.T au cours des dernières années.

#### **4.1.2 Impact sur les débits horaires**

L'impact sur les débits horaires est calculé en tenant compte seulement du pire scénario au niveau circulation, soit lors de la période de construction. L'achalandage de camions au site est relativement constant au cours d'une journée. Pour la présente analyse, les débits journaliers déterminés pour le site en période de construction ont été divisés également sur les 9 heures au cours desquelles se fait la plupart des déplacements.

##### Achalandage en période de construction (horizon 2016)

Au cours de la journée de pointe de construction, le site accueillera 72 camions additionnels par jour. Un intervalle de 9 heures est considéré pour les déplacements de camions. Le site accueille donc en moyenne 8 camions supplémentaires pendant les heures de pointe. Les 8 camions à l'heure (16 passages) ont été affectés sur le trajet correspondant à l'activité de construction, soit les tronçons T-2A, T-2 et T-3.

Quelle que soit la période analysée, l'impact sur les débits horaires provoqué par le développement du L.E.T. est négligeable étant donné la réserve de capacité des axes routiers à l'étude pouvant amplement supporter l'augmentation de huit véhicules lourds à l'heure.

Néanmoins, les conditions futures de circulation aux intersections ont été analysées pour les heures de pointe de l'horizon 2016 lors de la période de construction.

#### **4.1.3 Impact sur les conditions de circulation**

Les résultats des simulations indiquent que les modes de gestion actuels des intersections sont adéquats. De bons niveaux de service, variant d'excellent (A) à bon (C), sont maintenus aux différentes approches des intersections gérées à l'aide d'arrêts. Les résultats de simulations sont disponibles à l'annexe F.

#### **4.2 IMPACT SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE**

L'ajout de l'activité de camionnage engendrée par le développement du L.E.T. a un impact négligeable sur la capacité structurale de la route. Rappelons que les camions supplémentaires sont au nombre de 72 par jour et que l'itinéraire principalement utilisé est une route nationale (route 143) et une route (route Caya) menant à l'échangeur de l'autoroute 55/route Caya, récemment construit pour supporter ce type de circulation.

Pour ces raisons, l'impact du développement du L.E.T. sur l'infrastructure routière est jugé non significatif.

## 5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

WM compte poursuivre ses activités d'élimination des matières résiduelles au lieu d'enfouissement de Saint-Nicéphore en procédant à l'aménagement d'une nouvelle aire d'exploitation.

Au cours de l'année 2008, 696 498 tonnes métriques (matières résiduelles et sols de recouvrement) ont été enfouies au L.E.T. de Saint-Nicéphore. Le tonnage annuel reçu dans la nouvelle aire d'exploitation du L.E.T. est au maximum de 700 000 tonnes métriques. L'activité de camionnage au site reste donc constante.

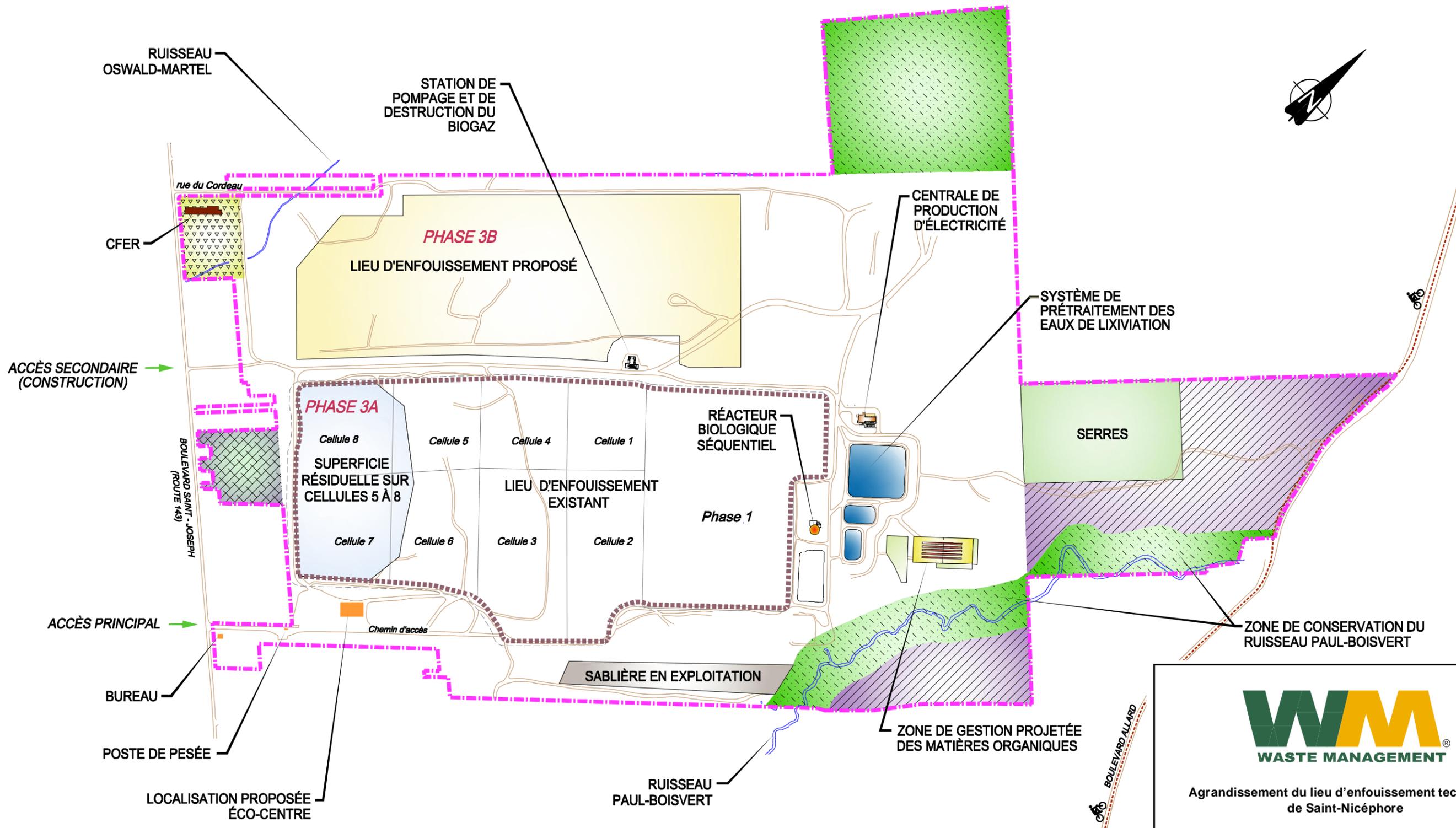
En période de construction, un achalandage important entre les mois d'août et d'octobre 2016 se concentrera sur une période de dix semaines, à raison de 65 camions par jour. Pour des fins d'analyse, la pire journée de ces dix semaines est celle retenue pour évaluer les impacts sur la circulation. Cette journée engendrera un achalandage de 72 camions supplémentaires (144 passages) sur le boulevard Saint-Joseph (tronçons T-2A et T-2) et la route Caya (tronçon T-3). En effet, l'itinéraire recommandé pour les camions reliés à la construction emprunte le boulevard Saint-Joseph au Sud de l'accès au site (tronçons T-2A et T-2) et la route Caya (tronçon T-3) afin de rejoindre le réseau routier supérieur sans emprunter les rues locales.

L'impact du développement du L.E.T. sur les débits des 9 heures les plus achalandées de la journée en période de construction est considéré mineur en raison du fait que le trafic généré par la construction est faible, huit véhicules lourds à l'heure, ponctuel dans le temps (dix semaines) et que la hausse des débits se retrouve sur les tronçons T-2A, T-2 et T-3, qui sont les moins habités du secteur et qui possèdent une grande réserve de capacité.

Aux heures de pointe, l'augmentation naturelle de la circulation et l'ajout de véhicules lourds ne sont pas suffisants pour influencer la capacité des axes ni les modes de gestion aux intersections. Les niveaux de service aux heures de pointe du matin et de l'après-midi varient d'excellent à bon, même en période de construction à l'horizon 2016.

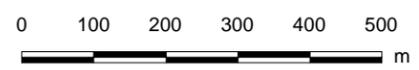
**ANNEXE A**

**PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**



**Légende:**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>----- Lieu d'enfouissement existant</li> <li>----- Limites de propriété</li> <li> Piste cyclable</li> </ul> | <p>Utilisation envisagée des zones communautaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Zone d'éducation et de recherche</li> <li> Zone de développement industriel projetée (motel industriel)</li> <li> Zone de conservation / utilisation communautaire projetée</li> <li> Zone d'utilisation communautaire projetée</li> </ul> |
|--|---|



Projection : MTM fuseau 8, Nad 83

**WASTE MANAGEMENT**

Agrandissement du lieu d'enfouissement technique de Saint-Nicéphore

Étude d'impact sur l'environnement

Figure 2.3

**Plan d'aménagement proposé**

---

N° contrat AECOM : 05-18215

Décembre 2010

K:\0518\2005\18215\07\_Plan\Figures-Si-Nicéphore\Octobre 2010\Figure 2.3.dwg

**ANNEXE B**

**DONNÉES DES COMPTAGES**

### MOUVEMENTS DE CAMIONS À L'ACCÈS DU SITE

PAR 15 MINUTES  
PAR TYPE DE CAMIONS

#### TOTAL HEURE DE POINTE DU MATIN 7h15 À 8h15

Approche		Mouvement	Charg. avant	Charg. arrière	Roll-off	Semi-rem.	Remorque	10 roues	Citerne	Divers
SUD	Route	9 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0
	143 Saint	8 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Joseph	7 VAD	0	0	0	2	2	0	0	0
EST	Accès	6 VAG	0	0	0	0	5	0	0	0
	site rue	5 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gagnon	4 VAD	1	0	1	0	0	0	0	0
NORD	Route	3 VAG	1	0	1	1	0	0	0	0
	143 Saint	2 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Joseph	1 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0
		12 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
		10 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0

#### TOTAL HEURE DE POINTE DU SOIR 16h15 À 17h15

Approche		Mouvement	Charg. avant	Charg. arrière	Roll-off	Semi-rem.	Remorque	10 roues	Citerne	Divers
SUD	Route	9 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0
	143 Saint	8 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Joseph	7 VAD	0	0	1	2	4	0	1	0
EST	Accès	6 VAG	0	0	0	0	5	0	0	0
	site rue	5 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gagnon	4 VAD	0	0	2	0	0	0	0	0
NORD	Route	3 VAG	0	0	1	0	0	0	0	0
	143 Saint	2 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
	Joseph	1 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0
		12 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 TD	0	0	0	0	0	0	0	0
		10 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0

#### TOTAL JOURNÉE DE 6h00 À 20h15

Approche		Mouvement	Charg. avant	Charg. arrière	Roll-off	Semi-rem.	Remorque	10 roues	Citerne	Divers	
SUD	Route	9 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0	
	143 Saint	8 TD	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Joseph	7 VAD	5	2	7	20	43	10	2	6	
EST	Accès	6 VAG	2	2	4	16	46	4	1	1	
	site rue	5 TD	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Gagnon	4 VAD	14	2	19	2	2	2	2	4	
NORD	Route	3 VAG	12	3	15	3	1	2	0	3	
	143 Saint	2 TD	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Joseph	1 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0	
		12 VAG	0	0	0	0	0	0	0	0	
		11 TD	0	0	0	0	0	0	0	0	
		10 VAD	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL			33	9	46	41	92	18	6	14	259
OUT			16	4	23	18	48	6	3	5	123
IN			17	5	23	23	44	12	3	9	136

ajusté selon les données obtenues par WM (2 entrées avant 6:00)

<b>Intersection:</b> Route 143 Boulevard Saint-Joseph / Rue Gagnon Accès WM					
Projet :	L02883A	Date :	2009-06-18		
		Turnée :	Jeudi	Temps:	Pluie

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
06:00 à 07:00	0	33	16	1	0	2	7	94	0	0	0	0	153
06:15 à 07:15	0	41	17	2	0	2	7	105	0	0	0	0	174
06:30 à 07:30	0	53	14	2	0	2	6	111	0	0	0	0	188
06:45 à 07:45	0	58	4	2	0	1	4	107	0	0	0	0	176
07:00 à 08:00	0	61	4	1	0	0	2	120	0	0	0	0	188
07:15 à 08:15	0	59	3	0	0	0	2	137	0	0	0	0	201
07:30 à 08:30	0	51	3	0	0	0	3	136	0	0	0	0	193
07:45 à 08:45	0	56	4	0	0	1	2	121	0	0	0	0	184
08:00 à 09:00	0	53	2	0	0	1	1	109	0	0	0	0	166
08:15 à 09:15	0	59	2	2	0	1	1	101	0	0	0	0	166
08:30 à 09:30	0	71	3	2	0	1	0	99	0	0	0	0	176
08:45 à 09:45	0	64	2	3	0	0	0	105	0	0	0	0	174
09:00 à 10:00	0	70	4	3	0	0	0	103	0	0	0	0	180
09:15 à 10:15	0	65	4	1	0	0	2	95	0	0	0	0	167
09:30 à 10:30	0	59	3	2	0	0	2	87	0	0	0	0	153
09:45 à 10:45	0	66	3	1	0	0	2	95	0	0	0	0	167
10:00 à 11:00	0	54	2	2	0	0	2	91	0	0	0	0	151
10:15 à 11:15	0	63	4	2	0	0	0	83	0	0	0	0	152
10:30 à 11:30	0	68	4	1	0	0	0	80	1	0	0	0	154
10:45 à 11:45	0	64	4	2	0	0	0	66	1	0	0	0	137
11:00 à 12:00	0	78	3	3	0	0	0	69	1	0	0	0	154
11:15 à 12:15	0	80	0	7	0	1	0	81	1	0	0	0	170
11:30 à 12:30	0	80	0	7	0	1	0	90	0	0	0	0	178
11:45 à 12:45	0	83	2	6	0	1	1	98	0	0	0	0	191
12:00 à 13:00	0	82	2	4	0	1	1	102	0	0	0	0	192
12:15 à 13:15	0	79	4	0	0	0	1	98	0	0	0	0	182
12:30 à 13:30	0	78	4	0	0	0	1	95	0	0	0	0	178
12:45 à 13:45	0	82	3	0	0	0	1	88	0	0	0	0	174
13:00 à 14:00	0	78	5	0	0	0	2	93	0	0	0	0	178
13:15 à 14:15	0	79	3	1	0	1	2	88	0	0	0	0	174
13:30 à 14:30	0	90	3	3	0	1	2	88	0	0	0	0	187
13:45 à 14:45	0	109	2	5	0	1	1	99	0	0	0	0	217
14:00 à 15:00	0	120	0	5	0	1	0	82	0	0	0	0	208
14:15 à 15:15	0	127	0	5	0	0	0	97	0	0	0	0	229
14:30 à 15:30	0	125	0	5	0	2	0	99	0	0	0	0	231
14:45 à 15:45	0	115	2	6	0	4	0	107	0	0	0	0	234
15:00 à 16:00	0	121	2	8	0	5	0	115	0	0	0	0	251
15:15 à 16:15	0	125	3	9	0	6	1	106	0	0	0	0	250
15:30 à 16:30	0	142	3	8	0	4	3	111	0	0	0	0	271
15:45 à 16:45	0	156	2	7	0	2	3	95	0	0	0	0	265
16:00 à 17:00	0	162	2	7	0	2	3	94	0	0	0	0	270
16:15 à 17:15	0	172	2	6	0	3	2	122	0	0	0	0	307
16:30 à 17:30	0	171	2	7	0	3	0	121	0	0	0	0	304
16:45 à 17:45	0	169	1	9	0	4	0	122	0	0	0	0	305
17:00 à 18:00	0	155	1	9	0	3	0	127	0	0	0	0	295

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
06:00 à 07:00	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
06:15 à 07:15	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	7
06:30 à 07:30	0	6	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	10
06:45 à 07:45	0	7	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	12
07:00 à 08:00	0	9	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	17
07:15 à 08:15	0	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	14
07:30 à 08:30	0	8	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	16
07:45 à 08:45	0	9	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	15
08:00 à 09:00	0	9	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	14
08:15 à 09:15	0	10	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	15
08:30 à 09:30	0	7	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	12
08:45 à 09:45	0	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	14
09:00 à 10:00	0	5	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	12
09:15 à 10:15	0	7	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	15
09:30 à 10:30	0	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	14
09:45 à 10:45	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	10
10:00 à 11:00	0	8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	14
10:15 à 11:15	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	10
10:30 à 11:30	0	8	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	13
10:45 à 11:45	0	7	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	12
11:00 à 12:00	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	9
11:15 à 12:15	0	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	9
11:30 à 12:30	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6
11:45 à 12:45	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	8
12:00 à 13:00	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	7
12:15 à 13:15	0	5	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	9
12:30 à 13:30	0	5	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	9
12:45 à 13:45	0	4	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	9
13:00 à 14:00	0	6	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	12
13:15 à 14:15	0	5	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	12
13:30 à 14:30	0	7	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	13
13:45 à 14:45	0	10	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	19
14:00 à 15:00	0	9	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	18
14:15 à 15:15	0	11	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	22
14:30 à 15:30	0	10	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0	22
14:45 à 15:45	0	7	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	18
15:00 à 16:00	0	7	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	16
15:15 à 16:15	0	4	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	10
15:30 à 16:30	0	4	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	11
15:45 à 16:45	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	8
16:00 à 17:00	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	8
16:15 à 17:15	0	3	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	9
16:30 à 17:30	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	8
16:45 à 17:45	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	9
17:00 à 18:00	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	7

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
06:00 à 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 à 07:15	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3
06:30 à 07:30	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	4
06:45 à 07:45	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	4
07:00 à 08:00	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7
07:15 à 08:15	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4
07:30 à 08:30	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	4
07:45 à 08:45	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	8
08:00 à 09:00	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
08:15 à 09:15	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
08:30 à 09:30	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
08:45 à 09:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
09:00 à 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 à 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 à 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 à 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 à 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 à 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 à 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 à 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 à 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 à 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 à 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 à 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 à 15:15	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6
14:30 à 15:30	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	6
14:45 à 15:45	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7
15:00 à 16:00	0	2	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	9
15:15 à 16:15	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3
15:30 à 16:30	0	8	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10
15:45 à 16:45	0	9	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	11
16:00 à 17:00	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	9
16:15 à 17:15	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	9
16:30 à 17:30	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			PHF global
	Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	
06:00 à 07:00	0	0	2.0%	0	0	0.0%	0	0	1.0%	0	0	0.0%	65%
06:15 à 07:15	0	0	7.9%	0	0	0.0%	0	0	4.3%	0	0	0.0%	77%
06:30 à 07:30	0	0	9.5%	0	0	0.0%	0	0	5.6%	0	0	0.0%	84%
06:45 à 07:45	0	0	11.4%	0	0	0.0%	0	0	6.7%	0	0	0.0%	96%
07:00 à 08:00	0	0	13.3%	0	0	0.0%	0	0	10.3%	0	0	0.0%	78%
07:15 à 08:15	0	0	10.1%	0	0	0.0%	0	0	7.3%	0	0	0.0%	81%
07:30 à 08:30	0	0	14.3%	0	0	0.0%	0	0	7.3%	0	0	0.0%	78%
07:45 à 08:45	0	0	18.9%	0	0	0.0%	0	0	6.8%	0	0	0.0%	76%
08:00 à 09:00	0	0	21.4%	0	0	0.0%	0	0	4.3%	0	0	0.0%	86%
08:15 à 09:15	0	0	20.8%	0	0	0.0%	0	0	4.7%	0	0	0.0%	85%
08:30 à 09:30	0	0	14.0%	0	0	0.0%	0	0	4.8%	0	0	0.0%	88%
08:45 à 09:45	0	0	10.8%	0	0	0.0%	0	0	6.3%	0	0	0.0%	86%
09:00 à 10:00	0	0	6.3%	0	0	0.0%	0	0	6.4%	0	0	0.0%	87%
09:15 à 10:15	0	0	9.2%	0	0	0.0%	0	0	7.6%	0	0	0.0%	91%
09:30 à 10:30	0	0	10.1%	0	0	0.0%	0	0	7.3%	0	0	0.0%	84%
09:45 à 10:45	0	0	6.8%	0	0	0.0%	0	0	4.9%	0	0	0.0%	89%
10:00 à 11:00	0	0	12.5%	0	0	0.0%	0	0	6.1%	0	0	0.0%	83%
10:15 à 11:15	0	0	6.9%	0	0	0.0%	0	0	5.7%	0	0	0.0%	81%
10:30 à 11:30	0	0	10.0%	0	0	0.0%	0	0	5.8%	0	0	0.0%	84%
10:45 à 11:45	0	0	9.3%	0	0	0.0%	0	0	6.9%	0	0	0.0%	89%
11:00 à 12:00	0	0	5.8%	0	0	0.0%	0	0	5.4%	0	0	0.0%	78%
11:15 à 12:15	0	0	4.8%	0	0	0.0%	0	0	5.7%	0	0	0.0%	77%
11:30 à 12:30	0	0	1.2%	0	0	0.0%	0	0	5.3%	0	0	0.0%	79%
11:45 à 12:45	0	0	3.4%	0	0	0.0%	0	0	4.8%	0	0	0.0%	86%
12:00 à 13:00	0	0	2.3%	0	0	0.0%	0	0	4.6%	0	0	0.0%	86%
12:15 à 13:15	0	0	6.7%	0	0	0.0%	0	0	2.9%	0	0	0.0%	92%
12:30 à 13:30	0	0	6.8%	0	0	0.0%	0	0	3.0%	0	0	0.0%	90%
12:45 à 13:45	0	0	5.6%	0	0	0.0%	0	0	4.3%	0	0	0.0%	88%
13:00 à 14:00	0	0	7.8%	0	0	0.0%	0	0	5.0%	0	0	0.0%	81%
13:15 à 14:15	0	0	5.7%	0	0	0.0%	0	0	7.2%	0	0	0.0%	79%
13:30 à 14:30	0	0	7.0%	0	0	0.0%	0	0	6.3%	0	0	0.0%	85%
13:45 à 14:45	0	0	8.3%	0	0	0.0%	0	0	8.3%	0	0	0.0%	75%
14:00 à 15:00	0	0	7.0%	0	0	0.0%	0	0	9.9%	0	0	0.0%	72%
14:15 à 15:15	0	0	8.6%	0	0	0.0%	0	0	14.2%	0	0	0.0%	81%
14:30 à 15:30	0	0	8.1%	0	0	0.0%	0	0	14.7%	0	0	0.0%	82%
14:45 à 15:45	0	0	6.4%	0	0	0.0%	0	0	13.7%	0	0	0.0%	82%
15:00 à 16:00	0	0	6.8%	0	0	0.0%	0	0	12.2%	0	0	0.0%	87%
15:15 à 16:15	0	0	3.8%	0	0	0.0%	0	0	7.0%	0	0	0.0%	83%
15:30 à 16:30	0	0	7.6%	0	0	0.0%	0	0	7.3%	0	0	0.0%	88%
15:45 à 16:45	0	0	7.1%	0	0	0.0%	0	0	6.7%	0	0	0.0%	86%
16:00 à 17:00	0	0	6.3%	0	0	0.0%	0	0	5.8%	0	0	0.0%	86%
16:15 à 17:15	0	0	5.9%	0	0	0.0%	0	0	5.3%	0	0	0.0%	80%
16:30 à 17:30	0	0	2.8%	0	0	0.0%	0	0	4.0%	0	0	0.0%	77%
16:45 à 17:45	0	0	2.9%	0	0	0.0%	0	0	3.2%	0	0	0.0%	77%
17:00 à 18:00	0	0	2.5%	0	0	0.0%	0	0	2.3%	0	0	0.0%	74%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM-- Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM-- Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
06:00 à 07:00	0	35	16	1	0	2	7	96	0	0	0	0	156
06:15 à 07:15	0	49	17	2	0	2	7	113	0	0	0	0	189
06:30 à 07:30	0	64	14	2	0	2	6	122	0	0	0	0	209
06:45 à 07:45	0	70	4	2	0	1	4	119	0	0	0	0	200
07:00 à 08:00	0	76	4	1	0	0	2	141	0	0	0	0	224
07:15 à 08:15	0	70	3	0	0	0	2	154	0	0	0	0	228
07:30 à 08:30	0	65	3	0	0	0	3	153	0	0	0	0	223
07:45 à 08:45	0	77	4	0	0	1	2	135	0	0	0	0	219
08:00 à 09:00	0	76	2	0	0	1	1	117	0	0	0	0	196
08:15 à 09:15	0	83	2	2	0	1	1	109	0	0	0	0	198
08:30 à 09:30	0	89	3	2	0	1	0	107	0	0	0	0	202
08:45 à 09:45	0	76	2	3	0	0	0	116	0	0	0	0	197
09:00 à 10:00	0	78	4	3	0	0	0	114	0	0	0	0	198
09:15 à 10:15	0	76	4	1	0	0	2	107	0	0	0	0	190
09:30 à 10:30	0	70	3	2	0	0	2	98	0	0	0	0	174
09:45 à 10:45	0	74	3	1	0	0	2	103	0	0	0	0	182
10:00 à 11:00	0	66	2	2	0	0	2	100	0	0	0	0	172
10:15 à 11:15	0	71	4	2	0	0	0	91	0	0	0	0	167
10:30 à 11:30	0	80	4	1	0	0	0	88	1	0	0	0	174
10:45 à 11:45	0	75	4	2	0	0	0	74	1	0	0	0	155
11:00 à 12:00	0	86	3	3	0	0	0	75	1	0	0	0	168
11:15 à 12:15	0	86	0	7	0	1	0	89	1	0	0	0	184
11:30 à 12:30	0	82	0	7	0	1	0	98	0	0	0	0	187
11:45 à 12:45	0	88	2	6	0	1	1	106	0	0	0	0	203
12:00 à 13:00	0	85	2	4	0	1	1	110	0	0	0	0	203
12:15 à 13:15	0	87	6	0	0	0	1	103	0	0	0	0	196
12:30 à 13:30	0	86	6	0	0	0	1	100	0	0	0	0	192
12:45 à 13:45	0	88	5	0	0	0	1	94	0	0	0	0	188
13:00 à 14:00	0	87	7	0	0	0	2	101	0	0	0	0	196
13:15 à 14:15	0	87	3	1	0	1	2	99	0	0	0	0	192
13:30 à 14:30	0	101	3	3	0	1	2	97	0	0	0	0	207
13:45 à 14:45	0	124	2	5	0	1	1	113	0	0	0	0	246
14:00 à 15:00	0	134	0	5	0	1	2	94	0	0	0	0	235
14:15 à 15:15	0	145	0	5	0	0	2	120	0	0	0	0	271
14:30 à 15:30	0	142	0	5	0	2	2	123	0	0	0	0	273
14:45 à 15:45	0	127	2	6	0	4	2	131	0	0	0	0	272
15:00 à 16:00	0	135	2	8	0	5	0	139	0	0	0	0	289
15:15 à 16:15	0	133	3	9	0	6	1	118	0	0	0	0	270
15:30 à 16:30	0	160	3	8	0	4	3	125	0	0	0	0	303
15:45 à 16:45	0	174	2	7	0	2	3	106	0	0	0	0	294
16:00 à 17:00	0	179	2	7	0	2	3	103	0	0	0	0	296
16:15 à 17:15	0	189	2	6	0	3	2	133	0	0	0	0	334
16:30 à 17:30	0	179	2	7	0	3	0	129	0	0	0	0	319
16:45 à 17:45	0	177	1	9	0	4	0	128	0	0	0	0	319
17:00 à 18:00	0	161	1	9	0	3	0	132	0	0	0	0	306
camion et autobus =	1.5 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe 42

<b>Intersection:</b> Route 1443 Boulevard Saint-Joseph / Rue Gagnon Accès WM				
Projet : L02883A	Date : 2009-06-18	Turnée : Jeudi	Temps: Pluie	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
18:00 à 19:00	0	90	0	2	0	0	0	95	0	0	0	0	187
18:15 à 19:15	0	87	0	1	0	0	0	80	0	0	0	0	168
18:30 à 19:30	0	85	0	1	0	0	0	80	0	0	0	0	166
18:45 à 19:45	0	76	0	1	0	0	0	59	0	0	0	0	136
19:00 à 20:00	0	77	0	1	0	0	0	48	0	0	0	0	126
19:15 à 20:15	0	70	0	2	0	0	0	47	0	0	0	0	119

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
18:00 à 19:00	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3
18:15 à 19:15	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
18:30 à 19:30	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3
18:45 à 19:45	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
19:00 à 20:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
19:15 à 20:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
18:00 à 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 à 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 à 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 à 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 à 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 à 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			PHF global
	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	
Période													
18:00 à 19:00	0	0	1.1%	0	0	0.0%	0	0	2.1%	0	0	0.0%	93%
18:15 à 19:15	0	0	1.1%	0	0	0.0%	0	0	1.2%	0	0	0.0%	83%
18:30 à 19:30	0	0	1.2%	0	0	0.0%	0	0	2.4%	0	0	0.0%	85%
18:45 à 19:45	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	3.3%	0	0	0.0%	69%
19:00 à 20:00	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	2.0%	0	0	0.0%	64%
19:15 à 20:15	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	2.1%	0	0	0.0%	60%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Rue Gagnon Accès WM--Approche Ouest			
Période	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
18:00 à 19:00	0	92	0	2	0	0	0	98	0	0	0	0	192
18:15 à 19:15	0	89	0	1	0	0	0	82	0	0	0	0	171
18:30 à 19:30	0	87	0	1	0	0	0	83	0	0	0	0	171
18:45 à 19:45	0	76	0	1	0	0	0	62	0	0	0	0	139
19:00 à 20:00	0	77	0	1	0	0	0	50	0	0	0	0	128
19:15 à 20:15	0	70	0	2	0	0	0	49	0	0	0	0	121

camion et autobus = 1.5 véhicule(s) équivalent(s)

rang de l'heure de pointe

<b>Intersection:</b> Route 143 Boulevard Saint-Joseph / Route Caya				
Projet : L02883A	Date : 2009-06-18	Turnée : Jeudi	Temps: Pluie	

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Ouest			
Période	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:15 à 08:15	5	44	7	31	32	3	0	59	8	8	9	15	221
07:30 à 08:30	4	38	6	39	34	2	0	63	6	8	11	17	228
07:45 à 08:45	7	31	9	36	28	2	1	54	6	4	12	16	206
08:00 à 09:00	6	29	12	33	24	0	1	47	3	2	10	16	183
08:15 à 09:15	8	26	15	30	20	0	1	44	4	4	8	14	174
08:30 à 09:30	10	29	17	28	15	1	1	44	4	3	6	11	169
08:45 à 09:45	9	26	21	30	14	1	0	47	4	4	5	11	172
09:00 à 10:00	8	27	17	27	13	1	1	52	5	5	7	7	170
11:00 à 12:00	8	39	30	17	10	1	1	42	3	6	6	10	173
11:15 à 12:15	9	44	24	19	10	1	1	55	4	5	11	9	192
11:30 à 12:30	13	44	25	24	7	1	1	62	2	4	15	6	204
11:45 à 12:45	10	46	24	29	11	1	2	61	3	5	15	3	210
12:00 à 13:00	10	47	20	35	13	0	3	54	3	6	14	4	209
12:15 à 13:15	9	46	26	36	13	2	2	51	3	6	9	7	210
12:30 à 13:30	3	51	27	36	14	2	3	48	4	8	6	10	212
12:45 à 13:45	5	54	23	31	12	4	4	45	2	8	11	11	210
13:00 à 14:00	5	44	24	25	10	4	3	48	4	6	12	12	197
15:00 à 16:00	15	54	35	29	23	2	2	54	6	11	21	13	265
15:15 à 16:15	12	60	38	30	17	1	3	52	8	16	23	13	273
15:30 à 16:30	12	65	48	28	17	1	3	59	7	16	22	13	291
15:45 à 16:45	15	73	54	19	22	3	4	57	9	16	21	11	304
16:00 à 17:00	15	80	56	18	23	3	4	58	11	13	22	8	311
16:15 à 17:15	16	81	64	17	19	3	9	80	20	11	32	14	366
16:30 à 17:30	14	77	64	23	16	3	10	77	24	14	36	16	374
16:45 à 17:45	13	69	67	20	12	1	8	73	23	16	39	20	361
17:00 à 18:00	13	59	65	26	9	0	9	72	21	16	42	20	352

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:15 à 08:15	8	4	2	2	5	1	0	4	3	2	2	6	39
07:30 à 08:30	6	6	1	3	5	1	0	4	4	2	0	10	42
07:45 à 08:45	10	6	3	2	2	1	0	1	4	1	2	13	45
08:00 à 09:00	15	5	2	3	1	0	0	2	3	3	2	11	47
08:15 à 09:15	16	8	3	3	1	0	0	2	5	5	3	9	55
08:30 à 09:30	15	6	3	2	2	0	0	2	4	6	4	8	52
08:45 à 09:45	12	3	1	2	2	0	0	6	6	6	4	8	50
09:00 à 10:00	8	5	1	1	4	0	0	5	7	4	4	9	48
11:00 à 12:00	12	7	1	0	2	0	1	6	8	5	4	4	50
11:15 à 12:15	11	5	1	0	2	0	1	6	5	3	4	6	44
11:30 à 12:30	6	4	1	1	2	0	1	4	6	3	3	6	37
11:45 à 12:45	5	3	1	1	0	0	1	4	3	4	2	7	31
12:00 à 13:00	4	2	0	1	2	0	0	3	3	3	2	10	30
12:15 à 13:15	4	4	0	3	2	0	0	2	5	4	1	9	34
12:30 à 13:30	6	4	1	2	3	0	1	3	4	3	2	11	40
12:45 à 13:45	8	6	2	2	4	0	2	3	6	4	2	11	50
13:00 à 14:00	7	6	3	4	4	0	2	3	6	3	1	8	47
15:00 à 16:00	6	6	2	6	13	0	1	5	2	8	5	10	64
15:15 à 16:15	11	4	0	2	8	1	1	4	2	7	6	10	56
15:30 à 16:30	10	4	0	5	5	1	1	4	4	6	6	8	54
15:45 à 16:45	11	3	0	4	4	1	0	2	3	4	6	7	45
16:00 à 17:00	12	2	0	4	2	1	0	3	4	3	3	9	43
16:15 à 17:15	6	3	0	5	2	0	0	4	4	3	1	8	36
16:30 à 17:30	6	3	1	2	1	0	1	3	3	3	0	8	31
16:45 à 17:45	4	4	2	1	1	0	1	4	2	3	0	7	29
17:00 à 18:00	3	4	2	1	3	0	1	2	1	3	2	4	26

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d'roit	Gauche	Droite	Tout d'roit	Gauche	Droite	Tout d'roit	Gauche	Droite	Tout d'roit	Gauche	
07:15 à 08:15	0	0	1	1	0	0	1	4	1	0	2	2	12
07:30 à 08:30	0	1	1	1	0	0	1	3	1	0	0	2	10
07:45 à 08:45	0	2	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	8
08:00 à 09:00	0	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6
08:15 à 09:15	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
08:30 à 09:30	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
08:45 à 09:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
09:00 à 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	1	0	0	1	1	0	0	4	0	0	0	0	7
15:15 à 16:15	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	5
15:30 à 16:30	3	4	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	11
15:45 à 16:45	3	5	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	11
16:00 à 17:00	2	5	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	11
16:15 à 17:15	2	5	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	9
16:30 à 17:30	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3
16:45 à 17:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Ouest			PHF global
	Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	
07:15 à 08:15	0	0	21.1%	0	0	12.0%	0	0	16.3%	0	0	30.4%	86%
07:30 à 08:30	0	0	23.8%	0	1	11.8%	0	0	15.9%	0	0	28.0%	89%
07:45 à 08:45	0	0	31.9%	0	1	8.3%	0	0	11.6%	0	0	34.7%	82%
08:00 à 09:00	0	0	35.6%	0	2	8.1%	0	0	10.5%	0	0	36.4%	94%
08:15 à 09:15	0	3	38.8%	0	2	7.4%	0	0	12.5%	0	0	39.5%	97%
08:30 à 09:30	0	3	32.5%	0	1	8.3%	0	0	10.9%	0	0	47.4%	93%
08:45 à 09:45	0	3	23.3%	0	1	8.2%	0	0	19.0%	0	0	47.4%	93%
09:00 à 10:00	0	3	21.2%	0	0	10.9%	0	0	17.1%	0	0	47.2%	91%
11:00 à 12:00	0	1	20.6%	0	0	6.7%	0	0	24.6%	0	0	37.1%	80%
11:15 à 12:15	0	3	18.1%	0	0	6.3%	0	1	16.7%	0	0	34.2%	84%
11:30 à 12:30	0	4	11.8%	0	0	8.6%	0	1	14.5%	0	0	32.4%	86%
11:45 à 12:45	0	5	10.1%	0	0	2.4%	0	1	10.8%	0	0	36.1%	86%
12:00 à 13:00	0	5	7.2%	0	0	5.9%	0	2	9.1%	0	0	38.5%	88%
12:15 à 13:15	0	3	9.0%	0	0	8.9%	0	1	11.1%	0	0	38.9%	87%
12:30 à 13:30	0	3	12.0%	0	0	8.8%	0	1	12.7%	0	0	40.0%	90%
12:45 à 13:45	0	2	16.3%	0	0	11.3%	0	1	17.7%	0	0	36.2%	93%
13:00 à 14:00	0	1	18.0%	0	0	17.0%	0	0	16.7%	0	0	28.6%	87%
15:00 à 16:00	0	0	12.6%	0	0	28.0%	0	0	16.2%	0	0	33.8%	90%
15:15 à 16:15	0	0	13.4%	0	0	21.3%	0	0	11.3%	0	0	30.7%	91%
15:30 à 16:30	0	0	15.0%	0	0	22.0%	0	0	12.7%	0	0	28.2%	92%
15:45 à 16:45	0	0	13.9%	0	0	18.5%	0	1	7.9%	0	1	26.2%	93%
16:00 à 17:00	0	0	12.7%	0	0	17.0%	0	1	9.9%	0	1	25.9%	94%
16:15 à 17:15	0	0	9.0%	0	0	17.0%	0	1	7.6%	0	1	17.4%	75%
16:30 à 17:30	0	0	6.6%	0	0	8.7%	0	1	6.7%	0	1	14.3%	74%
16:45 à 17:45	0	0	6.3%	0	0	8.3%	0	0	6.3%	0	0	11.8%	71%
17:00 à 18:00	0	0	6.2%	0	0	10.3%	0	0	3.8%	0	0	10.3%	69%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Est			Route 143 Boulevard Saint-Joseph--Approche			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:15 à 08:15	17	50	12	36	40	5	2	71	14	11	15	27	298
07:30 à 08:30	13	49	9	45	42	4	2	74	14	11	11	35	306
07:45 à 08:45	22	43	15	41	31	4	3	57	14	6	15	37	286
08:00 à 09:00	29	41	17	39	26	0	3	50	8	7	13	33	263
08:15 à 09:15	32	43	21	35	22	0	1	47	12	12	13	28	263
08:30 à 09:30	33	41	23	31	18	1	1	47	10	12	12	23	252
08:45 à 09:45	27	32	23	33	17	1	0	56	13	13	11	23	249
09:00 à 10:00	20	35	19	29	19	1	1	60	16	11	13	21	242
11:00 à 12:00	26	50	32	17	13	1	3	51	15	14	12	16	248
11:15 à 12:15	26	52	26	19	13	1	3	64	12	10	17	18	258
11:30 à 12:30	22	50	27	26	10	1	3	68	11	9	20	15	260
11:45 à 12:45	18	51	26	31	11	1	4	67	8	11	18	14	257
12:00 à 13:00	16	50	20	37	16	0	3	59	8	11	17	19	254
12:15 à 13:15	15	52	26	41	16	2	2	54	11	12	11	21	261
12:30 à 13:30	12	57	29	39	19	2	5	53	10	13	9	27	272
12:45 à 13:45	17	63	26	34	18	4	7	50	11	14	14	28	285
13:00 à 14:00	16	53	29	31	16	4	6	53	13	11	14	24	268
15:00 à 16:00	26	63	38	40	44	2	4	68	9	23	29	28	372
15:15 à 16:15	30	66	40	35	29	4	5	60	11	27	32	28	365
15:30 à 16:30	32	77	50	37	25	4	5	67	13	25	31	25	389
15:45 à 16:45	36	85	56	25	28	6	4	62	14	22	30	22	388
16:00 à 17:00	36	91	58	24	28	6	4	64	17	18	27	22	392
16:15 à 17:15	28	93	64	25	24	3	9	88	26	16	34	26	434
16:30 à 17:30	23	83	66	26	19	3	12	83	29	19	36	28	425
16:45 à 17:45	19	75	70	22	15	1	10	79	26	21	39	31	406
17:00 à 18:00	18	65	68	28	14	0	11	75	23	21	45	26	391
camion et autobus =	1.5 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe 37

<b>Intersection:</b> Rue Charland / Route Caya					
Projet :	L02883A	Date :	2009-06-18		
		ournée :	Jeudi	Temps:	Pluie

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Rue Charland--Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Rue Charland--Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
Période	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:00 à 08:00	1	1	0	2	11	44	2	0	0	25	0	0	86
07:15 à 08:15	1	1	0	2	6	43	2	0	0	27	0	0	82
07:30 à 08:30	0	1	1	0	5	42	3	0	0	26	0	0	78
07:45 à 08:45	0	1	1	0	8	33	3	0	0	19	0	0	65
08:00 à 09:00	0	0	1	0	8	24	3	0	0	14	0	0	50
08:15 à 09:15	0	0	1	0	13	23	3	0	0	9	0	0	49
08:30 à 09:30	0	0	0	0	13	16	2	0	1	7	0	0	39
08:45 à 09:45	1	0	0	1	11	20	2	0	1	8	0	0	44
09:00 à 10:00	1	0	0	1	10	20	1	0	2	9	0	0	44
11:00 à 12:00	0	0	3	0	13	10	3	0	0	6	0	1	36
11:15 à 12:15	0	0	3	0	10	12	3	0	0	5	0	1	34
11:30 à 12:30	0	0	2	0	10	8	3	0	0	5	0	0	28
11:45 à 12:45	0	0	0	1	8	11	4	0	0	4	0	0	28
12:00 à 13:00	0	0	0	1	5	13	3	0	0	2	0	0	24
12:15 à 13:15	0	0	0	1	7	11	3	0	0	3	0	0	25
12:30 à 13:30	0	0	0	1	7	11	2	0	0	3	0	0	24
12:45 à 13:45	0	0	0	0	8	10	1	0	0	3	0	0	22
13:00 à 14:00	0	0	0	1	9	12	1	0	0	5	0	0	28
15:00 à 16:00	0	1	0	1	15	24	2	0	2	13	0	0	58
15:15 à 16:15	1	0	0	1	15	26	2	0	2	11	0	1	59
15:30 à 16:30	1	0	0	1	11	26	1	0	3	11	0	1	55
15:45 à 16:45	1	0	0	0	16	28	1	0	2	13	0	3	64
16:00 à 17:00	1	0	0	0	21	28	2	0	1	13	0	3	69
16:15 à 17:15	0	0	0	0	20	29	4	0	1	13	0	2	69
16:30 à 17:30	0	0	0	0	21	25	4	0	0	9	0	2	61
16:45 à 17:45	0	0	0	1	15	31	6	0	0	9	0	0	62
17:00 à 18:00	0	0	0	1	13	26	6	0	0	8	0	1	55

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Rue Charland--Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Rue Charland--Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:00 à 08:00	0	0	0	0	3	8	5	0	0	4	0	0	20
07:15 à 08:15	0	0	0	0	4	10	5	0	0	4	0	0	23
07:30 à 08:30	0	0	0	0	5	9	6	0	0	5	0	0	25
07:45 à 08:45	0	0	0	0	8	9	7	0	0	7	0	0	31
08:00 à 09:00	0	0	0	0	9	8	5	0	0	7	0	0	29
08:15 à 09:15	0	0	0	0	11	9	4	0	0	6	0	0	30
08:30 à 09:30	0	0	0	0	9	7	3	0	0	7	0	0	26
08:45 à 09:45	0	0	0	0	8	6	2	0	0	4	0	0	20
09:00 à 10:00	0	0	0	0	7	10	2	0	0	3	0	0	22
11:00 à 12:00	0	0	0	0	5	13	2	0	0	10	0	0	30
11:15 à 12:15	0	0	0	0	6	9	2	0	0	10	0	1	28
11:30 à 12:30	0	0	0	0	2	11	2	0	0	7	0	1	23
11:45 à 12:45	0	0	1	0	1	8	1	0	0	4	0	1	16
12:00 à 13:00	0	0	1	0	1	9	1	0	0	5	0	1	18
12:15 à 13:15	0	0	1	0	0	12	0	0	0	7	0	0	20
12:30 à 13:30	0	0	1	0	2	9	2	0	0	9	0	0	23
12:45 à 13:45	0	0	0	0	3	10	4	0	1	11	0	0	29
13:00 à 14:00	0	0	0	0	5	10	4	0	1	16	0	0	36
15:00 à 16:00	0	0	0	0	5	13	3	0	0	1	0	0	22
15:15 à 16:15	0	0	0	0	4	14	3	0	0	1	0	0	22
15:30 à 16:30	0	0	0	0	4	11	2	0	0	1	0	0	18
15:45 à 16:45	0	0	0	0	3	11	1	0	0	2	0	0	17
16:00 à 17:00	0	0	0	0	1	12	2	0	0	2	0	0	17
16:15 à 17:15	0	0	0	0	1	10	1	0	0	3	0	0	15
16:30 à 17:30	0	0	0	0	1	7	2	0	0	2	0	0	12
16:45 à 17:45	0	0	0	0	1	5	2	0	0	1	0	0	9
17:00 à 18:00	0	0	0	1	1	3	2	0	0	1	0	0	8

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Rue Charland--Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Rue Charland--Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
07:00 à 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07:15 à 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07:30 à 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07:45 à 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
08:00 à 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 à 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 à 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 à 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 à 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:15 à 16:15	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:30 à 16:30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15:45 à 16:45	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
16:00 à 17:00	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
16:15 à 17:15	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
16:30 à 17:30	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Rue Charland--Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Rue Charland--Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			PHF global
	Période	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	% véh lourds	Piétons	Vélos	
07:00 à 08:00	0	0	33.3%	1	0	17.4%	0	0	71.4%	0	0	13.8%	84%
07:15 à 08:15	0	0	33.3%	0	0	22.7%	0	0	71.4%	0	0	12.9%	84%
07:30 à 08:30	0	0	33.3%	0	0	24.2%	0	0	66.7%	0	0	16.1%	82%
07:45 à 08:45	0	0	33.3%	0	0	30.5%	0	0	70.0%	0	0	26.9%	77%
08:00 à 09:00	0	0	0.0%	0	0	34.7%	0	0	62.5%	0	0	33.3%	76%
08:15 à 09:15	0	0	0.0%	0	0	35.7%	0	0	57.1%	0	0	40.0%	76%
08:30 à 09:30	0	0	0.0%	0	0	35.6%	0	0	50.0%	0	0	50.0%	68%
08:45 à 09:45	0	0	0.0%	0	0	30.4%	0	0	40.0%	0	0	33.3%	70%
09:00 à 10:00	0	0	0.0%	0	0	35.4%	0	0	40.0%	0	0	25.0%	72%
11:00 à 12:00	0	0	0.0%	0	0	43.9%	0	0	40.0%	0	0	58.8%	79%
11:15 à 12:15	0	0	0.0%	0	0	40.5%	0	0	40.0%	0	0	64.7%	74%
11:30 à 12:30	0	0	0.0%	0	0	41.9%	0	0	40.0%	0	1	61.5%	67%
11:45 à 12:45	0	0	100.0%	0	0	31.0%	0	0	20.0%	0	1	55.6%	92%
12:00 à 13:00	0	0	100.0%	0	0	34.5%	0	0	25.0%	0	1	75.0%	88%
12:15 à 13:15	0	0	100.0%	0	0	38.7%	0	0	0.0%	0	1	70.0%	80%
12:30 à 13:30	0	0	100.0%	0	0	36.7%	0	0	50.0%	0	0	75.0%	84%
12:45 à 13:45	0	0	0.0%	0	0	41.9%	0	0	83.3%	0	0	78.6%	80%
13:00 à 14:00	0	0	0.0%	0	0	40.5%	0	0	83.3%	0	0	76.2%	73%
15:00 à 16:00	0	0	66.7%	0	0	31.0%	0	0	42.9%	0	0	7.1%	71%
15:15 à 16:15	0	0	66.7%	0	0	30.0%	0	0	42.9%	0	0	7.7%	72%
15:30 à 16:30	0	0	66.7%	0	0	28.3%	0	0	33.3%	0	0	7.7%	72%
15:45 à 16:45	0	0	66.7%	0	0	26.7%	0	0	25.0%	0	0	11.1%	82%
16:00 à 17:00	0	0	0.0%	0	0	24.6%	0	0	40.0%	0	0	11.1%	86%
16:15 à 17:15	0	0	0.0%	0	0	22.2%	0	0	16.7%	0	0	16.7%	91%
16:30 à 17:30	0	0	0.0%	0	0	19.3%	0	0	33.3%	0	0	15.4%	79%
16:45 à 17:45	0	0	0.0%	0	0	13.0%	0	0	25.0%	0	0	10.0%	75%
17:00 à 18:00	0	0	0.0%	0	0	11.1%	0	0	25.0%	0	0	10.0%	66%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Rue Charland--Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Rue Charland--Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d droit	Gauche	Droite	Tout d droit	Gauche	Droite	Tout d droit	Gauche	Droite	Tout d droit	Gauche	
07:00 à 08:00	3	1	0	4	16	56	10	0	0	31	0	0	119
07:15 à 08:15	3	1	0	4	12	58	10	0	0	33	0	0	120
07:30 à 08:30	2	1	1	2	13	56	12	0	0	34	0	0	119
07:45 à 08:45	2	1	1	2	20	47	14	0	0	30	0	0	115
08:00 à 09:00	0	0	1	0	22	36	11	0	0	25	0	0	94
08:15 à 09:15	0	0	1	0	30	37	9	0	0	18	0	0	94
08:30 à 09:30	0	0	0	0	27	27	7	0	1	18	0	0	78
08:45 à 09:45	1	0	0	1	23	29	5	0	1	14	0	0	74
09:00 à 10:00	1	0	0	1	21	35	4	0	2	14	0	0	77
11:00 à 12:00	0	0	3	0	21	30	6	0	0	21	0	1	81
11:15 à 12:15	0	0	3	0	19	26	6	0	0	20	0	3	76
11:30 à 12:30	0	0	2	0	13	25	6	0	0	16	0	2	63
11:45 à 12:45	0	0	2	1	10	23	6	0	0	10	0	2	52
12:00 à 13:00	0	0	2	1	7	27	5	0	0	10	0	2	51
12:15 à 13:15	0	0	2	1	7	29	3	0	0	14	0	0	55
12:30 à 13:30	0	0	2	1	10	25	5	0	0	17	0	0	59
12:45 à 13:45	0	0	0	0	13	25	7	0	2	20	0	0	66
13:00 à 14:00	0	0	0	1	17	27	7	0	2	29	0	0	82
15:00 à 16:00	2	1	2	1	23	44	7	0	2	15	0	0	94
15:15 à 16:15	3	0	2	1	21	47	7	0	2	13	0	1	95
15:30 à 16:30	3	0	2	1	17	43	4	0	3	13	0	1	85
15:45 à 16:45	3	0	2	0	22	46	3	0	2	16	0	3	96
16:00 à 17:00	1	0	0	0	24	49	5	0	1	16	0	3	99
16:15 à 17:15	0	0	0	0	23	47	6	0	1	18	0	2	96
16:30 à 17:30	0	0	0	0	24	39	7	0	0	12	0	2	84
16:45 à 17:45	0	0	0	1	17	40	9	0	0	11	0	0	77
17:00 à 18:00	0	0	0	3	15	31	9	0	0	10	0	1	67
camion et autobus =	1.5			véhicule(s) équivalent(s)									

rang de l'heure de pointe 2

<b>Intersection:</b> Entrée/Sortie A-55 / Route Caya					
Projet :	L02883A	Date :	2009-06-18		
		Turnée :	Jeudi	Temps :	Pluie

Auto	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Entrée/Sortie A-55-- Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Entrée/Sortie A-55-- Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
07:00 à 08:00	5	1	17	0	0	1	0	0	0	4	39	0	67
07:15 à 08:15	9	0	16	0	0	2	0	0	0	4	41	0	72
07:30 à 08:30	11	0	15	0	0	2	0	0	0	2	40	0	70
07:45 à 08:45	14	0	17	0	0	2	0	0	0	1	33	0	67
08:00 à 09:00	15	0	14	0	0	2	0	0	0	2	25	0	58
08:15 à 09:15	12	0	14	0	0	2	0	0	0	3	21	0	52
08:30 à 09:30	8	0	14	0	0	2	0	0	0	3	22	0	49
08:45 à 09:45	7	0	14	0	0	1	0	0	0	2	20	0	44
09:00 à 10:00	5	0	16	0	0	1	0	0	0	1	20	0	43
11:00 à 12:00	10	1	14	0	0	1	0	0	0	1	15	0	42
11:15 à 12:15	10	0	18	0	0	1	0	0	0	1	12	0	42
11:30 à 12:30	10	0	18	0	0	1	0	0	0	1	12	0	42
11:45 à 12:45	9	0	19	0	0	1	0	0	0	1	10	0	40
12:00 à 13:00	13	0	20	0	0	0	0	0	0	0	10	0	43
12:15 à 13:15	16	1	16	0	0	0	0	0	0	0	17	0	50
12:30 à 13:30	16	1	20	0	0	1	0	0	0	0	20	0	58
12:45 à 13:45	22	1	23	0	0	2	0	0	0	0	28	0	76
13:00 à 14:00	18	2	26	0	0	3	0	0	0	0	35	0	84
15:00 à 16:00	10	0	40	0	0	3	0	0	0	0	22	0	75
15:15 à 16:15	13	0	46	0	0	3	0	0	0	0	18	0	80
15:30 à 16:30	16	0	41	0	0	1	0	0	0	0	20	0	78
15:45 à 16:45	19	0	38	0	0	0	0	0	0	1	22	0	80
16:00 à 17:00	19	0	38	0	0	1	0	0	0	1	20	0	79
16:15 à 17:15	21	0	42	0	0	1	0	0	0	2	23	0	89
16:30 à 17:30	28	0	55	0	0	3	0	0	0	2	20	0	108
16:45 à 17:45	23	0	58	0	0	3	0	0	0	2	23	0	109
17:00 à 18:00	25	0	57	0	0	2	0	0	0	2	23	0	109

Camion	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Entrée/Sortie A-55-- Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Entrée/Sortie A-55-- Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
Période													
07:00 à 08:00	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	8	0	13
07:15 à 08:15	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	13
07:30 à 08:30	4	0	3	0	0	2	0	0	0	0	9	0	18
07:45 à 08:45	3	0	4	0	0	3	0	0	0	0	6	0	16
08:00 à 09:00	3	0	5	0	0	5	0	0	0	0	7	0	20
08:15 à 09:15	1	0	7	0	0	6	0	0	0	0	5	0	19
08:30 à 09:30	1	0	7	0	0	5	0	0	0	0	5	0	18
08:45 à 09:45	1	0	9	0	0	4	0	0	0	0	6	0	20
09:00 à 10:00	2	0	9	0	0	3	0	0	0	0	7	0	21
11:00 à 12:00	6	0	5	0	0	4	0	0	0	0	8	0	23
11:15 à 12:15	4	0	4	0	0	5	0	0	0	0	8	0	21
11:30 à 12:30	2	0	4	0	0	2	0	0	0	0	5	0	13
11:45 à 12:45	2	0	6	0	0	1	0	0	0	0	3	0	12
12:00 à 13:00	1	0	9	0	0	1	0	0	0	0	3	0	14
12:15 à 13:15	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	3	0	13
12:30 à 13:30	2	0	8	0	0	1	0	0	0	0	3	0	14
12:45 à 13:45	1	0	7	0	0	2	0	0	0	0	2	0	12
13:00 à 14:00	1	0	4	0	0	2	0	0	0	0	2	0	9
15:00 à 16:00	0	0	16	0	0	3	0	0	0	0	2	0	21
15:15 à 16:15	1	0	16	0	0	3	0	0	0	0	2	0	22
15:30 à 16:30	1	0	14	0	0	3	0	0	0	0	1	0	19
15:45 à 16:45	1	0	12	0	0	2	0	0	0	0	2	0	17
16:00 à 17:00	1	0	11	0	0	1	0	0	0	0	2	0	15
16:15 à 17:15	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	2	0	14
16:30 à 17:30	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	2	0	11
16:45 à 17:45	0	0	8	0	0	2	0	0	0	0	1	0	11
17:00 à 18:00	0	0	5	0	0	3	0	0	0	0	2	0	10

Autobus	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Entrée/Sortie A-55-- Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Entrée/Sortie A-55-- Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
Période	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:00 à 08:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
07:15 à 08:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
07:30 à 08:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
07:45 à 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 à 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 à 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 à 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 à 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 à 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 à 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 à 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 à 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 à 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 à 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 à 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 à 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 à 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 à 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 à 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 à 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 à 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 à 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 à 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 à 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 à 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 à 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 à 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Informations complémentaires	Débits par mouvement - plages de 1 heure												PHF global
	Entrée/Sortie A-55-- Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Entrée/Sortie A-55-- Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
Période	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	Piéton s	Vélos	% véh lourds	
07:00 à 08:00	0	0	20.7%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	17.3%	74%
07:15 à 08:15	0	0	19.4%	0	0	33.3%	0	0	0.0%	0	0	15.1%	78%
07:30 à 08:30	0	0	23.5%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	19.2%	80%
07:45 à 08:45	0	0	18.4%	0	0	60.0%	0	0	0.0%	0	0	15.0%	99%
08:00 à 09:00	0	0	21.6%	0	0	71.4%	0	0	0.0%	0	0	20.6%	93%
08:15 à 09:15	0	0	23.5%	0	0	75.0%	0	0	0.0%	0	0	17.2%	85%
08:30 à 09:30	0	0	26.7%	0	0	71.4%	0	0	0.0%	0	0	16.7%	80%
08:45 à 09:45	0	0	32.3%	0	0	80.0%	0	0	0.0%	0	0	21.4%	89%
09:00 à 10:00	0	0	34.4%	0	0	75.0%	0	0	0.0%	0	0	25.0%	89%
11:00 à 12:00	0	0	30.6%	0	0	80.0%	0	0	0.0%	0	0	33.3%	77%
11:15 à 12:15	0	0	22.2%	0	0	83.3%	0	0	0.0%	0	0	38.1%	83%
11:30 à 12:30	0	0	17.6%	0	0	66.7%	0	0	0.0%	0	0	27.8%	72%
11:45 à 12:45	0	0	22.2%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	21.4%	68%
12:00 à 13:00	0	0	23.3%	0	0	100.0%	0	0	0.0%	0	0	23.1%	75%
12:15 à 13:15	0	0	23.3%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	15.0%	63%
12:30 à 13:30	0	0	21.3%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	13.0%	72%
12:45 à 13:45	0	0	14.8%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	6.7%	81%
13:00 à 14:00	0	0	9.8%	0	0	40.0%	0	0	0.0%	0	0	5.4%	86%
15:00 à 16:00	0	0	24.2%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	8.3%	86%
15:15 à 16:15	0	0	22.4%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	10.0%	91%
15:30 à 16:30	0	0	20.8%	0	0	75.0%	0	0	0.0%	0	0	4.8%	87%
15:45 à 16:45	0	0	18.6%	0	0	100.0%	0	0	0.0%	0	0	8.0%	87%
16:00 à 17:00	0	0	17.4%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	8.7%	84%
16:15 à 17:15	0	0	14.9%	0	0	50.0%	0	0	0.0%	0	0	7.4%	80%
16:30 à 17:30	0	0	8.8%	0	0	25.0%	0	0	0.0%	0	0	8.3%	85%
16:45 à 17:45	0	0	9.0%	0	0	40.0%	0	0	0.0%	0	0	3.8%	86%
17:00 à 18:00	0	0	5.7%	0	0	60.0%	0	0	0.0%	0	0	7.4%	85%

VÉHICULES ÉQUIVALENTS	Débits par mouvement - plages de 1 heure												Somme
	Entrée/Sortie A-55-- Approche Nord			Route Caya--Approche Est			Entrée/Sortie A-55-- Approche Sud			Route Caya--Approche Ouest			
	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	Droite	Tout d roit	Gauche	
07:00 à 08:00	8	1	23	0	0	3	0	0	0	4	53	0	91
07:15 à 08:15	15	0	19	0	0	4	0	0	0	4	53	0	95
07:30 à 08:30	17	0	21	0	0	5	0	0	0	2	55	0	100
07:45 à 08:45	19	0	23	0	0	7	0	0	0	1	42	0	91
08:00 à 09:00	20	0	22	0	0	10	0	0	0	2	36	0	88
08:15 à 09:15	14	0	25	0	0	11	0	0	0	3	29	0	81
08:30 à 09:30	10	0	25	0	0	10	0	0	0	3	30	0	76
08:45 à 09:45	9	0	28	0	0	7	0	0	0	2	29	0	74
09:00 à 10:00	8	0	30	0	0	6	0	0	0	1	31	0	75
11:00 à 12:00	19	1	22	0	0	7	0	0	0	1	27	0	77
11:15 à 12:15	16	0	24	0	0	9	0	0	0	1	24	0	74
11:30 à 12:30	13	0	24	0	0	4	0	0	0	1	20	0	62
11:45 à 12:45	12	0	28	0	0	3	0	0	0	1	15	0	58
12:00 à 13:00	15	0	34	0	0	2	0	0	0	0	15	0	64
12:15 à 13:15	18	1	30	0	0	0	0	0	0	0	22	0	70
12:30 à 13:30	19	1	32	0	0	3	0	0	0	0	25	0	79
12:45 à 13:45	24	1	34	0	0	5	0	0	0	0	31	0	94
13:00 à 14:00	20	2	32	0	0	6	0	0	0	0	38	0	98
15:00 à 16:00	10	0	64	0	0	8	0	0	0	0	25	0	107
15:15 à 16:15	15	0	70	0	0	8	0	0	0	0	21	0	113
15:30 à 16:30	18	0	62	0	0	6	0	0	0	0	22	0	107
15:45 à 16:45	21	0	56	0	0	3	0	0	0	1	25	0	106
16:00 à 17:00	21	0	55	0	0	3	0	0	0	1	23	0	102
16:15 à 17:15	21	0	59	0	0	3	0	0	0	2	26	0	110
16:30 à 17:30	28	0	67	0	0	5	0	0	0	2	23	0	125
16:45 à 17:45	23	0	70	0	0	6	0	0	0	2	25	0	126
17:00 à 18:00	25	0	65	0	0	7	0	0	0	2	26	0	124
camion et autobus =	1.5 véhicule(s) équivalent(s)												

rang de l'heure de pointe 40

**ANNEXE C**

**DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE**

### DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE : INTERSECTIONS AVEC ARRÊTS

Niveaux de service	Délais moyens d'attente (s/véh.)
A	$\leq 10$
B	$> 10$ et $\leq 15$
C	$> 15$ et $\leq 25$
D	$> 25$ et $\leq 35$
E	$> 35$ et $\leq 50$
F	$> 50$

Source : Table 17-2 et 17-22, Highway Capacity Manual 2000.

**ANNEXE D**

**CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION**

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information		Site Information	
Analyst	<i>Myrriamme Vilmont</i>	Intersection	<i>Bvd St-Joseph et Gagnon</i>
Agency/Co.		Jurisdiction	
Date Performed	<i>2009-08-03</i>	Analysis Year	<i>2009</i>
Analysis Time Period	<i>Pointe AM</i>		
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>			
East/West Street: <i>rue Gagnon</i>		North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>	
Intersection Orientation: <i>North-South</i>		Study Period (hrs): <i>1.00</i>	

### Vehicle Volumes and Adjustments

Major Street	Northbound			Southbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume	<i>0</i>	<i>148</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>66</i>	<i>0</i>
Peak-Hour Factor, PHF	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>
Hourly Flow Rate, HFR	<i>0</i>	<i>160</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>71</i>	<i>0</i>
Percent Heavy Vehicles	<i>0</i>	--	--	<i>50</i>	--	--
Median Type	<i>Undivided</i>					
RT Channelized			<i>0</i>			<i>0</i>
Lanes	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
Configuration			<i>TR</i>	<i>LT</i>		
Upstream Signal		<i>0</i>			<i>0</i>	
Minor Street	Westbound			Eastbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Peak-Hour Factor, PHF	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>
Hourly Flow Rate, HFR	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Percent Heavy Vehicles	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Percent Grade (%)		<i>0</i>			<i>0</i>	
Flared Approach		<i>N</i>			<i>N</i>	
Storage		<i>0</i>			<i>0</i>	
RT Channelized			<i>0</i>			<i>0</i>
Lanes	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Configuration		<i>LTR</i>				

### Delay, Queue Length, and Level of Service

Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		<i>LT</i>		<i>LTR</i>				
v (vph)		<i>6</i>		<i>7</i>				
C (m) (vph)		<i>1167</i>		<i>596</i>				
v/c		<i>0.01</i>		<i>0.01</i>				
95% queue length		<i>0.02</i>		<i>0.04</i>				
Control Delay		<i>8.1</i>		<i>11.1</i>				
LOS		<i>A</i>		<i>B</i>				
Approach Delay	--	--	<i>11.1</i>					
Approach LOS	--	--	<i>B</i>					

Rights Reserved

HCS2000™

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY									
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>					
Analyst	Myrriamme Vilmont			Intersection	Blvd St-Joseph et Caya				
Agency/Co.				Jurisdiction					
Date Performed	2009-08-03			Analysis Year	2009				
Analysis Time Period	Pointe AM								
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore									
East/West Street: route Caya				North/South Street: Boulevard Saint-Joseph					
Intersection Orientation: North-South				Study Period (hrs): 1.00					
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>									
<b>Major Street</b>		Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6			
	L	T	R	L	T	R			
Volume	12	67	1	10	48	13			
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			
Hourly Flow Rate, HFR	13	72	1	10	52	14			
Percent Heavy Vehicles	33	--	--	30	--	--			
Median Type	Undivided								
RT Channelized			0				0		
Lanes	0	1	0	0	1	0			
Configuration	LTR			LTR					
Upstream Signal		0			0				
<b>Minor Street</b>		Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12			
	L	T	R	L	T	R			
Volume	34	37	4	23	13	10			
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			
Hourly Flow Rate, HFR	36	40	4	24	14	10			
Percent Heavy Vehicles	9	13	25	35	31	20			
Percent Grade (%)	0			0					
Flared Approach		N			N				
Storage		0			0				
RT Channelized			0			0			
Lanes	0	1	0	0	1	0			
Configuration		LTR			LTR				
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>									
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound			
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12	
Lane Configuration	LTR	LTR		LTR			LTR		
v (vph)	13	10		80			48		
C (m) (vph)	1360	1367		709			698		
v/c	0.01	0.01		0.11			0.07		
95% queue length	0.03	0.02		0.38			0.22		
Control Delay	7.7	7.7		10.7			10.5		
LOS	A	A		B			B		
Approach Delay	--	--		10.7			10.5		
Approach LOS	--	--		B			B		

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	Myriamme Vilmont			Intersection	route Caya et rue Charland			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	2009-08-03			Analysis Year	2009			
Analysis Time Period	Pointe AM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: route Caya				North/South Street: rue Charland				
Intersection Orientation: East-West				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Eastbound			Westbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	36	31	43	6	2		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	39	33	46	6	2		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	--	--	23	--	--		
Median type	Undivided							
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration	LTR			LTR				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	0	7	0	1	1		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	7	0	1	1		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	71	0	0	100		
Percent grade (%)	0			0				
Flared approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration		LTR			LTR			
<b>Control Delay, Queue Length, Level of Service</b>								
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration	LTR	LTR	LTR			LTR		
Volume, v (vph)	0	46	7			2		
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)	1625	1405	846			769		
v/c ratio	0.00	0.03	0.01			0.00		
Queue length (95%)	0.00	0.10	0.03			0.01		

Control Delay (s/veh)	7.2	7.6		9.3			9.7	
LOS	A	A		A			A	
Approach delay (s/veh)	--	--		9.3			9.7	
Approach LOS	--	--		A			A	

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information		Site Information	
Analyst	Myrriamme Vilmont	Intersection	Route Caya et J-Armand Bombier
Agency/Co.		Jurisdiction	
Date Performed	2009-08-03	Analysis Year	2009
Analysis Time Period	Pointe AM		
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>			
East/West Street: <i>route Caya</i>		North/South Street: <i>J-Armand-Bombardier</i>	
Intersection Orientation: <i>East-West</i>		Study Period (hrs): <i>1.00</i>	

### Vehicle Volumes and Adjustments

Major Street	Eastbound			Westbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	0	49	4	3	9	12
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	53	4	3	9	0
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	17	--	--	33	--	--
Median type	<i>Undivided</i>					
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration			<i>TR</i>	<i>LT</i>		
Upstream Signal		0			0	
Minor Street	Northbound			Southbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	0	0	0	13	0	18
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	0	14	0	19
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	20	19	0	0
Percent grade (%)		0			0	
Flared approach		<i>N</i>			<i>N</i>	
Storage		0			0	
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	0	0	0	1	0
Configuration					<i>LTR</i>	

### Control Delay, Queue Length, Level of Service

Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		<i>LT</i>					<i>LTR</i>	
Volume, v (vph)		3					33	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)		1371					991	
v/c ratio		0.00					0.03	
Queue length (95%)		0.01					0.10	
Control Delay (s/veh)		7.6					8.8	
LOS		A					A	
Approach delay (s/veh)	--	--					8.8	
Approach LOS	--	--					A	

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information		Site Information	
Analyst	<i>Myrriamme Vilmont</i>	Intersection	<i>Bvd St-Joseph et rue Gagnon</i>
Agency/Co.		Jurisdiction	
Date Performed	<i>2009-08-03</i>	Analysis Year	<i>2009</i>
Analysis Time Period	<i>Pointe PM</i>		
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>			
East/West Street: <i>rue Gagnon</i>		North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>	
Intersection Orientation: <i>North-South</i>		Study Period (hrs): <i>1.00</i>	

### Vehicle Volumes and Adjustments

Major Street	Northbound			Southbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume	<i>0</i>	<i>129</i>	<i>9</i>	<i>3</i>	<i>183</i>	<i>0</i>
Peak-Hour Factor, PHF	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>
Hourly Flow Rate, HFR	<i>0</i>	<i>140</i>	<i>9</i>	<i>3</i>	<i>198</i>	<i>0</i>
Percent Heavy Vehicles	<i>0</i>	--	--	<i>33</i>	--	--
Median Type	<i>Undivided</i>					
RT Channelized			<i>0</i>			<i>0</i>
Lanes	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
Configuration			<i>TR</i>	<i>LT</i>		
Upstream Signal		<i>0</i>			<i>0</i>	
Minor Street	Westbound			Eastbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Peak-Hour Factor, PHF	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>	<i>0.92</i>
Hourly Flow Rate, HFR	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Percent Heavy Vehicles	<i>63</i>	<i>0</i>	<i>25</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Percent Grade (%)	<i>0</i>			<i>0</i>		
Flared Approach		<i>N</i>			<i>N</i>	
Storage		<i>0</i>			<i>0</i>	
RT Channelized			<i>0</i>			<i>0</i>
Lanes	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Configuration		<i>LTR</i>				

### Delay, Queue Length, and Level of Service

Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		<i>LT</i>		<i>LTR</i>				
v (vph)		<i>3</i>		<i>16</i>				
C (m) (vph)		<i>1263</i>		<i>661</i>				
v/c		<i>0.00</i>		<i>0.02</i>				
95% queue length		<i>0.01</i>		<i>0.07</i>				
Control Delay		<i>7.9</i>		<i>10.6</i>				
LOS		<i>A</i>		<i>B</i>				
Approach Delay	--	--	<i>10.6</i>					
Approach LOS	--	--	<i>B</i>					

Rights Reserved

HCS2000™

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

Version 4.1f

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information			Site Information		
Analyst	Myrriamme Vilmont		Intersection	Blvd St-Joseph et route Caya	
Agency/Co.			Jurisdiction		
Date Performed	2009-08-03		Analysis Year	2009	
Analysis Time Period	Pointe PM				
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore					
East/West Street: route Caya			North/South Street: Boulevard Saint-Joseph		
Intersection Orientation: North-South			Study Period (hrs): 1.00		

### Vehicle Volumes and Adjustments

Major Street	Northbound			Southbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume	24	85	9	64	89	24
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate, HFR	26	92	9	69	96	26
Percent Heavy Vehicles	33	--	--	0	--	--
Median Type	Undivided					
RT Channelized			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration	LTR			LTR		
Upstream Signal		0			0	
Minor Street	Westbound			Eastbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume	22	22	3	22	33	14
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate, HFR	23	23	3	23	35	15
Percent Heavy Vehicles	23	14	0	36	3	21
Percent Grade (%)		0			0	
Flared Approach		N			N	
Storage		0			0	
RT Channelized			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration		LTR			LTR	

### Delay, Queue Length, and Level of Service

Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound			
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12	
Lane Configuration	LTR	LTR		LTR			LTR		
v (vph)	26	69		49			73		
C (m) (vph)	1294	1504		479			530		
v/c	0.02	0.05		0.10			0.14		
95% queue length	0.06	0.14		0.34			0.48		
Control Delay	7.8	7.5		13.4			12.9		
LOS	A	A		B			B		
Approach Delay	--	--		13.4			12.9		
Approach LOS	--	--		B			B		

Rights Reserved

HCS2000™

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

Version 4.1f

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information		Site Information	
Analyst	Myrriamme Vilmont	Intersection	Rue Caya et rue Charland
Agency/Co.		Jurisdiction	
Date Performed	2009-08-03	Analysis Year	2009
Analysis Time Period	Pointe PM		

Project Description <i>L02883A EIC Saint-Nicéphore</i>	
East/West Street: <i>route Caya</i>	North/South Street: <i>rue Charland</i>
Intersection Orientation: <i>East-West</i>	Study Period (hrs): <i>1.00</i>

Vehicle Volumes and Adjustments						
Major Street	Eastbound			Westbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	2	60	16	41	22	12
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	2	65	17	44	23	13
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	--	--	29	--	--
Median type	<i>Undivided</i>					
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration	<i>LTR</i>			<i>LTR</i>		
Upstream Signal		0			0	

Minor Street	Northbound			Southbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	1	0	5	0	0	0
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	1	0	5	0	0	0
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	20	0	0	0
Percent grade (%)		0			0	
Flared approach		N			N	
Storage		0			0	
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration		<i>LTR</i>			<i>LTR</i>	

Control Delay, Queue Length, Level of Service								
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration	<i>LTR</i>		<i>LTR</i>			<i>LTR</i>		
Volume, v (vph)	2	44		6			0	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)	1588	1361		901				
v/c ratio	0.00	0.03		0.01				
Queue length (95%)	0.00	0.10		0.02				
Control Delay (s/veh)	7.3	7.7		9.0				
LOS	A	A		A				
Approach delay (s/veh)	--	--		9.0				
Approach LOS	--	--		A				

## TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY

General Information		Site Information	
Analyst	Myrriamme Vilmont	Intersection	Route Caya et J-Armand Bombier
Agency/Co.		Jurisdiction	
Date Performed	2009-08-03	Analysis Year	2009
Analysis Time Period	Pointe PM		
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>			
East/West Street: <i>route Caya</i>		North/South Street: <i>J-Armand-Bombardier</i>	
Intersection Orientation: <i>East-West</i>		Study Period (hrs): <i>1.00</i>	

### Vehicle Volumes and Adjustments

Major Street	Eastbound			Westbound		
Movement	1	2	3	4	5	6
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	0	25	2	3	21	12
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	27	2	3	22	0
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	17	--	--	33	--	--
Median type	<i>Undivided</i>					
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	1	0	0	1	0
Configuration			<i>TR</i>	<i>LT</i>		
Upstream Signal		0			0	
Minor Street	Northbound			Southbound		
Movement	7	8	9	10	11	12
	L	T	R	L	T	R
Volume (veh/h)	0	0	0	21	0	53
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	0	22	0	57
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	20	0	0	21
Percent grade (%)	0			0		
Flared approach		<i>N</i>			<i>N</i>	
Storage		0			0	
RT Channelized?			0			0
Lanes	0	0	0	0	1	0
Configuration					<i>LTR</i>	

### Control Delay, Queue Length, Level of Service

Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		<i>LT</i>					<i>LTR</i>	
Volume, v (vph)		3					79	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)		1405					989	
v/c ratio		0.00					0.08	
Queue length (95%)		0.01					0.26	
Control Delay (s/veh)		7.6					9.0	
LOS		A					A	
Approach delay (s/veh)	--	--					9.0	
Approach LOS	--	--					A	

**ANNEXE E**

**PÉRIODE DE CONSTRUCTION**

## Agrandissement du LET de Saint-Nicéphore

L'agrandissement proposé du LET de Saint-Nicéphore prévoit l'aménagement de deux phases :

- Phase 3A localisée à l'ouest du site actuellement en exploitation
- Phase 3B localisée au nord du site actuel

Suite à la réalisation de la séquence de développement du projet d'agrandissement pour un tonnage annuel de 625 000 t, il ressort clairement qu'une phase d'aménagement sera plus critique du point de vue des impacts sur la circulation et le bruit, soit lors de l'aménagement des cellules d'enfouissement technique (CET) 1 à 4 de la phase 3B, et ce, pour les raisons suivantes :

- La superficie à aménager est près du double des autres phases;
  - CET 1 à 4 :  $\approx 75\,000\text{ m}^2$
  - Autres CET : superficie variant entre  $21\,500\text{ m}^2$  et  $42\,800\text{ m}^2$
- Le volume d'excavation requis est supérieur à celui de toutes les autres phases :
  - CET 1 à 4 :  $\approx 615\,000\text{ m}^3$
  - Autres CET : volume variant entre  $27\,700\text{ m}^3$  à  $250\,400\text{ m}^3$
- Les cellules 1 à 4 sont localisées à l'extrémité ouest de la phase 3B, soit à proximité de la route 143 et des résidences pouvant être affectés par le bruit
- Les travaux d'aménagement des CET 1 à 4 seront réalisés parallèlement à l'exploitation de la phase 3A également localisée à l'extrémité de la propriété de WM à St-Nicéphore ainsi, le bruit liés aux travaux de construction sera additionnés à ceux liés aux opérations d'enfouissement
- L'excavation des CET 1 – 4 implique 5 équipes de travail durant 2 mois et demi:
  - 7 pelles hydrauliques (5 dans les cellules et 2 à la plateforme d'entreposage)
  - 15 camions circulant sur le site
  - 3 béliers mécaniques (2 dans les cellules et 1 à la plateforme d'entreposage)
- La livraison des géosynthétique impliquera au minimum 31 camions plateforme provenant de l'extérieur du site, il est estimé que la livraison sera effectuée sur 2 semaines

- L'installation des géosynthétiques implique 2,5 équipes :
  - 2 pelles hydrauliques
  - 3 VTT
  - 1 skytrac (chariot élévateur)
  - 2 camions cube (stockage des équipements)
  
- La livraison de la pierre de la couche drainante aura un impact majeur sur la circulation et le bruit :
  - **3920 transports** de matériel en provenance de l'extérieur du site sur une durée estimée à 2 mois, soit 65 transports par jour donc, 8-9 transports à l'heure (camion 12 roues et semi remorque)
  - Il est estimé qu'au minimum deux pelles hydrauliques et deux boteurs seront utilisés pour la mise en place de la couche drainante

## Circulation

### Achalandage prévu suite à l'agrandissement du L.E.T.

Suite à l'agrandissement du L.E.T., le tonnage annuel prévu est au maximum de 700 000 tonnes métriques, incluant les sols de recouvrement (625 000 tonnes de matières résiduelles et 75 000 tonnes de sols de recouvrement)

Par hypothèse de similarité entre les activités au site d'enfouissement de l'année 2008 et suite à l'agrandissement du L.E.T. soit respectivement 696 468 tonnes et 700 000 tonnes prévues, les débits de circulation reliés au site seront semblables.

De plus, la croissance des débits sur le réseau routier est considérée, soit une augmentation de 4,35% par année jusqu'en 2016. Ce taux d'accroissement a été obtenu à partir des données du recensement de la circulation sur les routes du Québec<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Recensement de la circulation sur les routes du Québec - Rapport annuel 2007, section 00055 210 00, municipalité de Drummondville, p. 497

## Achalandage prévu en période de construction

Les activités au site d'enfouissement se poursuivent en période de construction. L'achalandage au site correspond aux activités reliées au site d'enfouissement ainsi qu'à celles reliées aux travaux d'agrandissement. L'achalandage prévu en période de construction présente donc des débits plus élevés.

Durant les travaux d'aménagement des cellules d'enfouissement technique (CET) 1 à 4 de la phase 3B un achalandage important se concentrera sur 10 semaines. De ces 10 semaines, la journée la plus critique aura lieu à la 35<sup>e</sup> semaine de l'échéancier des travaux où les activités de livraison de la couche drainante et de la démobilité de la géosynthétique sont effectuées engendrant 72 véh./jour au site (65 camions, 1 roulotte, 4 plateformes, 2 "camions cube"), soit 144 passages.

La croissance des débits sur le réseau routier est également considérée (4,35% par année jusqu'en 2016).

## Résultats d'achalandage obtenus selon les différents tronçons du réseau à l'étude

Tronçon 1 (T-1) : Sur le boulevard Saint-Joseph (route 143) de 300 m au Nord de la rue de la Cordelle à l'accès au site

Tronçon 2A (T-2A) : Sur le boulevard Saint-Joseph (route 143) de l'accès secondaire à l'accès principal au site

Tronçon 2 (T-2) : Sur le boulevard Saint-Joseph (route 143) de l'accès principal au site à la route Caya

Tronçon 3 (T-3) : Sur la route Caya du boulevard Saint-Joseph à l'autoroute 55

Les tableaux présentent les débits journaliers (véh./jour) pour une période de 9h totalisant les deux sens (soit lors des périodes de pointe du matin, du midi et de l'après-midi, 7 à 10, 11 à 14 et de 15 à 18 heures respectivement)

T-1	Année 2009	2016 Débits anticipés avec exploitation	2016 Débits anticipés totaux (avec construction)
Camions LET	58	58	58
Camions non-LET	138	186	186
Autos LET	35	35	35
Autos non-LET	1818	2449	2449

T-2A	Année 2009	2016 Débits anticipés avec exploitation	2016 Débits anticipés totaux (avec construction)
Camions LET	58	58	202
Camions non-LET	138	186	186
Autos LET	35	35	35
Autos non-LET	1818	2449	2449

T-2	Année 2009	2016 Débits anticipés avec exploitation	2016 Débits anticipés totaux (avec construction)
Camions LET	128	128	272
Camions non-LET	126	170	170
Autos LET	9	9	9
Autos non-LET	1720	2317	2317

T-3	Année 2009	2016 Débits anticipés avec exploitation	2016 Débits anticipés totaux (avec construction)
Camions LET	128	128	272
Camions non-LET	134	181	181
Autos LET	9	9	9
Autos non-LET	625	842	842



<b>LET de Saint-Nicéphore</b>				
<b>Aménagement des cellules 1 à 4</b>				
<b>Semaine</b>	<b>Machinerie présente sur le site</b>		<b>Circulation des véhicules Hors site</b>	
	<b>Activité</b>	<b>Nombre et type</b>	<b>Activité</b>	<b>Nombre et type</b>
2 (Janvier)			<b>Excavation de masse :</b> ○ Mobilisation	11 plateformes (2-3 jours)
3 à 12 (Janvier, février et mars)	<b>Excavation de masse CET 1 à 4:</b> ○ Travaux d'excavation	- 5 pelles hydrauliques - 15 camions - 2 bouteurs		
	<b>Plateforme d'entreposage</b> ○ Gestion des matériaux excavés	- 2 pelles hydrauliques - 2 bouteurs		
13 (Avril)			<b>Excavation de masse :</b> ○ démobilitation	11 plateformes (2-3 jours)
19-20 (Mai)			<b>Géosynthétiques :</b> ○ Livraison des matériaux	44 plateformes (10 jours)
21 (Juin)			<b>Géosynthétiques :</b> ○ Mobilisation des équipements	1 roulotte (1 jour) 4 plateformes (1 jour) 2 "camions cube" (1 jour)
22 à 27 (Juin, juillet)	<b>Géosynthétiques :</b> ○ Installation	- 2 pelles hydrauliques - 1 chariot élévateur - 3 VTT		
28 (juillet)	Vacances			
29 (Août)	<b>Géosynthétiques :</b> ○ Installation	- 2 pelles hydrauliques - 1 chariot élévateur - 3 VTT		
30 (Août)	<b>Géosynthétiques :</b> ○ Installation	- 2 pelles hydrauliques - 1 chariot élévateur - 3 VTT	<b>Conduites, regard et accessoires</b> ○ Livraison	6 plateformes (1 jour)
			<b>Couche drainante :</b> ○ Livraison	65 entrée/ jour (5 jours)

<b>LET de Saint-Nicéphore</b>				
<b>Aménagement des cellules 1 à 4</b>				
<b>Semaine</b>	<b>Machinerie présente sur le site</b>		<b>Circulation des véhicules Hors site</b>	
	<b>Activité</b>	<b>Nombre et type</b>	<b>Activité</b>	<b>Nombre et type</b>
31 (Août)	<b>Géosynthétiques :</b> ○ Installation	- 2 pelles hydrauliques - 1 chariot élévateur - 3 VTT	<b>Couche drainante :</b> ○ Livraison  ○ Mobilisation de la machinerie pour mise en place	65 entrée/ jour (5 jours)  4 plateformes (2 jours)
32-33-34 (Août et septembre)	<b>Géosynthétiques :</b> ○ Installation	- 2 pelles hydrauliques - 1 chariot élévateur - 3 VTT		
	<b>Couche drainante :</b> ○ Mise en place	- 2 pelles hydrauliques - 2 bouteurs sur chenille	<b>Couche drainante :</b> ○ Livraison	65 entrée/ jour (5 jours)
35 (Septembre)	<b>Couche drainante :</b> ○ Mise en place	- 2 pelles hydrauliques - 2 bouteurs sur chenille	<b>Couche drainante :</b> ○ Livraison	65 entrée/ jour (5 jours)
			<b>Géosynthétique :</b> ○ Démobilisation	1 roulotte (1 jour) 4 plateformes (1 jour) 2 "camions cube" (1 jour)
36 à 39	<b>Couche drainante :</b> ○ Mise en place	- 2 pelles hydrauliques - 2 bouteurs sur chenille	<b>Couche drainante :</b> ○ Livraison	65 entrée/ jour (5 jours)
40-41	<b>Couche drainante :</b> ○ Mise en place	- 2 pelles hydrauliques - 2 bouteurs sur chenille		
42			<b>Couche drainante :</b> ○ Démobilisation	4 plateformes (2 jours)

**ANNEXE F**

**CONDITIONS DE CIRCULATION ANTICIPÉES**

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	<i>Audrey Véronneau</i>			Intersection	<i>St-Joseph et accès sec.</i>			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	<i>2010-11-11</i>			Analysis Year	<i>2016</i>			
Analysis Time Period	<i>Pointe PM</i>							
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>								
East/West Street: <i>accès sec. construction</i>				North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>				
Intersection Orientation: <i>North-South</i>				Study Period (hrs): <i>1.00</i>				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	181	8	0	250	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	0	196	8	0	271	0		
Percent Heavy Vehicles	0	--	--	0	--	--		
Median Type	<i>Undivided</i>							
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	8	0	0	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	8	0	0	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	63	0	0	0	0	0		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	0	0		
Configuration		LTR						
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT		LTR				
v (vph)		0		8				
C (m) (vph)		1380		455				
v/c		0.00		0.02				
95% queue length		0.00		0.05				
Control Delay		7.6		13.1				
LOS		A		B				
Approach Delay	--	--	13.1					
Approach LOS	--	--	B					

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	<i>Audrey Véronneau</i>			Intersection	<i>Blvd St-Joseph et Gagnon</i>			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	<i>2010-11-11</i>			Analysis Year	<i>2016</i>			
Analysis Time Period	<i>Pointe AM</i>							
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>								
East/West Street: <i>rue Gagnon</i>				North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>				
Intersection Orientation: <i>North-South</i>				Study Period (hrs): <i>1.00</i>				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	208	6	6	96	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	0	226	6	6	104	0		
Percent Heavy Vehicles	0	--	--	50	--	--		
Median Type	<i>Undivided</i>							
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	5	0	2	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	5	0	2	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	100	0	100	0	0	0		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	0	0		
Configuration		LTR						
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT		LTR				
v (vph)		6		7				
C (m) (vph)		1099		521				
v/c		0.01		0.01				
95% queue length		0.02		0.04				
Control Delay		8.3		12.0				
LOS		A		B				
Approach Delay	--	--	12.0					
Approach LOS	--	--	B					

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	Audrey Véronneau			Intersection	Blvd St-Joseph et Caya			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	2010-11-11			Analysis Year	2016			
Analysis Time Period	Pointe AM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: route Caya				North/South Street: Boulevard Saint-Joseph				
Intersection Orientation: North-South				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	16	90	1	13	64	18		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	17	97	1	14	69	19		
Percent Heavy Vehicles	50	--	--	31	--	--		
Median Type	Undivided							
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration	LTR			LTR				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	46	50	5	31	17	13		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	49	54	5	33	18	14		
Percent Heavy Vehicles	9	14	20	29	29	23		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration		LTR			LTR			
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration	LTR	LTR	LTR			LTR		
v (vph)	17	14	108			65		
C (m) (vph)	1254	1332	641			636		
v/c	0.01	0.01	0.17			0.10		
95% queue length	0.04	0.03	0.61			0.34		
Control Delay	7.9	7.7	11.8			11.3		
LOS	A	A	B			B		
Approach Delay	--	--	11.8			11.3		
Approach LOS	--	--	B			B		

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY									
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>					
Analyst	Audrey Véronneau			Intersection	Caya et rue Charland				
Agency/Co.				Jurisdiction					
Date Performed	2010-11-11			Analysis Year	2016				
Analysis Time Period	Pointe AM								
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore									
East/West Street: route Caya				North/South Street: rue Charland					
Intersection Orientation: East-West				Study Period (hrs): 1.00					
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>									
<b>Major Street</b>	Eastbound			Westbound					
Movement	1	2	3	4	5	6			
	L	T	R	L	T	R			
Volume (veh/h)	0	48	41	75	13	4			
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	52	44	81	14	4			
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	--	--	23	--	--			
Median type	Undivided								
RT Channelized?			0			0			
Lanes	0	1	0	0	1	0			
Configuration	LTR			LTR					
Upstream Signal		0			0				
<b>Minor Street</b>	Northbound			Southbound					
Movement	7	8	9	10	11	12			
	L	T	R	L	T	R			
Volume (veh/h)	0	0	13	0	1	2			
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92			
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	14	0	1	2			
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	77	0	0	50			
Percent grade (%)	0			0					
Flared approach		N			N				
Storage		0			0				
RT Channelized?			0			0			
Lanes	0	1	0	0	1	0			
Configuration		LTR			LTR				
<b>Control Delay, Queue Length, Level of Service</b>									
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound			
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12	
Lane Configuration	LTR	LTR		LTR			LTR		
Volume, v (vph)	0	81		14			3		
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)	1612	1376		814			790		
v/c ratio	0.00	0.06		0.02			0.00		
Queue length (95%)	0.00	0.19		0.05			0.01		
Control Delay (s/veh)	7.2	7.8		9.5			9.6		
LOS	A	A		A			A		
Approach delay (s/veh)	--	--		9.5			9.6		
Approach LOS	--	--		A			A		

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>					<b>Site Information</b>			
Analyst	Audrey Véronneau				Intersection	Caya et J-Armand B.		
Agency/Co.					Jurisdiction			
Date Performed	2010-11-11				Analysis Year	2016		
Analysis Time Period	Pointe AM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: route Caya					North/South Street: J-Armand-Bombardier			
Intersection Orientation: East-West					Study Period (hrs): 1.00			
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Eastbound			Westbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	65	5	8	11	12		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	70	5	8	11	0		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	17	--	--	63	--	--		
Median type	Undivided							
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	0	0	17	0	28		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	0	18	0	30		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	20	29	0	21		
Percent grade (%)	0			0				
Flared approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	0	0	0	1	0		
Configuration					LTR			
<b>Control Delay, Queue Length, Level of Service</b>								
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT					LTR	
Volume, v (vph)		8					48	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)		1213					939	
v/c ratio		0.01					0.05	
Queue length (95%)		0.02					0.16	
Control Delay (s/veh)		8.0					9.0	
LOS		A					A	
Approach delay (s/veh)	--	--					9.0	
Approach LOS	--	--					A	

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	<i>Audrey Véronneau</i>			Intersection	<i>St-Joseph et accès sec.</i>			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	<i>2010-11-11</i>			Analysis Year	<i>2016</i>			
Analysis Time Period	<i>Pointe PM</i>							
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>								
East/West Street: <i>accès sec. construction</i>				North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>				
Intersection Orientation: <i>North-South</i>				Study Period (hrs): <i>1.00</i>				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	181	8	0	250	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	0	196	8	0	271	0		
Percent Heavy Vehicles	0	--	--	0	--	--		
Median Type	<i>Undivided</i>							
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	8	0	0	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	8	0	0	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	63	0	0	0	0	0		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	0	0		
Configuration		LTR						
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT		LTR				
v (vph)		0		8				
C (m) (vph)		1380		455				
v/c		0.00		0.02				
95% queue length		0.00		0.05				
Control Delay		7.6		13.1				
LOS		A		B				
Approach Delay	--	--	13.1					
Approach LOS	--	--	B					

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	Audrey Véronneau			Intersection	St-Joseph et rue Gagnon			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	2010-11-11			Analysis Year	2016			
Analysis Time Period	Pointe PM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: rue Gagnon				North/South Street: Boulevard Saint-Joseph				
Intersection Orientation: North-South				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	0	181	9	3	247	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	0	196	9	3	268	0		
Percent Heavy Vehicles	0	--	--	33	--	--		
Median Type	Undivided							
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	8	0	8	0	0	0		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	8	0	8	0	0	0		
Percent Heavy Vehicles	63	0	25	0	0	0		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized			0				0	
Lanes	0	1	0	0	0	0		
Configuration		LTR						
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT		LTR				
v (vph)		3		16				
C (m) (vph)		1202		574				
v/c		0.00		0.03				
95% queue length		0.01		0.09				
Control Delay		8.0		11.5				
LOS		A		B				
Approach Delay	--	--	11.5					
Approach LOS	--	--	B					

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	<i>Audrey Véronneau</i>			Intersection	<i>St-Joseph et route Caya</i>			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	<i>2010-11-11</i>			Analysis Year	<i>2016</i>			
Analysis Time Period	<i>Pointe PM</i>							
Project Description <i>L02883A_EIC Saint-Nicéphore</i>								
East/West Street: <i>route Caya</i>				North/South Street: <i>Boulevard Saint-Joseph</i>				
Intersection Orientation: <i>North-South</i>				Study Period (hrs): <i>1.00</i>				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	32	114	12	86	120	39		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	34	123	13	93	130	42		
Percent Heavy Vehicles	16	--	--	0	--	--		
Median Type	<i>Undivided</i>							
RT Channelized			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration	<i>LTR</i>			<i>LTR</i>				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Westbound			Eastbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume	30	30	4	36	43	19		
Peak-Hour Factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate, HFR	32	32	4	39	46	20		
Percent Heavy Vehicles	21	14	0	50	2	22		
Percent Grade (%)	0			0				
Flared Approach		<i>N</i>			<i>N</i>			
Storage		0			0			
RT Channelized			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration		<i>LTR</i>			<i>LTR</i>			
<b>Delay, Queue Length, and Level of Service</b>								
Approach	NB	SB	Westbound			Eastbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration	<i>LTR</i>	<i>LTR</i>		<i>LTR</i>			<i>LTR</i>	
v (vph)	34	93		68			105	
C (m) (vph)	1324	1461		371			409	
v/c	0.03	0.06		0.18			0.26	
95% queue length	0.08	0.20		0.67			1.03	
Control Delay	7.8	7.6		16.9			16.8	
LOS	A	A		C			C	
Approach Delay	--	--		16.9			16.8	
Approach LOS	--	--		C			C	

Rights Reserved

HCS2000™

Version 4.1f

Copyright © 2003 University of Florida, All Rights Reserved

Version 4.1f

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	Audrey Véronneau			Intersection	Caya et rue Charland			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	2010-11-11			Analysis Year	2016			
Analysis Time Period	Pointe PM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: route Caya				North/South Street: rue Charland				
Intersection Orientation: East-West				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Eastbound			Westbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	3	83	22	55	30	0		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	3	90	23	59	32	0		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	--	--	29	--	--		
Median type	Undivided							
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration	LTR			LTR				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	1	0	9	0	0	0		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	1	0	9	0	0	0		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	50	0	0	0		
Percent grade (%)	0			0				
Flared approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration		LTR			LTR			
<b>Control Delay, Queue Length, Level of Service</b>								
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration	LTR	LTR		LTR			LTR	
Volume, v (vph)	3	59		10			0	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)	1593	1324		817				
v/c ratio	0.00	0.04		0.01				
Queue length (95%)	0.01	0.14		0.04				
Control Delay (s/veh)	7.3	7.8		9.5				
LOS	A	A		A				
Approach delay (s/veh)	--	--		9.5				
Approach LOS	--	--		A				

TWO-WAY STOP CONTROL SUMMARY								
<b>General Information</b>				<b>Site Information</b>				
Analyst	Audrey Véronneau			Intersection	Caya et J-Armand B			
Agency/Co.				Jurisdiction				
Date Performed	2010-11-11			Analysis Year	2016			
Analysis Time Period	Pointe PM							
Project Description L02883A_EIC Saint-Nicéphore								
East/West Street: route Caya				North/South Street: J-Armand-Bombardier				
Intersection Orientation: East-West				Study Period (hrs): 1.00				
<b>Vehicle Volumes and Adjustments</b>								
<b>Major Street</b>	Eastbound			Westbound				
Movement	1	2	3	4	5	6		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	34	3	8	27	12		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	36	3	8	29	0		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	17	--	--	63	--	--		
Median type	Undivided							
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	1	0	0	1	0		
Configuration			TR	LT				
Upstream Signal		0			0			
<b>Minor Street</b>	Northbound			Southbound				
Movement	7	8	9	10	11	12		
	L	T	R	L	T	R		
Volume (veh/h)	0	0	0	28	0	74		
Peak-hour factor, PHF	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92		
Hourly Flow Rate (veh/h)	0	0	0	30	0	80		
Proportion of heavy vehicles, P <sub>HV</sub>	0	0	20	0	0	23		
Percent grade (%)	0			0				
Flared approach		N			N			
Storage		0			0			
RT Channelized?			0			0		
Lanes	0	0	0	0	1	0		
Configuration					LTR			
<b>Control Delay, Queue Length, Level of Service</b>								
Approach	EB	WB	Northbound			Southbound		
Movement	1	4	7	8	9	10	11	12
Lane Configuration		LT					LTR	
Volume, v (vph)		8					110	
Capacity, c <sub>m</sub> (vph)		1255					969	
v/c ratio		0.01					0.11	
Queue length (95%)		0.02					0.38	
Control Delay (s/veh)		7.9					9.2	
LOS		A					A	
Approach delay (s/veh)	--	--					9.2	
Approach LOS	--	--					A	

